

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

Ib Boulard : 979-10-231-1209-2



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibeaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	7
--------------------------	---

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial.....	15
--	----

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la modélisation informatique Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert	25
« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord Olivier Gomez.....	43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine, 1914-1917 Thomas Vaisset et Jean de Préneuf.....	67
Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime Christian Borde	91
La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ? Emmanuel Boulard	103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile Christopher Martin.....	119
La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX ^e siècle à la Première Guerre mondiale Michael Epkenhans.....	143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennez et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire</i>	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i>	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i>	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i>	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i>	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i>	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII^e siècle</i>	349
Collection Histoire maritime	353

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII^e siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII^e siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bossier, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.

I. DOSSIER

**La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

*La guerre sur mer :
enjeux et stratégies de pouvoir*

LA DÉFENSE LITTORALE PENDANT LA GRANDE GUERRE : UN LABORATOIRE INTERARMÉES ?

Emmanuel Boulard

Officier de Marine, Docteur de l'université Paris-Sorbonne

L'action de la Marine nationale pendant la Grande Guerre reste largement méconnue du grand public. Au regard de la bibliographie abondante concernant l'armée de Terre¹, on n'évoque généralement les marins que pour citer le sacrifice de leurs fusiliers à Dixmude ou la tentative de forçement des Dardanelles par les flottes alliées. Et pourtant, jusque sous le regard des populations littorales, la Marine a pendant trois ans livré dans les eaux côtières une bataille contre la flotte sous-marine allemande essentielle à la victoire finale en permettant au trafic commercial stratégique allié d'arriver très majoritairement à bon port.

Ce combat a en réalité été conduit avec l'aide de l'Armée. En effet, les frontières maritimes sont alors depuis des décennies une pierre d'achoppement entre les ministères de la Guerre et de la Marine. Cette fois, la pression des événements exige des deux départements militaires qu'ils trouvent enfin un terrain d'entente, malgré les restrictions de toutes sortes qui s'imposent alors à eux. C'est cette histoire peu connue, récemment explorée dans le cadre de la thèse que nous avons consacrée à l'histoire de la défense des côtes, dont nous souhaitons présenter ici les grandes lignes².

1 Par la suite, ce sera, sauf exception : l'Armée.

2 Emmanuel Boulard, *La Défense des côtes : une histoire interarmées (1815-1973)*, thèse de doctorat d'histoire, université Paris-Sorbonne, 2013, deuxième partie, chap. II. Pour comprendre le différend côtier aux époques antérieures, on pourra se référer aux ouvrages militants du capitaine de corvette Jacques Avice, *La Défense des frontières maritimes*, Paris, Augustin Challamel, 1922, et de Charles Cabart-Danneville, *La Défense de nos côtes*, Paris, Hachette, 1895. Les archives utilisées ici sont celles de la correspondance de l'état-major général de la Marine avec les autorités maritimes locales et les diverses institutions françaises pendant la Grande Guerre. Elles sont consultables au département Marine du Service historique de la Défense à Vincennes (désormais SHD-MV).

Confiée à la fin du Moyen Âge à l'Amiral de France, la responsabilité de la défense des côtes à terre est transférée à l'Armée, après les désastres maritimes de 1759, pendant la guerre de Sept Ans. Quinze ans seulement plus tard, la Marine entreprend de reconquérir ce qu'elle a perdu. L'Armée ne considère en effet la défense des frontières maritimes qu'à l'aune des priorités territoriales du moment, quand la Marine entend que les ports dont dépend son action soient protégés en tout temps. Cette exigence se trouve renforcée après l'apparition de la propulsion à vapeur, qui confère une liberté de mouvement nouvelle aux potentielles forces assaillantes. Par économie, la défense cesse à partir de 1850 d'être linéaire pour se concentrer autour des grands ports de guerre et de commerce. Après bien des vicissitudes, le rôle de la Marine regagne en importance sous le Second Empire par l'intermédiaire des préfets maritimes, puis, à la fin du siècle, quand les moyens navals deviennent prépondérants dans cette défense. Si des accords peuvent être assez facilement trouvés quant aux modalités locales du partage des rôles, le ministère de la Guerre n'entend rien céder des responsabilités qu'il estime toujours siennes.

À l'aube du xx^e siècle, la défense des frontières maritimes françaises est ainsi un entrelacs de prérogatives croisées. Dans son arrondissement, le préfet maritime est responsable, en tant que représentant du ministre de la Marine, de l'ensemble de la défense mobile – torpilleurs et sous-marins –, ainsi que du dispositif de surveillance et de transmissions côtières – sémaphores et postes de reconnaissance³. Il dirige également la défense maritime fixe – estacades, mines... – de son port chef-lieu. Il est enfin gouverneur désigné de la place de guerre correspondante et relève à ce titre du ministre éponyme qui lui délègue l'autorité sur les unités terrestres en assurant la protection : garnison et artillerie de côte. Ailleurs, c'est la chaîne de commandement territorial de l'Armée qui dirige la défense, disposant en sous-ordre de marins pour les tâches locales d'essence maritime.

La situation évolue en 1911, quand le général Joffre est nommé à la tête de l'Armée : un conflit prochain avec l'Allemagne se précise, et il faut doter les forces terrestres d'une artillerie lourde capable de s'opposer à celle du *Kaiser*. L'Entente cordiale de 1904 a éliminé la principale menace pesant sur le littoral français. Pour constituer les nouvelles unités, Joffre entreprend de récupérer progressivement le personnel des régiments d'artillerie à pied qui arme les

3 Il s'agit d'identifier à coup sûr les navires approchant du port avant qu'ils ne puissent nuire ou ne soient au contraire attaqués par méprise. Cette mission est jugée requérir le coup d'œil exercé du marin.

batteries côtières, la Marine étant chargée de pourvoir au remplacement de ces soldats autour des quatre bases navales principales de Cherbourg, Brest, Toulon et Bizerte. Quoique désireuse de saisir cette opportunité, la rue Royale doit y renoncer début 1914 car elle est incapable de fournir les effectifs requis⁴.

1914 : LE MINISTÈRE DE LA GUERRE DÉSARME LES PLACES MARITIMES

C'est sur cette tentative avortée, qui voit désormais les ministères de la Guerre et de la Marine s'opposer à fronts renversés sur la question côtière, que s'ouvre la Première Guerre mondiale. Les armées mobilisent et, dès la première décade d'août, le ministre de la Marine entreprend d'envoyer en appui du front terrestre des unités de fusiliers et de canonnières. Le 11, cependant, son collègue de la Guerre lui fait savoir qu'il va procéder aux désarmements envisagés avant le conflit, en commençant par la Manche et l'Atlantique, couverts par la *Royal Navy* : « Il y a lieu d'envisager dès maintenant le retrait total des batteries, lui écrit-il, et il vous appartient de prendre dès maintenant également et à l'aide de vos ressources toutes mesures que vous jugerez convenables pour parer à ce retrait !⁵ ». Pour cela, la Marine extrait au pied levé de ses dépôts plus de 9 000 hommes et 150 officiers, au détriment d'autres postes, entraînant d'emblée le rappel des plus vieilles classes. Les « fronts de mer » du Havre, de La Hougue, de Cherbourg, de Brest, de Lorient et de Saint-Nazaire peuvent ainsi être armés par des marins dès la fin d'août. Toulon suit en novembre, quand la neutralité de l'Italie est confirmée⁶. Marseille et Dunkerque, concernés au premier chef par les activités de l'Armée, conservent un statut mixte.

Cette relève reste inachevée : les marins n'ont généralement pas reçu de consignes, connaissent mal les pièces dont ils héritent, et voient leur marge de manœuvre très contrainte « en face de deux propriétaires : le génie pour l'immeuble, l'artillerie pour le meuble⁷ ». Ces difficultés locales, auxquelles le ministère de la Guerre semble peu enclin à remédier, doivent cependant s'effacer devant la tournure que prennent au même moment les opérations terrestres. L'armée de Terre subit des hécatombes et doit refluer, alors que ses besoins créent un formidable appel d'hommes et de matériel. Nombre d'unités territoriales assurant les patrouilles et la surveillance des infrastructures côtières

4 Joseph Joffre, *Mémoires (1910-1917)*, Paris, Plon, 1932, première partie, p. 1, et SHD-MV, SS Ee 1 et 2, dossier « défense des côtes 1913-1914 ».

5 SHD-MV, SS Ee 2, lettre du département de la Guerre – 1^{er} bureau – du 11 août 1914.

6 L'Armée de terre, qui maintient des effectifs assez importants en Tunisie, conserve la charge des batteries côtières de Bizerte.

7 SHD-MV, SS Ee 3, compte rendu du préfet maritime de Brest, fin août 1914.

sont dirigées vers le front à partir de septembre, ainsi qu'une large part des états-majors de l'arrière. Les douaniers n'échappent à ce mouvement que sur intervention expresse des ministres des Finances et de la Marine⁸.

L'activité navale étant restée comparativement calme, les priorités du moment ne font aucun doute : la rue Royale réoriente ainsi la production industrielle des ports militaires vers le soutien en munitions du front terrestre. Elle dépêche même en septembre l'amiral Nicol pour une tournée des arsenaux destinée à établir l'inventaire des pièces navales sans emploi immédiat, donc susceptibles d'être versées à l'Armée⁹. Ce sont en effet alors les seules à posséder la portée nécessaire pour contrebattre l'artillerie lourde ennemie...

Cette aide apportée de bonne grâce se mâtime d'agacement lorsque les préfets maritimes découvrent progressivement que, loin de la coopération attendue, le ministère de la Guerre considère tout bonnement l'artillerie de côte comme une réserve générale de canons et d'obus, dans laquelle il puise à sa guise sans en référer à quiconque. Les places maritimes sont ainsi plus ou moins dépouillées, à tel point que la rue Royale doit rappeler au ministère de la Guerre ses responsabilités légales sur les côtes devant la population et le Parlement. Si les besoins du front terrestre sont incontestables, il ne faudrait cependant pas croire que les marins s'inquiètent sur les côtes de menaces seulement imaginaires. Fin 1914, la *Hochseeflotte* reste très puissante et ses croiseurs de bataille, après Philippeville¹⁰, ont bombardé Hartlepool et Scarborough. Ils seraient en mesure d'effectuer par surprise un raid sur Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre ou Cherbourg, dont dépendent les échanges stratégiques avec le Royaume-Uni, malgré les « verrous » que tentent de maintenir aux extrémités de la Manche les flottilles françaises et britanniques.

Le différend côtier avec l'Armée de terre connaît son dénouement en avril 1915 quand le général Joffre, s'étant jugé unique attributaire légitime de l'effort de guerre, se voit opposer une fin de non-recevoir cinglante par le ministre de la Marine qui s'en ouvre à son homologue de la Guerre¹¹. Les deux hommes établissent alors un *modus vivendi* qui règle les modalités d'attribution des matières premières et de la main-d'œuvre, ainsi que le retrait des pièces de côte. Dorénavant consultée avant chaque prélèvement, la Marine se borne à limiter les conséquences militaires de ces mesures. Début 1918, ce sont ainsi

8 SHD-MV, SS Ee 1 et 12, échanges entre la Marine, les Finances et la Guerre de décembre 1914 à décembre 1915.

9 SHD-MV, SS Ee 2, rapport de la mission Nicol, 28 octobre 1914.

10 Philippeville et Bône, en Algérie, ont été brièvement bombardées, le 4 août 1914, par les croiseurs allemands *Goeben* et *Breslau*.

11 SHD-MV, SS Z 107 et 114, et SS Ee 2, 3, 18 et 63, échanges entre les départements de la Guerre et de la Marine, de septembre 1914 à avril 1915.

quelque 80 % des grosses pièces de côte de 1914 qui ont rejoint l'artillerie lourde sur voie ferrée¹².

LES DÉBUTS DE LA GUERRE SOUS-MARINE CÔTIÈRE

L'essentiel ne se joue cependant pas là. Les ports doivent, certes, conserver une défense minimale en cas d'apparition d'un *raider* isolé, mais le conflit a pris une tournure inattendue. Alors que le front terrestre s'est immobilisé en novembre 1914, et que les Alliés pratiquent sur mer une politique de confinement des corps de bataille adverses en mer du Nord, en Adriatique et en mer Noire, l'Allemagne entreprend de jouer la carte sous-marine, capable de s'affranchir de forces de blocus supérieures. Lancée en septembre 1914, l'action des *U-Boote* est sensible dès le mois suivant. Elle prend un tour nouveau en février 1915, quand les navires de commerce sont à leur tour attaqués. Il s'ensuit, côté allié, l'exploitation d'un grand mouvement d'indignation qui entraîne des hésitations germaniques et, par contrecoup, l'emploi courant, à partir du mois de juillet, de discrets sous-marins mouilleurs de mines. La puissance anonyme et aveugle de ces engins s'accommode en effet bien mieux des convenances du droit international¹³...

D'abord surprises par la guerre sous-marine autonome et l'emploi intensif de mines, les marines alliées réagissent en multipliant les escadrilles de navires anti-sous-marins et de dragueurs de mines. Faute de posséder suffisamment de navires de guerre, elles réquisitionnent et arment massivement des chalutiers, et bientôt même tout ce qui peut naviguer... Des patrouilles permanentes sont instaurées autour des points de passage obligé, comme les bancs de Flandres et le Pas de Calais, ainsi que le long des routes commerciales. Pour simplifier la défense et le dragage, le trafic marchand se voit progressivement imposer les routes qu'il doit suivre, rapprochées au maximum de la côte. La navigation y est plus précise pour suivre les chenaux dragués, comme la surveillance des sémaphores et des vigies, qui peuvent alerter les patrouilleurs proches, ou l'aviation maritime que l'on commence à développer contre les sous-marins. En outre, ces derniers n'aiment pas s'aventurer par très petits fonds et, en cas de rencontre funeste, le littoral salvateur est plus proche. Alors que la guerre sous-marine s'étend à l'Atlantique et à la Méditerranée, cette organisation permet de limiter les pertes¹⁴.

12 Les places « de l'arrière » perdent ainsi 85 % de leurs pièces lourdes de côte, qui étaient souvent les meilleures ; celles relevant de la zone des armées du Nord, seulement 30 %. SHD-MV, BB8 2424-19, rapport d'inspection des côtes de l'amiral Chocheprat d'août 1916, et SHD-MV, SS Ee 26, *id.* par l'amiral Rouyer en février 1918.

13 SHD-MV, SS Ee 10, correspondance de la 2^e Escadre légère du premier semestre 1915.

14 SHD-MV, SS Z 42, comptes rendus généraux d'activité des divisions des patrouilles de 1915 à 1919.

L'apparition d'une menace diffuse près des très actifs ports marchands dont dépend l'économie de guerre oblige également à y renforcer les services maritimes de régulation, de reconnaissance et de défense. Au sein des commissions de port, cette évolution se fait en concertation avec les autorités civiles locales et l'intendance de l'Armée, qui supervise l'acheminement des marchandises à terre. En revanche, la multiplication imprévue des implantations et des navires de patrouille, l'expédition des Dardanelles et l'armement militaire des bâtiments de commerce conduisent à une tension insupportable sur les effectifs de la Marine. Une parcimonie extrême devient partout la règle, et la Brigade des fusiliers marins doit même être dissoute, en novembre 1915, pour armer de nouveaux chalutiers¹⁵.

Que ce soit en raison du retrait de l'armée de Terre ou de l'importance prise par les approvisionnements maritimes dans le conflit qui s'enlise, les prérogatives côtières objectives de la Marine se sont donc considérablement renforcées dès 1915, en dépit d'une loi qui n'a pas évolué. La situation n'est cependant pas homogène. Au nord du Havre, là où se concentre le trafic stratégique transmanche et où les unités navales flanquent l'extrémité du front terrestre, l'Armée conserve une mainmise sur le dispositif côtier, tout en laissant une grande latitude à la Marine pour assumer ses missions purement navales. En mars 1916 est ainsi créé un commandement spécifique de la Marine dans la Zone des Armées du Nord (désormais ZAN), confié à l'amiral Ronarc'h. Celui-ci doit assurer la direction locale de l'ensemble de ces activités en concertation avec l'Armée d'un côté, les Britanniques de l'autre. Sur le reste du littoral, les préfets maritimes jouissent d'une très grande liberté d'action... contrainte à terre par des moyens qui se réduisent sans cesse au profit du front¹⁶.

CRÉATION ET DÉVELOPPEMENT DES « POSTES DE DÉFENSE CONTRE LES SOUS-MARINS »

Sur les longues côtes d'Afrique du Nord, où l'on ne dispose pas d'autant de navires qu'en métropole, l'Armée multiplie les vigies. En janvier 1916, certaines d'entre elles, ainsi que les ports d'escale, sont dotés de deux vieux canons de campagne de 90 mm, moins destinés à couler d'éventuels sous-marins ennemis qu'à les obliger à attaquer avec circonspection et si possible en plongée, où ils sont beaucoup moins efficaces. Pour des raisons similaires, quelques pièces sont également installées en protection rapprochée des infrastructures industrielles importantes jouxtant la mer, notamment dans les secteurs de Marseille et de Bayonne¹⁷.

¹⁵ SHD-MV SS Ee 9 et 10, organisation des ports de 1914 à 1918.

¹⁶ SHD-MV SS Ee 9 et 10, genèse du commandement maritime dans la ZAN.

¹⁷ SHD-MV, SS Ee 26, échanges entre les ministères de la Guerre et de la Marine de l'été 1915, et SHD-MV, SS Ee 33, compte-rendu des mesures prises en Algérie en juin 1916.

C'est à cette époque que plusieurs phares algériens sont canonnés par des *U-Boote*. Le maintien du balisage étant essentiel pour la navigation côtière, deux pièces de 95 mm sont installées en avril sur l'îlot isolé du Planier, utilisé pour l'atterrissage devant Marseille des navires arrivant du sud. De telles mesures sont étendues en septembre à la plupart des phares insulaires de Bretagne, autour desquels on a aussi vu, dit-on, rôder des sous-marins. Ces détachements sont nommés postes de défense contre les sous-marins (désormais PDCSM). Commandés par un premier-maître, ils ont un armement mixte : une demi-douzaine de marins assure le service de reconnaissance et les transmissions, et une vingtaine de soldats territoriaux sert une paire de pièces légères – de 90 à 138 mm – aptes à contrebattre l'artillerie de bord des sous-marins ainsi que deux mitrailleuses destinées à empêcher un coup de main. Implantations et procédures à suivre sont définies par une Commission de défense des côtes, elle aussi mixte¹⁸.

Depuis le début de l'année, le pays vit sous la pression croissante de l'ennemi. Après les combats meurtriers mais stériles de 1915, la saignée de Verdun puis le fiasco de la Somme, la représentation nationale se préoccupe de plus en plus de ce qui touche au moral de l'arrière. Déjà alertés l'année précédente sur la faiblesse de la défense du littoral à l'occasion du désarmement des places côtières, les parlementaires s'en inquiètent autant que des pertes qui continuent de se produire le long des routes maritimes malgré les précautions prises. Plusieurs missions sont de nouveau dépêchées sur le littoral. Elles constatent l'indigence des moyens et le retard pris dans les programmes de navires et d'aviation. Elles pointent également l'inadéquation entre les dispositions légales encore en vigueur et la réalité qui requerrait que la Marine ait enfin la latitude d'assurer la cohérence d'ensemble du dispositif côtier, de la surveillance à terre aux routes littorales¹⁹.

Début 1917, alors que l'Allemagne vient de décréter la guerre sous-marine à outrance, survient un événement anecdotique en lui-même, mais symboliquement important : le 12 février 1917, un *U-Boot* canonne les Forges de l'Adour, y provoquant la mort de deux ouvriers. Fort heureusement, la petite section de 95 mm qui y avait été installée en 1915, prend à partie l'agresseur et l'oblige à s'éloigner²⁰. Dans un pays déjà exsangue, le spectre d'une insécurité émergeant bien loin derrière le front provoque un tollé et une demande de réaction prompte des autorités compétentes. C'est ainsi que Guerre et Marine

18 SHD-MV, SS Ee 2, 3, 18 et 26, correspondance relative aux PDCSM en 1916 et 1917.

19 SHD-MV, SS Z 7 et SS Ca 8, compte rendu des missions parlementaires côtières de 1915 à 1917.

20 SHD-MV, SS Ee 2, rapport de la Commission mixte de défense des côtes, février 1917.

entreprennent de concert la généralisation des postes de défense contre les sous-marins aux points sensibles du littoral.

Au printemps de 1917, la France connaît sa période la plus critique du conflit. L'échec sanglant de l'offensive du Chemin des Dames a considérablement nui au moral du front comme de l'arrière, et les succès des sous-marins du *Kaiser* manquent de faire basculer le conflit, au point que la rumeur en voit partout. Pour des motivations en réalité autant politiques que militaires, il est décidé d'étendre les PDCSM à nombre de points saillants du littoral. Leur rôle est avant tout de donner l'alerte aux patrouilles navales et aériennes en cas d'apparition d'un sous-marin, mais aussi de créer une zone protégée dans laquelle peuvent venir dans l'urgence se réfugier d'éventuels cargos menacés. Le nombre des PDCSM triple ainsi pratiquement, passant d'une petite cinquantaine en février 1917 à 135 en décembre. On en compte près de 180 en novembre 1918, selon une logique de défense linéaire du cabotage digne du Premier Empire²¹.

110

Pour simplifier le ravitaillement de ces postes mixtes, la Marine prend en charge ceux implantés sur des îles, quand la Guerre subvient aux besoins de ceux du continent. Officiellement, les PDCSM relèvent du commandement territorial de l'Armée. Cependant, commandés par des officiers mariniers et fonctionnant exclusivement en lien et au profit des autorités navales, ils sont en réalité équipés, dirigés, entraînés et inspectés par les préfetures maritimes déjà en charge de tout le reste du dispositif de protection des routes littorales. C'est là encore une organisation brinquebalante, qui ne tient que grâce aux bonnes volontés locales²²...

LE TRANSFERT DES RESPONSABILITÉS CÔTIÈRES À LA MARINE

Alors que la guerre sous-marine bat son plein, d'autres menaces s'ajoutent dans la ZAN : en octobre 1916, les Britanniques ont dû reculer le dispositif qui bloquait les ports d'Ostende et de Zeebrugge utilisés par les Allemands²³. Dès la fin du mois, Dunkerque, déjà quotidiennement victime de bombardements d'artillerie et d'aviation, commence à recevoir les obus de bâtiments légers

21 SHD-MV, SS Ee 2 et 2, extension des PDCSM.

22 SHD-MV, SS Ee 1, 2, 4, 26, 27 et 34, organisation des PDCSM.

23 Outre les patrouilles de torpilleurs et de chalutiers français ou britanniques, la zone du Pas de Calais a été barrée par des obstructions littorales : filet dans le Pas de Calais de juin à novembre 1915, barrage de filets et de mines au large de la côte belge du printemps à l'automne 1916, barrage de « filets et à mines » – des filets lardés de mines – entre la rade des Dunes et Dunkerque d'octobre 1916 au printemps 1917, second barrage de la côte belge pendant l'été 1917, et grand barrage de mines étagées en travers du Pas de Calais de décembre 1917 à la fin de la guerre : voir Sir Reginald Bacon, *La Patrouille de Douvres*, Paris, Payot, 1933.

effectuant sporadiquement des raids de nuit très brefs, mais violents. En outre, au début de 1917, Ronarc'h et son homologue britannique Bacon redoutent un débarquement de revers derrière les lignes de Nieupoort. Que les ports stratégiques du Nord viennent à être mis hors de service, eux que l'on a tant bien que mal préservés depuis 1914, et c'est le front entier qui risque de s'écrouler.

Or, face à cette menace parfaitement identifiée par les instances militaires et politiques – en particulier chez les Britanniques, toujours hautement préoccupés par le contrôle du littoral flamand – il n'y a pas beaucoup de ressources disponibles. Pis, le découpage des rôles, différent en droit et en fait, aboutit parfois à un rejet réciproque des responsabilités entre Guerre et Marine comme à l'entretien préjudiciable de « chinoiseries administratives²⁴ ». Les enquêtes parlementaires concluent de plus en plus à la nécessité d'un transfert de la défense des côtes au département de la Marine avec, dès mars 1917, l'assentiment du commandant en chef de l'Armée, le général Nivelles. Celui-ci ne voit que des avantages à un tel mouvement, surtout s'il s'accompagne du remplacement des vieilles pièces restantes par des canons de marine plus efficaces²⁵. Tel n'est cependant pas l'avis des services militaires de l'arrière, qui règnent en maîtres sur les approvisionnements et y voient surtout une complication comme, à terme, la perte d'une prérogative de temps de paix.

La rue Royale est, quant à elle, partagée. Elle souhaiterait certes tirer parti des événements pour régler ce litige endémique à son avantage, mais l'armement des seuls ports de la Zone des Armées du Nord lui demande plus de personnel qu'elle n'en peut libérer. Elle n'est en outre que peu encline à se précipiter pour assumer la pleine responsabilité d'une organisation sinistrée dans un contexte catastrophique... Les pressions sous-marine et parlementaire s'accroissant, la Marine est mise sur la sellette. Cela conduit, en juin 1917, à la création plus « politique » qu'utile d'une Direction générale de la guerre sous-marine²⁶, puis au départ du ministre, l'amiral Lacaze. Parallèlement, des propositions de loi visant au transfert de la défense des côtes au ministère de la Marine sont déposées devant les assemblées à partir de juillet²⁷. Le changement de ministre, en août, a raison des dernières hésitations de la rue Royale qui reçoit en Comité de guerre, par le décret du 21 septembre 1917, la responsabilité

24 SHD-MV, SS Ee 12, expression du sénateur Chéron, de la Commission de l'Armée, après une visite au port de Cherbourg en mai 1916.

25 SHD-MV, SS Ee 9, 12 et SS Ca 8, protection des côtes de la Manche.

26 DGGSM.

27 On citera en 1917 les interventions parlementaires de MM. Chassaing (février), Boudenoot (avril), Locquin (mai et juillet), Chautemps (juillet), Cabart-Danneville (juillet) et de Kerguezec (juillet). Comme pour la genèse de la DGGSM, leur contenu reprend souvent le discours de la Jeune École des années 1890. SHD-MV, SS Ee 1 et 9 et SS Ca 7 et 8, dossier sur la DGGSM et le transfert de responsabilités côtières.

de la défense des côtes contre un « ennemi flottant », excepté dans la ZAN²⁸. Ce statut particulier s'explique par le caractère quasi inexistant de la menace d'un « ennemi débarquant » sur ce théâtre.

Le diable se nichant dans les détails, les difficultés apparaissent lors de la définition des modalités du transfert, d'autant qu'il importe qu'il n'y ait aucune rupture de service, mais que la dynamique d'installation des PDSCM soit au contraire entretenue. Faute de personnel marin, l'Armée consent à maintenir jusqu'à la fin du conflit ses soldats dans les PDSCM existants, les ouvrages à construire restant à la charge de la Marine. Il s'agit là d'une générosité mesurée : après les hécatombes de 1916-1917, ne sont plus stationnés sur la côte que les hommes âgés, malades ou infirmes que l'on ne peut décemment pas employer ailleurs. Le peu de matériel restant doit être cédé à la Marine après inventaire contradictoire. Par contre, en vertu d'une loi antédiluvienne de juillet 1791 confiant la « conservation » des fortifications au Génie, texte d'ailleurs maintes

112 fois utilisé par le passé pour justifier le maintien du *statu quo*, l'Armée conserve la domanialité des ouvrages de côte. En outre, l'installation de nouveaux équipements demeure soumise aux arbitrages du ministère de l'Armement, largement issu de l'ancienne Direction de l'artillerie – terrestre. Tant et si bien qu'en fait de prise de possession des lieux, c'est par maints aspects plutôt une concession de jouissance qui est laissée à la Marine par les instructions interministérielles du 18 janvier 1918²⁹...

ÉVOLUTION ULTIME DE LA DÉFENSE DES CÔTES PENDANT LA GRANDE GUERRE

La première mesure prise par le ministre de la Marine en vertu de ses nouvelles responsabilités ainsi définies est de diligenter une série d'inspections supervisées par l'amiral Rouyer, membre du Conseil supérieur de la Marine. Elles sont destinées à faire l'état des lieux de la défense terrestre des côtes sur les plans militaire, technique et humain, ainsi qu'à établir la liste des actions à conduire pour renforcer le dispositif. En plus de la poursuite du programme d'installation des PDSCM, c'est sur l'armement que doivent porter les principaux efforts de modernisation. Les vieilles pièces dépareillées restées dans les batteries depuis 1914 n'ont plus généralement qu'une efficacité résiduelle. Par ailleurs, l'armement et la prudence des sous-marins ayant progressé, il faut doter les PDSCM de canons d'un calibre supérieur montés sur affûts de côte à pivot, plus rapides à pointer.

²⁸ Les colonies, régies selon une organisation spécifique, ne sont pas concernées par le décret du 21 septembre 1917. L'Afrique du Nord française l'est en revanche mais, comme auparavant pour l'Armée, la défense des côtes y est placée sous l'autorité du gouverneur ou du résident général du territoire considéré.

²⁹ Cf. SHD-MV, SS Ee 1, 2, 4, 22, 26 et 33, sur les modalités de ce transfert.

Un programme grandiose de réarmement du littoral est ainsi établi en juin 1918. Il standardise l'artillerie autour des trois calibres de 95, 120 et 155 mm, mais reste largement lettre morte. Si les tubes concernés, cédés par l'Armée, sont disponibles en relative quantité, la complexe adaptation des pièces au tir contre les navires entre en concurrence avec le reste de la production de guerre ainsi qu'avec l'armement des bâtiments de commerce. Les travaux avancent donc lentement, en commençant par l'équipement des PDCSM les mieux situés³⁰. On observe d'ailleurs une situation paradoxale : si le littoral de la ZAN avait pu jusque-là bénéficier de la bienveillance intéressée du haut commandement terrestre, les services de l'Armement ont maintenant tendance à réorienter ses demandes vers la Marine. Bien que celles-ci soient infondées, la rue Royale fait de son mieux pour y répondre par des « prêts » consentis aux secteurs concernés³¹.

En réalité, le problème ne se situe plus vraiment là. L'effort majeur entrepris par la Marine depuis 1916 pour se doter de moyens de patrouille navals et aériens nombreux et puissants a commencé à porter ses fruits un an plus tard. Fin 1918, la flotte dispose ainsi pour assurer la sûreté des communications maritimes de plus de 1 800 aéronefs et de 1 500 bâtiments de patrouille et d'escorte, pour la plupart dotés de dispositifs d'écoute et d'armes sous-marines efficaces. La navigation en convois, instaurée en mars 1917, a également réduit les chances de victoire des sous-marins. Ceux-ci ne s'aventurent dorénavant plus à portée de canon des côtes. Il leur est davantage profitable de rôder au large des grands ports atlantiques pour tenter d'intercepter les convois arrivant des États-Unis. Mais les grands succès ne sont plus au rendez-vous : de chasseurs, les *U-Boote* sont devenus chassés³².

Alors que l'organisation informelle mise en place par les préfectures maritimes pour les PDCSM est officialisée pendant l'été 1918, le programme d'installation de nouveaux postes se ralentit. Le mouillage, au large, de champs de mines défensifs est désormais privilégié, ainsi que le renforcement du guet littoral lointain. Sur les points hauts de la côte, des vigies, munies d'excellents moyens de veille optique et de transmission, sont ainsi construites, mais on ne les dote dorénavant plus d'armes. Elles sont complétées par une organisation interministérielle de surveillance impliquant l'ensemble des administrations présentes. Ce dispositif dirige immédiatement sur toute silhouette de sous-marin repérée à l'horizon les hydravions des Centres côtiers d'aviation

³⁰ SHD-MV, SS Ca 8 et 10, et SS Ee 2, 4, 13 et 22, dossier sur les travaux côtiers de 1917-1918.

³¹ SHD-MV, SS Ee 9 et 70, dossier ZAN en 1918.

³² SHD-MV, SS Ca 5, 8 et 11, SS Ee 2 et 6, SS Ed 39 et SS Z 42 et 107, évolution des forces de patrouille.

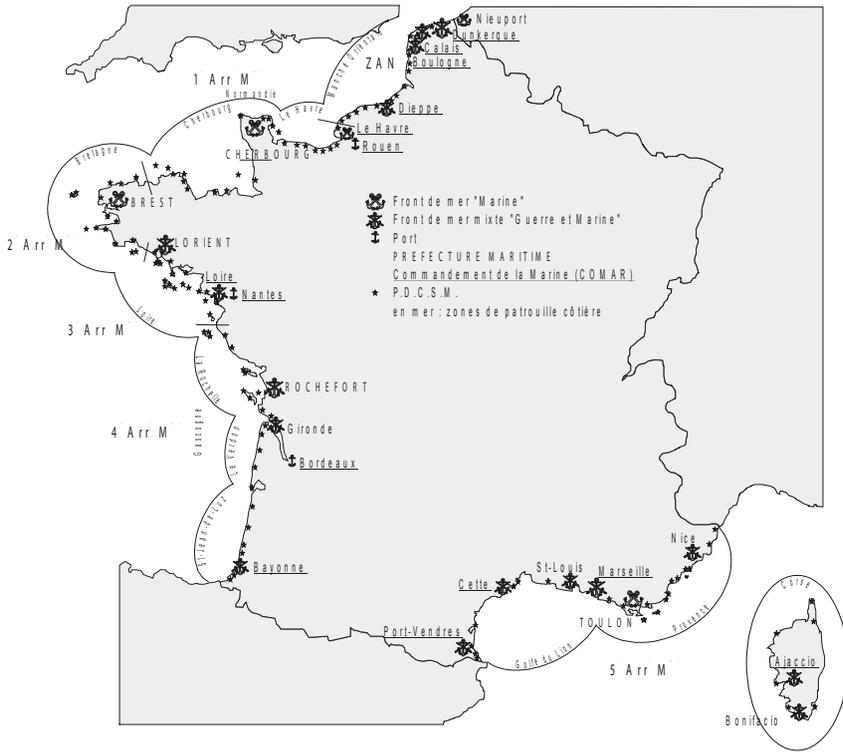


Fig. 1. Organisation côtière métropolitaine, automne 1918

maritime qui se sont multipliés. Au moment où le conflit se termine enfin, les sous-marins du *Kaiser* ne remportent pratiquement plus aucun succès³³.

Ainsi, la Marine ne s'attendait nullement au type de conflit qu'elle a dû affronter pendant la Grande Guerre. Loin de la bataille d'escadres revenue en grâce après les péripéties de la Jeune École, c'est à une guerre commerciale défensive qu'elle a dû s'atteler dans l'urgence dès les premiers mois de 1915, alors même que les pénuries étaient déjà omniprésentes. Face aux nécessités, un *modus vivendi* fait de concessions s'établit progressivement avec l'Armée, malgré la persistance, notamment dans les services de l'arrière, des mesquineries administratives du temps de paix. Cette organisation improvisée de bric et de broc obtint pourtant de réels succès. Ceux-ci se sont moins exprimés en sous-marins ennemis coulés – bien peu, en vérité – qu'en un très faible taux de navires perdus sur les routes littorales menacées, ce qui a permis l'arrivée régulière au front d'équipements et de renforts, aussi bien britanniques qu'américains.

La Première Guerre mondiale, conflit d'usure et guerre totale, a ainsi obligé les deux départements militaires français à tirer parti de leur complémentarité et à

33 SHD-MV, SS Ea 203 et SS Ee 2, 13, 19, 27 et 30, surveillance côtière en 1918.

coopérer plutôt qu'à s'ignorer ou se concurrencer comme ils le faisaient souvent auparavant. Il en a résulté des relations apaisées et plus confiantes, inexistantes jusque-là. La pleine responsabilité de la défense des côtes fut ainsi attribuée à la Marine, avec le concours des unités de l'Armée, en décembre 1921. À plus long terme, ce fonctionnement mixte ouvrit la voie à une organisation territoriale interarmées qui s'épanouit après la Seconde Guerre mondiale et reste encore, dans son principe, en vigueur de nos jours.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*