

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

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

Ic Martin : 979-10-231-1210-8



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 Thibaud : 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 Gennes 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 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 INUTILE¹

Christopher Martin

Senior lecturer

Hull University – Center for Security Studies

John Arbuthnot Fisher, amiral de la Flotte, premier Lord Kilverstone, fut l'un des dirigeants les plus influents jamais produits par la *Royal Navy*. On peut dire que son service dans la *Royal Navy* se déroula à une époque où celle-ci se situait à l'apogée de sa puissance : après Fisher, la *Royal Navy* entama un cycle constant de déclin relatif. De 1854 à 1915, sa carrière l'éleva d'humble aspirant au pinacle du service en tant que Premier Lord de la Mer. Du début à la fin de sa carrière, on constate que la Marine française a tenu une place plutôt importante dans celle-ci et dans ses points de vue : son premier service à la mer fut aux côtés des Français ; son temps de commandant en chef de la Méditerranée se déroula à un moment où la France était le principal ennemi ; son premier passage au poste de Premier Lord de la Mer se situa de 1904 à 1910, lorsque l'entente franco-anglaise se développait en réaction contre l'Allemagne ; et à nouveau, lorsqu'il revint à ce poste en 1914-1915, la France et la Grande-Bretagne, désormais alliées, combattaient pour contenir l'agression allemande. En dépit de cela, les historiens n'ont pas étudié en détail l'attitude de Fisher envers la Marine française : lorsqu'ils l'ont mentionnée, ce fut en regard d'événements particuliers, et elle n'a pas été étudiée comme sujet principal². Cet article sera donc consacré aux positions de Fisher envers la France et la Marine française, et décrira autant que possible son attitude envers ces dernières, à partir des commentaires qu'il fit dans sa correspondance et dans les documents officiels.

1 Traduction de Magali Lachèvre-Duchesne, avec la collaboration de Jean-Pierre Poussou et de Nichola A. M. Rodger.

2 Les principales biographies de Fisher sont celles de Reginald U. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, London, Hodder and Stoughton, 1929 ; Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, Oxford, Clarendon Press, 1973 ; Arthur J. Marder, *Fear God and Dread Nought, The Correspondance of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone* (désormais FGDN), London, Jonathan Cape, 1952 ; Richard Hough, *First Sea Lord*, London, Allen and Unwin, 1969 ; Jan Morris, *Fisher's face*, London, Faber and Faber, 2007 ; Andrew D. Lambert, *Admirals*, London, Faber and Faber, 2008, chap. 8.

Fisher était un homme de polémique : ses opinions et éclats sur des sujets d'importance fusaient violemment d'un extrême à l'autre. L'examen de sa correspondance et de ses papiers semble révéler un homme particulièrement versatile et inconstant. Pourtant, en se replaçant dans le contexte, on constate qu'il était en fait d'une grande constance dans la mesure même où sa première et unique priorité était la suprématie de la *Royal Navy*, parce que sur elle reposait la sécurité du Royaume-Uni et de son empire. De cela découlaient la civilisation et l'amélioration universelle de la condition humaine : Fisher était convaincu que Dieu l'avait ainsi consacrée. C'était aussi un homme d'une grande finesse politique qui, dans le langage moderne, serait considéré comme un politique réaliste. Il abhorrait la guerre mais reconnaissait qu'on la contenait par la menace de la violence : la *Royal Navy* était la meilleure force de dissuasion au monde contre la guerre. Et de tout cela il tirait l'idée qu'elle devait être forte et ne pas être entravée dans l'accomplissement efficace de ses missions, notamment par des ententes étrangères. Ententes, alliances et accords internationaux n'étaient rien de plus que des outils au service d'un intérêt politique ponctuel, élaborés à des fins nationales égoïstes et, en tant que tels, ils n'étaient utiles que s'ils servaient les objectifs de Fisher : la préservation de la *Royal Navy*, du Royaume-Uni et de l'Empire britannique. Selon ce principe, il ne faisait confiance aux États étrangers que sur un seul point : ils agiraient uniquement dans leur propre intérêt. Une lettre écrite en 1894 révèle sa manière de penser :

Toutes les nations veulent la paix, mais elles veulent une paix à leur avantage. Les Français, c'est sûr, désirent sincèrement la paix avec l'Angleterre, à condition de pouvoir prendre la place de l'Angleterre en Égypte et dans le delta du Nil, et ailleurs. Pour obtenir une paix dans ces termes, ils ne craindraient pas d'entrer en conflit avec l'Angleterre, s'ils pensaient avoir une bonne chance de succès³.

Fisher aurait préféré un monde dans lequel la Grande-Bretagne pourrait rester seule et à l'écart des arrangements avec l'étranger, mais le monde changeait et la Grande-Bretagne abordait la première décennie du xx^e siècle avec de nombreux défis à relever.

LA JEUNESSE

Fisher entra dans la *Royal Navy* à l'âge de 13 ans, le 12 juillet 1854, à peine 39 ans après la guerre avec la France napoléonienne. Cette guerre était encore vivante dans les mémoires – Fisher adorait rappeler qu'il avait été admis dans la

3 Fisher au comte Spencer, 12 décembre 1894, *FGDN*, t. I, p. 124-125.

Royal Navy par l'intermédiaire de l'un des derniers capitaines à avoir servi sous Nelson, et que celui-ci lui racontait ses souvenirs de Nelson et de Trafalgar⁴—, une intense rivalité régnait en permanence entre les deux pays, et une guerre pouvant les opposer était une éventualité récurrente. En conséquence, bien que nous n'ayons pas de preuve directe, on peut raisonnablement supposer que Fisher partageait le sentiment ouvertement anti-français qui était particulièrement répandu dans la société britannique à cette époque.

Le premier service à la mer de Fisher, en 1859, fut à bord du *HMS Highflyer* au moment de l'intervention franco-anglaise en Chine⁵. C'était à l'occasion du second assaut raté sur les forts de Peiho le 25 juin ; ce fut le baptême du feu de Fisher et, probablement, sa première occasion de collaboration avec la Marine française⁶. Il est indubitable que l'expérience de l'assaut des forts laissa à Fisher une aversion durable pour la guerre — sinon pour les assauts amphibies, compte tenu de sa prédilection future pour ces derniers. Au cours de ces événements, les bâtiments français n'intervinrent pas, mais ils participèrent à un petit débarquement de marins. Dans l'opération, les Britanniques déplorèrent 89 morts et 345 blessés, les Français 4 morts et 10 blessés. Fisher ne fit pas de commentaire direct sur la contribution française à cette opération, mais il est intéressant de noter qu'il commenta l'aide dispensée par l'*United States Navy*, navire « neutre » commandé par le commodore Josiah Tattnall, ce qui l'amena à remarquer que « le sang est plus épais que l'eau⁷ ». Son commentaire est certainement une insulte indirecte envers la contribution des Français qui, mis à part leur modeste débarquement, se tinrent à l'écart, contrairement aux Américains qui étaient théoriquement neutres. Mais il a également un sens plus profond. Cette phrase signifie très clairement que les liens familiaux sont plus forts que les liens légaux, et cela peut refléter à la fois le sentiment inné de fierté de Fisher envers la race anglo-saxonne représentée par les terres de peuplement blanc à travers l'Empire et les peuples apparentés comme les Américains, et également sa profonde méfiance envers les ententes et alliances qu'il considérait uniquement comme

4 Il s'agissait de Sir William Parker, amiral de la Flotte : *FGDN*, t. I, p. 18 ; Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, *op. cit.*, p. 5.

5 Ces événements concernent la seconde guerre de l'Opium qui se déroula de 1856 à 1860. Les forts de Peiho sont aussi connus sous le nom de forts de Taku. Ils sont situés dans le nord-est de la Chine, dans l'estuaire de la rivière Hai He, au sud-est de la ville de Tianjin. Proche de Pékin, cet estuaire est un point de pénétration très intéressant vers l'intérieur du pays (n.d.l.r.).

6 Pour la description de l'assaut faite par Fisher, voir Fisher à Mme Sophie Fisher, 28 juin 1859, *FGDN*, t. I, p. 27-29.

7 Tattnall porta assistance aux Britanniques en remorquant à l'écart des bateaux chargés de blessés. Voir Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, *op. cit.*, p. 21 ; et *FGDN*, t. I, p. 23.

des outils politiques d'intérêt particulier⁸. Les opérations en Chine se poursuivirent jusqu'en 1860 et bien que Fisher ait été présent lors du dernier assaut, cette fois victorieux, sur les forts de Peiho, il ne fut plus directement impliqué à terre. Dans l'intervalle, il avait travaillé à Shanghai avec les forces internationales, françaises et américaines. Là encore, en avril 1860, on a la preuve d'une profonde suspicion à l'égard des Français dans les lettres qu'il envoie chez lui : « Ces truands de Français ressortent ici leurs vieux trucs, en envoyant 500 hommes là où nous en envoyons 10 000 : nos 10 000 hommes font le travail et leurs 500 raflent la gloire!⁹ ».

122

La défiance de Fisher envers la France et la coopération internationale en général fut encore exacerbée par son expérience suivante dans les opérations outre-mer. En 1882, un soulèvement en Égypte, mené par Arabi Pasha, menaçait les intérêts britanniques et français dans le canal de Suez, et de façon plus générale les intérêts français en Afrique du Nord¹⁰. La France était particulièrement favorable à une intervention pour défendre ses intérêts, aussi des éléments de leurs flottes méditerranéennes respectives se déployèrent-ils au large d'Alexandrie en mai 1882. Cependant, pour des raisons de politique intérieure, la flotte française abandonna unilatéralement les lieux, laissant les Britanniques régler le problème seuls. Fisher n'en fut pas surpris comme l'indique ce courrier à sa femme : « Les Français, qui auraient dû coopérer avec nous, nous ont laissé tomber¹¹ ». Ces événements survenus au début de la carrière de Fisher semblent avoir peu fait pour lui donner une impression favorable sur la Marine française, les Français et la coopération internationale en général.

COMMANDANT EN CHEF DE LA MÉDITERRANÉE

En tant que Commandant en chef de la Méditerranée, Fisher était obsédé par la menace de la flotte française. On ne peut ignorer que jusqu'en 1905,

8 Fisher changea d'attitude envers les États-Unis au cours de sa vie. Il se méfiait des « autres » immigrés européens en Amérique, dont il estimait qu'ils diluaient son essence anglo-saxonne, rendant l'Amérique hostile : Fisher au comte de Rosebury, 10 mai 1901, Papiers Fisher, Churchill College, université de Cambridge FISR 1/2/71a, FP, CC. Cependant, par la suite, et particulièrement après le mariage de son fils avec une Américaine, il devint très pro-américain : Lord Fisher, *Memories*, London, Hodder and Stoughton, 1919, chap. 8.

9 Fisher à Mme Sophie Fisher, 17 avril 1860, *FGDN*, t. I, p. 53-54.

10 L'auteur fait référence à un personnage très important de l'histoire égyptienne, le lieutenant-général Ahmed Urabi (1841-1911) qui prit la tête à partir de 1879 du mouvement nationaliste qui voulait mettre fin à l'influence occidentale. Après la révolte, il devint premier ministre en 1882 et commandant en chef des forces armées. Il interdit l'accès du port d'Alexandrie aux flottes française et britannique ce qui déclencha, de juillet à septembre, la guerre anglo-égyptienne qu'il perdit. Il fut condamné à mort, peine commuée en exil (n.d.l.r.).

11 Fisher à Mme J. A. Fisher, 11 septembre 1882, *ibid.*, p. 107-108. Le terme « *in the lurch* » [traduit ici par « laissé tomber », n.d.t.] signifie « abandonner quelqu'un dans le besoin ».

et même plus tard, la France était considérée comme le principal ennemi de la Grande-Bretagne¹². De fait, la correspondance de Fisher regorge d'allusions à la France comme à l'ennemi le plus vraisemblable, et cela n'a pu que renforcer son sentiment vis-à-vis de celle-ci¹³. Mais qu'éprouvait-il à l'égard de la Marine française ? Son mandat comme Commandant en chef de la flotte méditerranéenne de 1899 à 1902 nous donne une image très claire de son attitude envers la Marine française. Le commandement de la flotte méditerranéenne était, selon les propos de Fisher lui-même, « le *nec plus ultra* du service »¹⁴, la flotte méditerranéenne britannique étant le pivot à partir duquel la Grande-Bretagne établissait sa portée stratégique globale. Les grandes inquiétudes navales des années 1880 étaient passées depuis longtemps ; la domination navale britannique se reposait sur le *two power standard* et l'Acte de défense navale de 1889¹⁵. Mais, pendant son temps de commandement, Fisher fut très préoccupé par l'idée que l'escadre française de Toulon puisse surpasser et défaire la flotte britannique de la Méditerranée. Sa grande crainte était que les Français effectuent ce qu'il appelait « un coup de tonnerre dans un ciel serein », un assaut soudain et imprévu sur la flotte de Méditerranée qui prendrait de court la *Royal Navy*, un point qu'il souligna à maintes reprises à Lord Selborne¹⁶ : « Comme j'ai déjà essayé de vous le faire comprendre auparavant, les meilleurs esprits navals en France sont convaincus à juste titre que leur unique chance de succès réside dans une attaque inopinée¹⁷ ». Fisher savait, et il était profondément convaincu que son homologue français le savait également, que la flotte méditerranéenne avait une importance centrale pour la Grande-Bretagne : « La Méditerranée est de toute nécessité le point vital d'une guerre navale¹⁸ ». Selon ses arguments, les Français savaient que si la France était battue sur mer, cela changerait peu de

12 Il y a toujours débat sur le moment précis où l'Allemagne a été identifiée comme la principale menace : voir Jon T. Sumida, *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy, 1889-1914*, Boston, Unwin Hyman, 1989 ; Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, University of South Carolina Press, [1999], 2002 ; Matthew S. Seligmann, « Switching Horses: The Recognition of the Threat from Germany, 1900-1905 », *The International History Review*, 30, juin 2008, p. 237-472.

13 Pour en avoir des exemples, voir : Fisher au comte Spencer, 12 décembre 1894, *FGDN*, t. I, p. 124-125 ; Fisher à James Thursfield, 10 novembre 1898, *FGDN*, t. I, p. 138-139 ; Fisher à l'amiral Sir Wilmot Fawkes, 13 mai 1901, *FISR* 1/2/72, FP, CC.

14 Fisher à Mme R. R. Neeld, 23 mars 1899, *FGDN*, t. I, p. 139-140.

15 Le *Naval Defence Act* du 31 mai 1889 adopta le principe du *two power standard* qui posait en principe que la *Royal Navy* devait avoir un nombre de navires de guerre au moins égal au total réuni des forces des deux plus grandes Marines après la Grande-Bretagne, celles de la France et de la Russie (n.d.l.r.).

16 À cette époque, Selborne était premier Lord de l'Amirauté, l'équivalent d'un ministre de la Marine.

17 Fisher au comte de Selborne, 5 janvier 1900, *FISR* 1/2/57, FP, CC.

18 Fisher au comte de Selborne, 1^{er} décembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 167-169.

choses pour elle, puissance militaire continentale, alors que si elle réussissait à battre la *Royal Navy*, cela sonnerait la défaite de la Grande-Bretagne et un immédiat effondrement de sa puissance. De tels faits avaient, du point de vue de Fisher, « largement influencé l'opinion française vis-à-vis d'une guerre avec l'Angleterre¹⁹ ». En fait, il était prêt à aller jusqu'à dire : « Ma thèse est que la flotte telle qu'elle est constituée actuellement en Méditerranée n'est pas préparée à une guerre [contre la France]²⁰ ». Fisher vilipendait la politique consistant à disperser les navires partout sur le globe au lieu de les concentrer en des points névralgiques :

De telle sorte que tout autour du globe nous n'avons pas d'amis. C'est bel et bien un cas 'de splendide isolement', mais les choses étant ce qu'elles sont, nous devrions sûrement considérer les principes fondamentaux de la guerre, qui sont de concentrer ses forces sur le point vital de celle-ci ! Nous sommes faibles partout et forts nulle part ! Nous avons éparpillé nos forces navales partout autour du globe²¹.

124

Dans une autre lettre, il déclarait « si j'étais français, je regarderais avec une joie maligne l'Angleterre démunir sa flotte méditerranéenne de ses vaisseaux expérimentés pour les envoyer en Chine et au Cap [de Bonne-Espérance]²² ». En avril 1900, par exemple, il écrivait à son confident James Thursfield²³, « ... si nous n'obtenons pas plus de destroyers... nous allons rejouer la Guerre des Boers sur mer²⁴... », et il continuait : « ... le Cabinet peut bien prendre la responsabilité de dire qu'il sait mieux comment combattre l'amiral Fournier que le Premier Lord de la Mer ou le commandant en chef de la Méditerranée, mais qui sera pendu si nous ne coulons pas la flotte française ?²⁵ ». Fisher savait exactement qui serait tenu pour responsable : « J'ai la corde autour du cou et si nous ne battons pas les Français, je serais pendu ou fusillé comme l'amiral

19 Fisher à Joseph Chamberlain, 10 novembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 164-167.

20 Fisher au comte de Selborne, 19 décembre 1900, *FISR* 1/2/56, FP, CC.

21 Fisher au comte de Rosebury, 10 mai 1901, *FISR* 1/2/71a, FP, CC (en italiques dans l'original).

22 Fisher à Joseph Chamberlain, 10 novembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 164-167.

23 Sir James R. Thursfield (1840-1923) fut un historien naval et un journaliste qui fut le premier éditeur du *Times Literary Supplement*. Considéré comme une autorité en matière navale, il fut lié aux Premiers Lords de l'Amirauté successifs ainsi qu'au prince Louis de Battenberg et surtout à John Fisher dont il appuya les campagnes de réformes navales (n.d.l.r.).

24 L'allusion de Fisher à la Guerre des Boers fait référence à la piètre performance de l'armée britannique contre les Boers en 1901-1902, ce qui entraîna une réforme complète de cette armée.

25 Fisher à James R. Thursfield, 27 avril 1900, *FGDN*, t. I, p. 155-156 ; voir aussi le *Memorandum by C-in-C Mediterranean Fleet (Fisher) to Admiralty, 1901*, *FISR* 5/1/4161, FP, CC ; et également « Submission to Admiralty » by *C-in-C Mediterranean Fleet (Fisher)*, 9 juin 1901, *FISR* 5/4/4180, FP, CC. « C-in-C » signifie *Commander-in-Chief* (n.d.t.).

Byng²⁶ ». En d'autres occasions, il se plaignit de la supériorité du matériel naval français, craignant que ses vaisseaux ne soient surclassés :

C'était une parfaite folie de la part de vos collègues de l'Amirauté de ne pas construire plus de *Drake*. Les classes *Jeanne d'Arc* et *Montcalm* nous donneront assurément du fil à retordre lorsqu'ils seront à la mer, et si nous ne sommes pas très vigilants, certainement ils vont étriller nos croiseurs non cuirassés l'un après l'autre. Il n'y a aucun doute là-dessus²⁷.

Malgré ses allégations répétées de faiblesse, d'infériorité matérielle et de désastre imminent, il serait faux d'en conclure qu'il croyait la Marine française supérieure en quoi que ce soit. Ses craintes étaient provoquées par une politique de l'Amirauté qui répartissait les navires en petits groupes partout dans le monde. Cela, selon lui, mettait en danger les stations importantes, comme la sienne en Méditerranée. L'amiral Alfred Gervais fit de la flotte française de Méditerranée une force très efficace en 1901-1902 ; néanmoins, un biographe a suggéré que Fisher avait délibérément exagéré la menace à ses propres fins²⁸. En fait, son opinion était que la *Royal Navy* avait été de tout temps supérieure à la Marine française ; il craignait simplement que les décideurs politiques britanniques n'autorisent à la France une trop grande marge de supériorité numérique. Bien qu'il reconnût la nécessité de réformer la *Royal Navy* – réforme qu'il exécuta impitoyablement lorsqu'il devint Premier Lord de la Mer –, il partageait l'arrogance de ses camarades qui prenaient comme argent comptant la supériorité de la *Royal Navy* et de ses hommes. En ce qui concerne l'infériorité matérielle, là encore Fisher n'exprime pas la peur mais la frustration. Il savait, tout comme les Français, que la Grande-Bretagne pourrait toujours surpasser et surclasser n'importe quel navire de n'importe quelle marine²⁹. Écrivant à une autre occasion sur les croiseurs cuirassés de la classe *Montcalm*, il déclarait :

Quel que soit le type [de navire] qu'ont les Français, nous devons en avoir un meilleur, et c'est un principe qui nous maintiendra toujours en sécurité ; et si nous construisions aussi vite que nous le devrions, nous devrions toujours avoir

26 Fisher au comte de Selborne, 1^{er} décembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 167-169. L'allusion de Fisher à l'amiral Byng fait référence à l'exécution infamante de Byng en 1757 pour avoir perdu Minorque face aux Français, ce qui occasionna le fameux commentaire de Voltaire : « Dans ce pays-ci, il est bon de tuer de temps en temps un amiral pour encourager les autres ».

27 Fisher au vice-amiral Sir Arthur K. Wilson, 12 février 1902, *FISR* 1/3/89, FP, CC (en italiques dans l'original).

28 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, *op. cit.*, p. 238.

29 Fisher au comte de Selborne, 5 janvier 1900, *FISR* 1/2/57, FP, CC.

commencé avant qu'ils se soient bien avancés, et avoir à flot le vaisseau le plus puissant bien avant eux³⁰.

Pour Fisher, la Marine française était et resterait inférieure à la *Royal Navy* en termes de navires et d'hommes.

PREMIER LORD DE LA MER, 1904-1910

126

Fisher devint Premier Lord de la Mer le 20 octobre 1904 alors qu'une énorme entreprise l'attendait : la réforme intégrale de la Marine et l'introduction de nouveaux vaisseaux de guerre : les *dreadnoughts* et les croiseurs cuirassés de la classe *Invincible*. Rien de tout cela ne nous concerne ici, mais il est intéressant de noter que l'une des réformes de Fisher, l'introduction du système de base d'équipage, était une idée qu'il avait apprise de la Marine française³¹. Les gouvernements français et britannique s'engagèrent dans l'Entente Cordiale le 4 avril 1904. Au moins un des biographes de Fisher a noté qu'il avait suggéré une entente ou une alliance avec la France avant cette date et a crédité Fisher d'une forme de prescience³². En tout état de cause, cependant, sa posture précédente en faveur d'une entente devint un problème fâcheux pour Fisher.

Alors qu'il était Commandant en chef de la Méditerranée, Fisher avait au moins en deux occasions suggéré une alliance avec la France. Écrivant à James Thursfield, il déclara : « Personnellement j'ai toujours été un avocat enthousiaste de l'amitié et de l'alliance avec la France. Nos intérêts ne sont pas divergents, les Allemands sont nos ennemis naturels partout. Nous devrions nous unir avec la France et la Russie³³ ». En une autre occasion, il expliqua à un autre journaliste et confident, Arnold White³⁴ :

Pour en revenir à la France, nous ne sommes en conflit sur strictement rien et nous ne pourrions jamais l'être. Nous nous haïssons, ou plutôt ce sont eux uniquement qui nous haïssent, parce qu'on leur enseigne la « perfide Albion » au berceau... Je suis parfaitement convaincu, si le sujet était proprement amené...

30 Fisher au comte de Selborne, 19 décembre 1900, FISR 1/2/56, FP, CC (en italiques dans l'original).

31 Le texte anglais est « *nucleus crew system* ». Le système de base d'équipage permettait de maintenir disponibles les bâtiments de guerre en réserve grâce à un équipage réduit prêt à partir ; cet équipage était composé par un noyau formé du personnel essentiel, ce qui économisait fortement la main-d'œuvre disponible (note de l'auteur et de la rédaction).

32 R. U. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, op. cit., t. I, p. 157.

33 Fisher à James R. Thursfield, 29 novembre 1901, FGDN, t. I, p. 217-218.

34 Arnold White (1848-1925), journaliste et homme politique libéral puis *Liberal Unionist*, fit partie du conseil exécutif de la *Navy League*, et ne cessa de s'intéresser à la *Navy*. C'était un ami très proche de Fisher (n.d.l.r.).

que nous devrions faire de grands changements et à l'énorme avantage de la France comme au nôtre. Il existe une société appelée, je crois, entente cordiale, dont la mission est d'entretenir de meilleurs sentiments entre la France et l'Angleterre. Peut-être pourriez-vous exploiter avantageusement les informations qu'ils ont forcément collectées³⁵.

Un an après l'entrée dans l'Entente, Fisher en demeurait un supporter enthousiaste à la lumière, en particulier, des provocations allemandes au Maroc³⁶. Cela coïncidait avec le départ de la flotte de Rozhestvenski en Extrême-Orient³⁷. Les politiciens britanniques regardaient avec une grande préoccupation les demandes faites à la France par ses alliés russes tandis que leur flotte faisait voile vers la mer du Japon, compte tenu du fait que le soutien français aux Russes avait poussé la notion de neutralité jusqu'au bout de ses possibilités³⁸. Le fait que la flotte russe ait tiré sur la flotte de pêche de Hull, coulant plusieurs vaisseaux sur sa route en mer du Nord, n'aidait pas. Mais le point crucial était l'attitude du Japon : si la France et le Japon en arrivaient à la guerre, disait Fisher, « nous combattons la France³⁹ ». Heureusement pour l'entente, l'épisode n'eut pas de suites.

Vers la fin de 1905, la tension internationale n'évoluant pas, en amont de la conférence d'Algésiras, le secrétaire du comité de défense impériale, le colonel George Sydenham Clarke, chercha à connaître les projets et arrangements faits par l'Amirauté pour coopérer avec la France. La réponse fut qu'elle n'avait rien fait⁴⁰. Clarke rencontra Fisher en janvier 1906 pour éclaircir la situation et fut à la fois stupéfait et consterné par son attitude. En résumé, Fisher ne voyait tout simplement pas d'intérêt à développer des relations de travail avec la Marine française. Il était réticent à fournir des codes de signaux aux Français bien que cela pût entraîner une grande confusion en cas d'opération combinée⁴¹. Selon Clarke, Fisher « veut que notre Marine fasse tout, [... il dit] que nous en

35 Fisher à Arnold White, 6 août 1902, *ibid.*, p. 259-262.

36 Fisher au marquis de Lansdowne, 25 avril 1905, FISR 1/4/149, FP, CC.

37 L'auteur fait ici référence à l'envoi par Nicolas II en Asie, après un périple autour du monde, de la flotte russe de la Baltique, commandée par Zinovy Rozhestvenski (1848-1909), pour combattre la flotte japonaise; il fut battu par l'amiral Togo à Tsushima (27-28 mai 1905) (n.d.l.r.).

38 Arthur J. Balfour à Fisher, 26 avril 1905, *FGDN*, t. I, p. 57.

39 Fisher à Arthur J. Balfour, 26 avril 1905, FISR 1/4/153, FP, CC.

40 Sir George S. Clarke à Lord Esher, 14 décembre 1905, *The Papers of Lord Esher*, ESHR 10/37 (*Letters from Sir George Clarke*, vol. 5), EP, CC.

41 Il avait exprimé la même opinion quand il était envisagé de coopérer avec des alliés en Méditerranée contre la France, Fisher à Joseph Chamberlain, 10 novembre 1900, *FGDN*, t. I, p. 164-167.

avons largement la force, que les Français seraient une gêne⁴²... ». Les autorités françaises confirmèrent que Fisher n'a eu qu'un seul entretien informel avec leur attaché naval le 2 janvier 1906, au cours duquel il n'a pas évoqué la coordination des opérations de guerre⁴³. Pourquoi était-il si réticent à travailler avec la Marine française en 1906 alors qu'il était si enthousiaste vis-à-vis de l'Entente en 1904 ? Il y a plusieurs raisons à cela, dont la combinaison explique le retournement de Fisher.

Charles Camille Pelletan avait été un désastreux ministre de la Marine, poste qu'il occupa de juin 1902 à janvier 1905. Quelles que fussent les qualités de la Marine française avant son mandat, elles étaient anéanties à son départ. Les navires avaient baissé en nombre et en qualité ; le moral des marins était sapé. Cela n'était pas passé inaperçu de l'Amirauté de Fisher. La France, selon l'opinion du capitaine Charles Ottley, directeur du renseignement naval, avait abandonné l'ambition de demeurer la seconde puissance navale⁴⁴. Fisher donna son opinion sur le sujet au prince de Galles en octobre 1907 : « Ces pauvres Français sont sans dessus dessous : leur personnel, leur discipline, leur poudre, leurs constructions navales et les chantiers navals sont à la dérive⁴⁵ ». Il attaqua ensuite le vice-amiral Paul-Louis Germinet, commandant la flotte française de Méditerranée, pour sa critique négative du *Dreadnought*. Pour Fisher, Germinet était un « crétin » de s'opposer à la construction des *Dreadnoughts*⁴⁶. Les problèmes de la Marine française en eux-mêmes ne seraient probablement pas fatals sans les événements des 27-28 mai 1905. Du point de vue de l'Amirauté, à cause de Tsushima, « la situation navale [...] a été complètement transformée par la victoire de nos alliés dans la mer du Japon⁴⁷ ». La défaite de la Russie à Tsushima plaçait maintenant la France dans une situation très différente du point de vue de Fisher ; désormais, elle n'était pas un allié utile, mais un fardeau problématique. Dans une lettre à Lord Tweedmouth⁴⁸, il déclara que la défaite russe avait « pour conséquence la dépendance absolue de la France vis-à-vis de nous pour sa sauvegarde⁴⁹ ». Un mémo interne à l'Amirauté, écrit par Ottley,

128

42 Sir George S. Clarke à Lord Esher, ESHR 10/38, [sans date] janvier 1906 (*Letters from Sir George Clarke*, vol. 6), EP, CC.

43 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, op. cit., p. 353 et n. 1. *Memorandum*, Brigadier-général Sir G. N. Nicholson, 6 novembre 1911, dans *British documents on the Origins of the War* (désormais *BD*), éd. G. P. Gooch & H. Temperley, London, HMSO, 1932, t. VII, p. 626-629 ; Sir A. Nicholson à Sir Edward Grey, 4 mai 1912, *BD*, t. X, p. 582-583 ; Sir Edward Grey à M. Carnegie 26 juillet 1912, *BD*, t. X, p. 604-605.

44 *Memo by Captain C. L. Ottley*, « *Shipbuilding Policy* », 15 octobre 1906, FISR 8/9/4720, FP, CC.

45 Fisher au prince de Galles, 24 octobre 1907, *FGDN*, t. II, p. 149-150.

46 *Ibid.*

47 Captain C. L. Ottley, « *Memorandum on Renewal of Japanese Alliance* », 8 mai 1905, FISR 8/9/4745, FP, CC.

48 Premier Lord de l'Amirauté, 1905-1908.

49 Fisher à Lord Tweedmouth, 23 décembre 1905, *FGDN*, t. I, p. 65-66.

faisait le même constat : la défaite de la Russie signifiait que la France était « liée à la Grande-Bretagne par l'instinct de conservation, car seule la flotte britannique retient l'armée allemande de marcher sur Paris⁵⁰ ». Une Marine française affaiblie par une administration défailante et un État français affaibli par la défaite d'un allié clé ne constituaient pas un bon partenaire dans l'esprit de Fisher. La Marine française demeura dans un état critique jusqu'en 1908, jusqu'à ce qu'une lente renaissance s'opère sous Augustin Boué de Lapeyrère entre 1909 et 1911. Ces choses-là n'étaient pas affaire de sentiments – et c'étaient les sentiments qui menèrent les politiciens francophiles de Grande-Bretagne à l'Entente – mais affaire de dure nécessité politique et militaire : après tout, c'était là le rationalisme qui sous-tendait l'alliance avec le Japon⁵¹. Avant Tsushima, la Marine de la France pouvait jouer un rôle utile pour contrebalancer le développement de la flotte allemande ; après Tsushima, le danger que voyait Fisher était que la France affaiblie aille embourber la Grande-Bretagne dans une guerre continentale, et cela ajoutait encore une raison à son opposition à l'entente.

Sa vigoureuse opposition à celle-ci était causée autant par des événements politiques internes à la Grande-Bretagne que par les problèmes de la France. Les échanges entre le personnel de l'armée britannique et ses homologues français s'étaient développés bien plus avant que ceux de Fisher avec la Marine française. Le projet de l'armée d'envoyer un corps expéditionnaire aux côtés des Français rencontrait son hostilité farouche. Les détails de cette querelle interne ne nous concernent pas, mais il importe de noter que Fisher avait été nommé Premier Lord de la Mer avec pour mission de faire des coupes dans le budget de la Marine⁵². Les plans de l'Armée pour être aux côtés des Français sur le Continent signifiaient sa probable expansion au détriment de la *Navy*, ce qui le mettait en rage, comme il l'exprima à Reginald Mc Kenna⁵³ :

Soyez assuré que si le gouvernement débarque un seul soldat britannique en France (ou même élabore des plans pour le faire), il y aura en Angleterre une telle commotion qu'ils seront expulsés de leurs fonctions... En lui-même, ce

50 Capitaine C. L. Ottley, *Memorandum*, « *The Home Fleet* », [sans date] décembre 1906, p. 1-2, FISR 8/10/4721, FP, CC.

51 *Secret Memorandum, The Building Programme of the British Navy*, [sans date], février 1906, ADM 1/7933, The National Archives, Kew (désormais TNA).

52 Jon Sumida, *In defence of Naval Supremacy*. Les « *naval estimates* » [« budget de la Marine », n.d.t.] étaient la dotation annuelle de la Marine.

53 Premier Lord de l'Amirauté de 1908 à 1911, Reginald McKenna (1863-1943), qui avait d'abord été banquier, entra en politique en 1895, avec une grande réussite puisqu'après ce premier grand poste, il fut *Home Secretary* – Secrétaire d'État à l'Intérieur – (1911-1915) et Chancelier de l'Échiquier (1915-1916) (n.d.l.r.).

seul objectif entraînera le service [militaire] obligatoire et un accroissement des demandes budgétaires de l'Armée et de son influence⁵⁴.

130

Il écrivit à son ami et confident J. A. Spender : « Je regrette de voir les calculs des besoins de l'Armée atteindre pratiquement un quart de million de livres sterling... Chaque penny dépensé pour l'Armée signifie deux pennies enlevés à la Marine⁵⁵ ». Lors d'une réunion du Comité de la Défense Impériale du 18 novembre 1909, Fisher exposa avec véhémence son opposition aux plans de l'Armée. Il pensait que « l'Armée britannique devait absolument s'en tenir à des opérations consistant en de soudaines descentes sur les côtes... [et qu'] envoyer des troupes britanniques sur le front d'une guerre continentale serait un acte d'idiotie suicidaire né d'une vue déformée de la guerre⁵⁶ ». Le Premier Ministre, Herberth Asquith, ajourna le Comité après l'intervention de Fisher, et l'Armée ne souleva plus la question pendant de nombreux mois. Ce ne fut pas avant août 1911, après que Fisher ait quitté ses fonctions, que l'Armée l'emporta dans la définition de la stratégie britannique. Fisher y resta farouchement opposé – et il le demeura durant toute la durée de la guerre. C'est ainsi qu'en octobre 1911, s'adressant à J. A. Spender, il donna libre cours à ses sentiments. Pour lui, l'antagonisme croissant et de plus en plus aigu entre l'Angleterre et l'Allemagne était le résultat du soutien par l'Angleterre du pire pays, et du choix d'une entente menant à une politique conflictuelle sur le continent :

Cela pourra vous surprendre, mon cher ami, mais, depuis 1886, quand j'arrivais pour la première fois à l'Amirauté, j'étais un partisan convaincu de l'amitié avec l'Allemagne, et j'étais totalement opposé à l'Entente avec les Français (en réalité, c'est une alliance). Si l'on avait tenu compte, en 1886, de mon humble avis, je crois qu'il n'y aurait pas eu de Marine allemande [...] Je ne pense pas que vous ayez une quelconque idée [...] de l'exaspération générale et de l'amertume qui existe contre les Anglais dans toutes les classes de la population allemande, et qui est chauffée à blanc⁵⁷ par le fait bien connu de notre intention d'envoyer l'armée anglaise sur la frontière des Vosges⁵⁸.

54 Fisher to R. McKenna, 20 août 1911, FGDN, t.II, p. 380-381.

55 Fisher to J. A. Spender, 27 février 1911.

56 R. U. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, t. II, p. 182-183.

57 J. A. Fisher écrit : « *fanned to white heat* », ce qui signifie directement « soufflé à blanc » (n.d.t.).

58 Fisher à J. A. Spender, 25 octobre 1911, FGDN, t. II, p. 397-399 (en italiques dans le texte original).

Pour Fisher, c'était aussi une question de stratégie. Il était fortement influencé par Julian Corbett⁵⁹, dont l'étude de la stratégie britannique au XVIII^e siècle insistait sur la nature insulaire de la Grande-Bretagne, sur la prééminence de ses positions navales, et sur l'usage d'une stratégie amphibie contre ses ennemis continentaux. Ceci s'accordait avec ses vues opposées aux plans de l'Armée et avec sa défense de la cause de la *Navy* : la Grande-Bretagne était une puissance maritime et sa survie au cours des guerres dépendait du maintien de son commerce global ainsi que de la défense de son empire, et il était évident à ses yeux que toute décision durant une guerre était déterminée par cela, tout comme la stratégie à suivre. Avec une stratégie britannique basée sur la guerre maritime, la Grande-Bretagne devait venir en aide à ses alliés grâce à des opérations amphibies et des secours en ravitaillement et en argent ; les Russes et les Français accumuleraient les morts, mais l'Armée britannique, elle, serait « un projectile tiré par la *Navy*⁶⁰ ».

Comme Premier Lord de l'Amirauté, Fisher réduisit les demandes budgétaires de la *Navy*, mais il maintint sa prédominance en développant le concept de *Flotilla Defence*, et en multipliant les croiseurs cuirassés de la classe *Invincible*. La *Flotilla*, développée autour des sous-marins et des vedettes lance-torpilles, avait pour but d'empêcher l'invasion de la Grande-Bretagne car Fisher croyait que les mers étroites, telles que la Manche, le sud de la mer du Nord et la Méditerranée seraient fermées à la flotte de surface⁶¹. Pour leur part, les croiseurs cuirassés de la classe *Invincible* maintiendraient la domination de la Grande-Bretagne sur les communications maritimes mondiales, appuyés par un réseau de communications télégraphiques⁶². Fisher n'avait pas l'intention de laisser le Trident à une autre puissance⁶³, et pour cela aucune entente ou alliance n'étaient

59 Sir Julian Stafford Corbett (1854-1922) est le plus important historien naval et géostratège de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle. Ses travaux jouèrent un grand rôle dans la conception des réformes navales de cette époque, en particulier celles menées par Fisher dont il était à la fois un ami et un allié dans la définition et la poursuite de la politique navale britannique (n.d.l.r.).

60 Fisher to King Edward VII, 4 octobre 1907, FGDN, t. I, p. 139-143.

61 Il s'agit de défendre les côtes et le territoire de la Grande-Bretagne en utilisant de petits navires de guerre, des sous-marins, des mines et des avions, ce qui explique le terme de *Flotilla Defence*. Ce concept a été imposé par Fisher : voir Nicholas A. Lambert, « Admiral sir John Fisher and the concept of Flotilla Defence 1904-9 », dans Philip Payson O'Brien (dir.), *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, Abingdon/New York, Routledge, 2001 (n.d.l.r.).

62 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, op. cit., p. 444 ; Jon Sumida, *In Defence of Naval Supremacy* ; Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution* ; Christopher Martin, « Global, not European. The British Navy's Building Programme Under Admiral Sir John "Jacky" Fisher », dans C. Sanderson, M. Torrent (dir.), *La Puissance britannique en question : diplomatie et politique étrangère au 20^e siècle*, Bruxelles, Peter Lang, 2012.

63 Ici, Fisher fait référence à Neptune dont le trident marquait la domination des mers (n.d.t.).

requis. Il croyait que la *Royal Navy* pourrait accomplir toutes les tâches qu'on lui demandait, et les Alliés devraient aller dans cette direction.

Deux autres facteurs affectèrent la manière dont Fisher voyait l'entente en 1905-1906. Sa redistribution particulièrement fameuse de la flotte, entreprise en 1904-1906, si souvent citée comme l'évidence d'un nouvel alignement contre l'Allemagne, l'était en fait contre la France⁶⁴. L'Allemagne était, bien évidemment, un facteur majeur, et à l'importance croissante, dans les considérations de l'Amirauté, mais le fait était que cette nouvelle distribution plaçait le pivot de la *Navy* à Gibraltar, ce qui pouvait lui permettre de se déployer contre l'Allemagne ou contre la France, selon que l'exigeraient les conditions politiques et militaires. Le total des forces de la *Royal Navy* en Méditerranée avait été réduit, mais cette réduction n'était que conditionnelle : « si nos relations avec la France cessaient d'être amicales, comme c'est actuellement le cas, une flotte de la Méditerranée plus puissante deviendrait une nécessité⁶⁵ ». La réalité était que, nonobstant l'entente, Fisher et son Amirauté pensaient sur le long terme. Ceci se manifesta clairement dans la politique de constructions navales de l'Amirauté qui était commandée par des considérations à long terme permettant de répondre à toutes les circonstances. C'est pourquoi la Marine française était un important facteur à prendre en considération. Il était assuré qu'elle essaierait de retrouver les positions qu'elle avait perdues à la suite de la débâcle due à Pelletan et à ceux qui lui succédèrent... : « Il faudrait donc considérer comme prudent de notre part d'estimer qu'il faudrait achever huit nouveaux bateaux en 1909, et quatre par an par la suite. Il a été calculé que cela nous laisserait en 1920 dans une position de supériorité par rapport à la France et à l'Allemagne réunies⁶⁶ ». Une telle politique de constructions navales contre une France amicale relevait, chez Fisher, d'un instinct naturel car, à ses yeux, les bonnes relations ne pouvaient être que temporaires et incertaines. Un mémorandum secret de l'Amirauté de février 1906 affirmait donc :

Au moment présent, il y a une certaine probabilité que nos bonnes relations avec la France peuvent être citées par les économistes comme une raison pour faire chuter les prévisions budgétaires de la *Navy*, comme si de telles bonnes relations internationales [...] nous donnaient une solide assurance de paix [...] Le *Board of Admiralty*⁶⁷ [...] ne peut pas baser ses plans sur les sables mouvants

64 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, op. cit., p. 263.

65 *Memo, Admiralty to C-in-C Mediterranean*, 2 juin 1906, TNA, ADM1/7840.

66 *Memo*, Captain C. L. Ottley, "Shipbuilding Policy", p. 8, 15 octobre 1906, FISR8/9/4720, FP, CC.

67 L'Amirauté est l'institution qui gère la *Royal Navy*. Le *Board of Admiralty* la contrôle depuis 1628. Il est composé de commissaires dont les uns sont des amiraux (*Naval Lords* ou *Sea Lords*) et les autres des membres civils (ou *Civil Lords*), en général hommes politiques (n.d.l.r.).

d'une relation internationale temporaire et non officielle. À un aussi haut degré que nous puissions évaluer [la solidité] de l'entente cordiale, nous ne pouvons pas oublier que de semblables tentatives pour lier ensemble des peuples dont les intérêts n'ont pas toujours été identiques à travers les siècles n'ont jusqu'ici pas uniformément réussi ; c'est un fait historique. Les sentiments peuvent faire bien accueillir l'entente [...] mais [...] les ententes peuvent disparaître [...]. Les bateaux de guerre restent les gages les plus sûrs que le pays puisse donner pour que la paix continue dans le monde⁶⁸.

Le contexte de ce point de vue est enraciné dans l'attitude de Fisher envers les accords internationaux. L'alliance anglo-japonaise de 1902 était une alliance défensive qui protégeait les intérêts asiatiques de la Grande-Bretagne, et pourtant Fisher y était totalement opposé⁶⁹. Il pensait que l'entente menaçait d'entraîner la Grande-Bretagne dans une guerre en Europe qui se ferait pour défendre les intérêts français. Elle menacerait l'indépendance d'action de la *Royal Navy* si celle-ci était requise pour agir de concert avec la Marine française, ce qui pour lui était inacceptable. La règle de Fisher était : « Comme nous sommes une Nation Maritime, notre intérêt est de préserver notre plus grande liberté d'action partout où flottera un bateau⁷⁰ ». Il était si attaché à cette maxime qu'il aurait voulu qu'elle soit « écrite en lettres d'or sur les murs de la pièce dans laquelle notre Secrétaire d'État reçoit les ambassadeurs...⁷¹ ». En conséquence, les hommes politiques britanniques n'avaient pas fait de bonnes affaires en entrant dans ces arrangements qui limitaient l'action de la *Royal Navy* et la liaient avec les navires d'États étrangers ou autre chose de cette sorte, un point de vue qu'il défendit avec la plus grande énergie dans une lettre au vicomte Esher à propos de la défense du canal de Suez : « Principe général : l'Amirauté ne doit JAMAIS s'engager elle-même à bloquer un seul navire [...] n'importe où et pour quelque considération que ce soit. Le principe fondamental de la guerre maritime est d'être libre n'importe où avec toutes ces damnées choses que la Marine possède⁷². L'Amirauté doit se réserver une entière liberté d'action⁷³ ».

68 « *The Building Programme of the British Navy* », (*Very Secret*), (*no date*), February 1906, TNA, ADM1/7933 (en italiques dans l'original).

69 Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919* (désormais DTSF), London, Oxford University Press, 1961-1970, t. I, p. 235.

70 Fisher to the First Earl Cromer, 9 février 1902, FISR1/3/87, FP, CC.

71 FISR1/3/87, FP, CC.

72 Fisher a écrit : « The whole principle of sea fighting is to be free to do anywhere with every *d [damned] thing the navy possesses* » (n.d.l.r.).

73 Fisher to Viscount Esher, 8 avril 1910, FGDN, t. II, p. 320-321 (en italiques et en capitales dans l'original).

Fisher quitta son poste de premier Lord de la Mer le 25 janvier 1910. Cela aurait dû être la fin d'une carrière spectaculaire, mais les événements firent qu'elle recommença. Il est seulement normal qu'ayant quitté ses fonctions, Fisher eut peu de commentaires à faire sur la Marine française, au moins de manière officielle. Ses biographes ont mis l'accent sur sa présidence de la *Royal Commission of Oil and Oil Engineers*⁷⁴ de juin 1912 à février 1914, et sur ses relations avec Winston Churchill, qui fut Premier Lord de l'Amirauté de 1911 à 1915, avant le retour de Fisher comme premier Lord de la Mer en 1914⁷⁵. À cette époque, la plus grande partie de la correspondance de Fisher concerne l'*Oil Commission* et son poids sur le développement des sous-marins, ce qui était un sujet étroitement lié à ses points de vue stratégiques.

134

L'évènement le plus important dans les relations navales anglo-françaises à cette époque fut l'Accord Naval de 1913 et les discussions qui l'entourèrent. Fisher n'était pas directement impliqué dans tout cela, mais on doit considérer que son point de vue illustre bien ce qui était son attitude et celle de l'Amirauté envers la France et la Marine française. Vers 1912, largement à cause des constructions navales allemandes, la situation navale européenne était devenue davantage précaire pour la Grande-Bretagne. En mars de cette année-là, le titulaire du poste de Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill, proposa une réorganisation capitale des escadres navales britanniques. Sa décision avait été accélérée par les constructions navales allemandes ainsi que par les événements méditerranéens. On savait que les partenaires de l'alliance avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, étaient en train de construire de grands *dreadnoughts*. Même s'ils n'étaient pas tenus en grande estime par la *Royal Navy*, on ne pouvait les ignorer : le groupement des vieux pré-dreadnoughts basés à Malte n'était pas capable de rivaliser avec eux ; or, les remplacer ou les renforcer par des navires venus de la mer du Nord n'était pas une option possible. Il y avait trois possibilités : une alliance avec la France ; accroître les constructions navales pour faire face à toutes les menaces ; ne rien faire et accepter d'être en infériorité. Malheureusement, chacune de ces options soulevait des problèmes particuliers : la Grande-Bretagne ne pourrait pas surpasser par ses constructions navales tous ses opposants ; ne rien faire était une option favorisée par quelques opinions libérales ; presque tout le monde s'opposait à une alliance avec la France. S'y opposaient la presse,

74 Il s'agit des moteurs diesel à utiliser pour la propulsion des bateaux. Les termes peuvent surprendre mais, à l'origine, en 1891, c'est avec de l'huile végétale, au fort potentiel, que Rudolph Diesel a réalisé ses essais. Puis on utilisa l'huile lourde qui était à cette époque un résidu non commercialisable du raffinage du pétrole brut. Le moteur diesel fut donc à l'origine connu sous le nom de « moteur à l'huile lourde » (n.d.l.r.).

75 Ruddock F. Mackay, *Fisher of Kilverstone, op. cit.*, p. 423-505.

le Cabinet, l'Armée, et, ce qui était plus important : l'Amirauté. Celle-ci était favorable à l'option consistant à accroître les constructions navales :

La France est un pays à la politique instable, qui n'a aucune sympathie particulière pour les intérêts britanniques, sauf lorsqu'ils coïncident avec les intérêts français eux-mêmes. [Construire des navires] serait doter l'Empire de fondations beaucoup plus stables et laisser le futur relativement libre quant aux inclinations politiques qui pourraient être celles de la France⁷⁶.

En d'autres mots, on ne pouvait faire confiance aux Français. Comme on peut aisément le penser, un tel argument était très favorablement accueilli par Fisher. Pour l'heure, il appuyait le programme de redistribution des forces navales de Churchill. Ce n'était pas la première fois qu'il conseillait avec force que l'entente soit utilisée au profit de la Grande-Bretagne. Quelques mois plus tôt, il avait défendu la même politique : « quelques personnes prétendent qu'on a laissé Malte sans défense. Si vous voulez tout défendre, en réalité vous ne défendez rien ! Et quelle serait l'utilité de l'entente avec la France, si vous ne vous en serviez pas ?⁷⁷ ». Son raisonnement à cet égard n'était pas qu'il s'était découvert un nouveau respect pour la Marine française ou pour l'entente. Mais, pour le comprendre et avoir la réponse à cette question, nous devons examiner son rôle, bien que ce soit entre parenthèses, comme président de la *Royal Commission of Oil and Oil Engines*.

Au départ, le mandat du comité, était de s'assurer d'une distribution suffisante de carburant pour les nouveaux navires de combat à propulsion diesel de la *Royal Navy*. Fisher se démena avec succès pour faire étendre son mandat aux moteurs diesel eux-mêmes. La raison en était qu'il avait depuis des années la conviction que le sous-marin révolutionnerait la guerre navale et qu'il croyait avec ferveur que le premier pays qui créerait un moteur viable pour la propulsion de surface aurait un avantage massif⁷⁸. Cela constituait la base de la stratégie de « défense en flottille » de Fisher ; pour insister, il pensait que les mers étroites seraient fermées aux grands navires de surface. Dès 1903, il avait écrit à Arthur Balfour, premier ministre de 1902 à 1905 : « d'ici quelques années aucune flotte ne pourra se maintenir en Méditerranée ou en Manche⁷⁹ ». Des années d'étude de ce sujet et un travail d'envergure à l'*Oil Commission* ne firent que confirmer son

76 « *War Staff Memorandum on Mediterranean Situation* », avril 1912, mentionné dans DTSF, p. 291.

77 Fisher to Rear-Admiral Sir Charles Ottley, 4 novembre 1911, *FGDN*, t.II, p. 410-411.

78 Fisher à Churchill, 17 juin 1912, *Winston Churchill Papers*, Chartwell Trust, Churchill College, CHAR 13/14, CP, CC.

79 Fisher à Arthur J. Balfour, 5 janvier 1904, *Balfour Papers*, British Library, Londres, Add MSS 49710.

idée. C'est un sujet sur lequel il écrit abondamment, mais ce qui suit suffira à exposer sa logique stratégique :

Le sous-marin est l'avenir du vaisseau de combat... Cela est basé sur les axiomes suivants : les objectifs d'un vaisseau de guerre idéal, premièrement, sont d'obtenir le contrôle de la mer dans le but de priver l'ennemi de la liberté des mers pour son commerce ou le déploiement de ses forces expéditionnaires ; or, deuxièmement, cet objectif n'est atteint qu'en détruisant ou en écartant la puissance navale de l'ennemi [...] Par conséquent, tant que le sous-marin évolue et étend ses activités, aucun vaisseau de guerre de surface de quelque nation que ce soit ne peut espérer remplir son rôle actuel : il sera rayé de la carte et les sous-marins seuls prendront sa place ; et de plus, désormais à la portée de tous, la puissance maritime et le commandement de la mer disparaîtront inévitablement⁸⁰.

136

Cela explique le soutien de Fisher à la réorganisation de Churchill ; la Méditerranée était un piège mortel. Il expliquait à Churchill :

Votre nouvelle réorganisation de la flotte est admirable. Quelle utilité y aurait-il, pour l'amour du ciel, à risquer notre existence pour la France si nous n'obtenons rien en retour ? Que les Français s'occupent de la Méditerranée, et ils auront fort à faire avec des sous-marins à farfouiller dans ce lac ! Nous avons bien fait de sortir de là⁸¹.

On laisserait les Français s'occuper de mortes eaux stratégiques parce que la mer du Nord était désormais le secteur crucial. La Méditerranée serait le tombeau des navires de surface français tandis que la *Royal Navy* préserverait sa liberté pour agir dans les théâtres d'opérations cruciaux. Les papiers de Fisher n'ont pas conservé la trace de son attitude envers la version finale de l'accord naval franco-anglais mais il était probablement satisfait, comme l'indiquent ses commentaires à Julian Corbett sur les programmes de construction de *dreadnoughts* de l'Autriche-Hongrie et de l'Italie en juin 1914 : « La Triple Alliance va dépenser son argent dans des vaisseaux qui seront bloqués efficacement par nos sous-marins, tout comme la Méditerranée et la mer du Nord seront efficacement verrouillées⁸² ».

80 Dans « *The Oil Engine and the Submarine* » (by Fisher), novembre 1912, FISR 5/19/4293, FP, CC (en gras dans l'original) – traduction : « le moteur diesel et les sous-marins.

81 Fisher à Winston Churchill, 5 mars 1912, *FGDN*, t. II, p. 435-440.

82 Fisher à Julian Corbett, 22 juin 1914, MS 82/006, *Julian Corbett Papers*, Caird Library, National Maritime Museum, Greenwich, Boîte 12.

Fisher redevint Premier Lord de la mer en octobre 1914. Il demeura en poste jusqu'en mars 1915, démissionnant après la « débâcle » des Dardanelles. Cela signifie malheureusement que Fisher n'occupa aucune fonction officielle en matière navale durant la majeure partie de la guerre⁸³. Tout au long de celle-ci, il eut une préoccupation première : la sécurité de la mer du Nord, qu'il considérait comme le principal centre stratégique de la guerre navale. À cause de cela, une part considérable de ses commentaires sur la conduite de la guerre avait pour objet les événements en Méditerranée, tout simplement parce que Fisher demandait avec insistance le retour dans la mer du Nord des bâtiments stationnés, à tort selon lui, en Méditerranée. Pour Fisher la raison de ce déploiement erratique était que la Marine française n'était bonne à rien et n'était pas à la hauteur de la tâche qu'on attendait d'elle. Il était également convaincu que toute la stratégie d'ensemble de la guerre était mauvaise et était menée par le gouvernement et l'Amirauté britanniques pour le bénéfice et dans l'intérêt de la France.

Ostensiblement, lorsqu'éclata la guerre, les Alliés disposèrent leurs forces navales selon la convention navale franco-anglaise qui avait été passée le 6 août 1914. En résumé, la France commandait en Méditerranée, la *Royal Navy* partout ailleurs. Cela aurait convenu aux Britanniques, particulièrement à Fisher, mais la guerre sur mer en Méditerranée n'évolua pas comme les deux puissances s'y attendaient. La Marine française, dont les *dreadnoughts* dominaient la mer, se vit refuser son moment de gloire, faute de la sortie attendue de la Marine austro-hongroise. En outre, l'orientation générale de la guerre glissa de la grande bataille attendue à une guerre anti-sous-marins. La Marine française était peu préparée à ce type de guerre et par conséquent la *Royal Navy* assumait encore plus d'obligations. Comme l'a établi Paul G. Halpern, « le commandement français théorique en Méditerranée devint encore plus théorique⁸⁴ ». Dès le début de la guerre, la collaboration entre les deux Marines fut difficile ; la faute en revenait largement à Fisher et à l'Amirauté britannique en raison de leur refus de développer une stratégie de coopération avant la guerre. Les choses se compliquèrent encore lorsque les Italiens rejoignirent les Alliés mais le problème fondamental pour les Britanniques était qu'ils réalisaient qu'ils avaient beaucoup trop d'intérêts dans la zone méditerranéenne et ne s'en remettaient pas à leurs alliés, et c'était dû pour une large part à leur peu de considération pour la Marine française. L'amiral Sir A. H. Limpus prodigua son opinion sur

83 Il demeura cependant membre de l'important *War Council*.

84 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis MD, US Naval Institute Press, 1994, p. 384.

les Français en Méditerranée à son collègue l'amiral de la Flotte Sir Henry B. Jackson en ces termes :

Tout galants, spirituels et charmants qu'ils sont, nos alliés français ont 25 ans de retard sur nous dans le travail dur, concret, obstiné de patrouille maritime. Ils ne pourront jamais apprendre à le faire en un an. Nous devons en conséquence mener ces affaires [...] nous-mêmes, tout en ménageant à chaque instant leur susceptibilité [...] Mais, tout en le faisant, il est très important de leur dire des choses suaves, agréables, de préserver leur bonne humeur envers eux-mêmes et envers nous, en fait de jouer le jeu extrêmement difficile de fournir un travail efficace et loyal en toute amitié apparente pour ces gens qui n'ont pas encore développé la capacité de le faire eux-mêmes⁸⁵.

138

Au moins, il avait une meilleure opinion des Français que des Italiens, mais cette attitude paternaliste était très courante parmi les officiers de la Marine britannique, Fisher compris. En décembre 1914, déjà préoccupé par les larges sollicitations faites à la *Royal Navy*, Fisher disait avec rage à Jellicoe⁸⁶ :

Nous ne pouvons pas transporter de nuit nos renforts en France sans les destroyers de la Méditerranée. Tous les autres ont été usés jusqu'à la corde ! Et [sont] absolument inutilisables par mauvais temps ! Et les Français sont plus que veules [« *effete* »] face à chaque sollicitation navale – inutiles de toute façon et rien moins que dignes de confiance⁸⁷.

L'usage du mot « *effete* » par Fisher mérite d'être souligné. Il a deux significations possibles : la première est : « n'est plus capable d'action effective ». Si c'est là ce qu'il voulait dire c'est déjà une opinion infamante sur un allié, mais son autre signification est pire : « faible ou efféminé ». Cette seconde définition est, dans les standards de l'époque de Fisher, une terrible insulte, surtout quand on considère la réputation française d'élan et de panache. Il a bien sûr pu utiliser le mot pour ses deux significations.

Fisher se plaignait constamment que parce que les Français ne valaient rien, un nombre toujours croissant de navires étaient retirés de la mer du Nord pour être déployés ailleurs. La situation fut aggravée par l'opération des Dardanelles, conduite par des bâtiments des deux Marines, une opération à laquelle Fisher s'opposa vigoureusement⁸⁸. Il ne croyait pas que des bâtiments de guerre emporteraient seuls le détroit. Dès le début, Fisher se plaignit qu'on

85 Cité dans *DTSF*, t. II, p. 338 (en italiques dans l'original).

86 L'amiral Sir John Jellicoe, commandant en chef de la *Grand Fleet*.

87 Fisher à l'amiral Sir John Jellicoe, 17 décembre 1914, *FGDN*, t. III, p. 94-95 (en italiques dans l'original).

88 Fisher à Jellicoe, 19 janvier 1915, *FGDN*, t. III, p. 133.

mettait à contribution trop de destroyers britanniques et de sous-marins. Son argumentation est intéressante. Il écrivit à Churchill de « faire pression pour obtenir le retour de Blenheim [...] et de la flottille de destroyers des Dardanelles, en les remplaçant par des destroyers français. La force navale turque dans son ensemble est quantité des plus négligeables même avec des officiers allemands [...] d'où les destroyers et sous-marins français »⁸⁹. En d'autres termes, les Turcs étaient si faibles que cela ne valait pas la peine de gaspiller le temps et l'énergie des navires de la *Royal Navy*: les Français suffiraient. La frustration de Fisher face à l'opération des Dardanelles ne fit que croître tandis qu'on y envoyait toujours plus de navires et que l'on bâtissait des projets d'opérations amphibies lents et inefficaces. Il demanda inlassablement le retour des bâtiments. L'épisode des Dardanelles dans son ensemble était, d'après lui, préjudiciable à tout l'objectif stratégique de la guerre navale⁹⁰. Il laissa éclater sa colère dans une lettre à Churchill du 20 mars 1915 :

Je compte 28 destroyers et torpilleurs dans les Dardanelles, et compte tenu de l'entrée très étroite des Dardanelles et de la zone d'opérations restreinte, c'est une proportion infiniment plus importante que ce que nous avons ici ; mais nous devrions quand même faire pression sur les Français pour qu'ils envoient plus de destroyers et plus de croiseurs légers, il est ridicule que les Français fassent si peu ! Et à quoi bon leur maintien d'une force sur la côte syrienne⁹¹ ?

Fisher savait exactement pourquoi les Français maintenaient des navires sur la côte syrienne : la France manifestait de longue date de l'intérêt pour la Syrie et se méfiait beaucoup des intentions britanniques dans la région. Il était également conscient que le *War Council* avait, le 10 mars, accepté que la Russie reçoive Constantinople et un territoire substantiel autour du détroit des Dardanelles et de la mer Égée. Pour Fisher, c'était une preuve de plus de ce que les vies, les navires et la richesse britanniques étaient dilapidés au profit des ambitions de la France et de la Russie. Selon Fisher, « tout ça, ce sont les affaires du *Foreign Office* et des pressions de la Russie et de la France. Nous nous laissons complaisamment duper⁹² ».

Fisher quitta ses fonctions de Premier Lord de la Mer en mars 1915 tout en demeurant au *War Council*⁹³. Il voyait l'est de la Méditerranée comme un aimant à expéditions militaires farfelues. Ses commentaires suivants sur la

89 Fisher à Churchill, 21 janvier 1915, *ibid.*, p. 140.

90 Fisher à Churchill, 28 mars 1915, *FGDN*, t. III, p. 175-176 ; Fisher à Churchill, 31 mars 1915, p. 175-176 et Fisher à Churchill, 11 mai 1915, p. 177-179.

91 Fisher à Churchill, 20 mars 1915, *ibid.*, p. 167.

92 Fisher à Jellicoe, 27 février 1915, *ibid.*, p. 160-161.

93 Le Conseil de Guerre a pour but de coordonner la politique et la stratégie britanniques.

guerre navale se trouvent concerner les débarquements à Salonique. À nouveau, il était préoccupé par ce qu'il considérait comme une intervention inopportune et une nouvelle concession faite aux alliés :

Je vois arriver un gros désastre naval en approche rapide, dû à la totale passivité de l'Amirauté dans la conduite de la guerre navale, et à la complaisance de l'Amirauté pour toute expédition tape-à-l'œil [voyante mais pauvrement organisée] montée pour apaiser la Russie et la France, dilapidant notre puissance navale, et mettant très sérieusement en péril notre propre ravitaillement par la masse de tonnage marchand que nécessitent toutes ces expéditions. À Salonique, une énorme quantité de fret est maintenant mobilisée, et il en est de même pour toutes ces expéditions insignifiantes dans lesquelles nous ne devrions jamais avoir trempé⁹⁴.

140

Ce n'étaient pas seulement les expéditions amphibies qui énervaient Fisher, c'était aussi l'évidente incapacité des Français à faire leur part, et les Italiens la leur : après tout, à quoi bon les ententes, alliances et conventions si l'on n'en tirait aucun bénéfice ? Dans une note au *War Council*, il réclama : « Il est [...] vital que sans perdre une minute la flotte britannique et tous ses vaisseaux auxiliaires soient rapatriés de Méditerranée et que cette mer soit laissée à la charge des flottes française et italienne, dont la force est immensément supérieure à celle de la flotte autrichienne⁹⁵ ». Fisher, apparemment, ne comprenait ou n'acceptait pas la réalité politico-navale en Méditerranée. Les flottes française et italienne, bien qu'individuellement supérieures à l'austro-hongroise, opéraient indépendamment l'une de l'autre. Premièrement, elles n'avaient pas la compétence pour travailler ensemble ; deuxièmement, elles étaient des rivales acharnées. Toutes deux regardaient avec envie la flotte austro-hongroise et toutes deux voulaient la gloire de la détruire ; il y avait plus de compétition que de coopération. L'exaspération de Fisher face à cette situation déborda encore dans une autre lettre à Jellicoe en mai 1916 :

Comme je vous le disais plus tôt – quel puits sans fonds pour notre fret marchand [...] employé à ravitailler et charbonner cette vaste flotte britannique en Méditerranée, simplement parce que l'Amirauté britannique est assez veule pour laisser les Français et les Italiens nous y obliger par chantage. ILS devraient protéger le commerce allié en Méditerranée, et PAS NOUS ! Chacun d'eux à la tête d'une flotte supérieure à la chétive flotte autrichienne, et nous voilà contraints par eux (trouillards qu'ils sont) de garder 9 navires de bataille, 30 destroyers et une infinité d'autres (en tout, 407) pour faire leur satané sale boulot⁹⁶ !

94 Fisher à Jellicoe, 11 février 1916, *ibid.*, p. 304-306.

95 *FGDN*, t. III, p. 321, note 1.

96 Fisher à Jellicoe, 25 mai 1916, *ibid.*, p. 350-351.

L'échec de la flotte française (et italienne) à agir contre la flotte austro-hongroise était dû, d'après Fisher, à sa lâcheté⁹⁷. Son emportement contre l'inaction des Français ne connut jamais de répit. En juin 1918, les croiseurs cuirassés turcs *Yavuz* (ex-*Goeben*) et *Midilli* (ex-*Breslau*) firent irruption en Méditerranée orientale. Il fut laissé à deux destroyers britanniques désarmés le soin de s'en occuper. Fisher en informa Rosebury avec écœurement :

Observez la Méditerranée ! Toute la puissance navale de la France et de l'Italie est concentrée en Méditerranée pour combattre la chétive flotte autrichienne. Ils ne l'ont pas combattue ! Il n'y a pas que cela : en outre le *Goeben* et le *Breslau*, réputés pour leur vitesse et leur efficacité, sortent des Dardanelles [...] et deux destroyers britanniques obsolètes doivent engager le combat [...] Nous avons fait le jeu de la France et de l'Italie depuis le début de la guerre⁹⁸ !

Les alliés de la Grande-Bretagne, d'après Fisher, étaient des lâches et on se servait de la Grande-Bretagne : « Nos alliés nous font les poches, sans jamais nous rembourser⁹⁹ ». Fisher ne dévia jamais de sa conviction que la Grande-Bretagne s'était trompée de guerre et que celle-ci avait été menée pour les intérêts de la France, tout comme il l'avait prédit en 1908¹⁰⁰. Après la guerre, il déclara à maintes reprises qu'elle s'était gagnée sur mer. Lorsqu'il lançait cela, il voulait dire qu'elle avait été gagnée par la *Royal Navy* – par la *Grand Fleet* – à Scapa Flow. La contribution apportée par les Alliés sur mer, quelle qu'elle soit, était peu significative¹⁰¹.

La plus grande préoccupation de Fisher tout au long de sa vie fut de préserver la suprématie de la *Royal Navy* sur laquelle reposaient la liberté et la prospérité de la Grande-Bretagne et de l'Empire britannique. C'était un homme de son temps et, par conséquent, il croyait que la providence et l'histoire avaient dicté la suprématie de la Grande-Bretagne et de la *Royal Navy*. Fisher partageait la défiance atavique de ses compatriotes envers les étrangers mais, en ce qui concerne la France, sa défiance s'appuyait sur son expérience personnelle et sur la rivalité professionnelle. Son expérience, à ses débuts, de la guerre aux côtés d'alliés, avait confirmé sa conviction que les États agissaient selon leurs

97 L'usage par Fisher du mot « *funk* » [traduit ici par « trouillards », n.d.t.] est une insulte considérable envers ses alliés. À l'époque, on utilisait couramment ce terme pour décrire la lâcheté : « *all in a funk* ».

98 Fisher au comte de Rosebury, 30 janvier 1918, *FGDN*, t. III, p. 507-508.

99 Fisher à Jellicoe, 30 mai 1916, *ibid.*, p. 351-353. Le terme « *to fleece* » [traduit ici par « faire les poches », ndt], signifie « délester une personne de ses objets de valeur », c'est-à-dire les lui voler.

100 Fisher à Churchill, 17 mai 1918, *FGDN*, *ibid.*, p. 533-535 ; également, *FGDBN*, p. 538, n. 2.

101 Fisher à Mme Frances L. Sherman, 20 août 1919, *ibid.*, p. 586-587.

propres intérêts; mais il semble que ce qu'il avait vécu en Chine et en Égypte l'amena à une attitude particulière envers la France. Compte tenu de leur rivalité historique et contemporaine, avec l'éventualité toujours possible d'une guerre, Fisher développa un sain respect professionnel pour la Marine française, respect qui se tempérait toujours de la conviction arrogante que la *Royal Navy* et le marin britannique étaient en tous points supérieurs aux Français. Cette défiance et ce sentiment de supériorité se manifestèrent lorsqu'il eut à travailler avec la Marine française en période de paix ou de guerre. La *Royal Navy* n'avait pas besoin d'aide : elle pouvait y arriver seule. Les Alliés se révéleraient être une source de problèmes et les intérêts britanniques seraient subordonnés à ceux des alliés, particulièrement des Français. Il n'y avait rien à organiser ou à partager avec la Marine française, même si en temps de guerre cela pouvait poser problème, parce que viendrait le temps où ils seraient à nouveau des ennemis. Selon Fisher, la conduite de la Marine française en temps de guerre ne faisait que confirmer ses convictions. Elle n'était pas capable de faire sa part, donc la *Royal Navy* devait intervenir : les Français étaient veules ou, pire, n'étaient que des lâches, alors à quoi bon ententes et alliances ? Fisher n'était pas original dans son attitude envers les alliés. Peut-être avait-il lu Napoléon I^{er} qui, alors qu'on lui demandait contre qui il aurait préféré faire la guerre répondit immédiatement « mes alliés ».

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*