

Revue d'histoire maritime

22
23

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au **xx^e** siècle



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Nofficial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy.....	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset.....	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

Varia

LA GRANDE GUERRE SUR MER.
LA MARINE ET LES MARINS EN GUERRE

Tristan Lecoq
Inspecteur général de l'Éducation nationale,
Professeur des universités associé en histoire contemporaine
à l'université Paris-Sorbonne

Ce texte propose une lecture maritime de la Grande Guerre, assez largement ignorée des manifestations officielles du centenaire de celle-ci, en même temps qu'une lecture française de l'histoire de notre Marine¹, puisant par ailleurs et pour l'essentiel aux sources des travaux récents des historiens, notamment britanniques et américains, points de passage obligé pour tout Français qui s'intéresse aux choses de la guerre sur mer².

La Grande Guerre sur mer se lit en premier lieu au prisme et au miroir d'une série de trois paradoxes. Sur mer, comme dans les armées de terre, les marins partent pour une guerre courte et s'installent dans une guerre longue. Sur mer, comme dans les armées de terre, les marins se préparent à un engagement décisif. Ils doivent en fait conduire un blocus et protéger les lignes de communication. Enfin, si la guerre est gagnée sur terre, la fin de la Grande Guerre voit le triomphe des puissances maritimes.

On rappellera ici une réalité bien connue des marins. Lorsque la guerre commence, on la conduit avec l'instrument, l'organisation et les concepts d'emploi existants : soit, en 1914, un outil naval offensif, conçu, construit et armé pour la guerre d'escadre en haute mer. Or la Grande Guerre ne connaît de ce point de vue qu'un grand combat sur mer, pas véritablement décisif, au Jutland, le 31 mai 1916, et ce sont d'autres armes, d'autres hommes, d'autres

1 Elle sera le plus souvent dénommée « la Marine nationale ».

2 Ainsi, par exemple, Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1994 ; Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, CUP, 2014. Le travail de Philippe Masson, *Histoire de la Marine* (t. II, *De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1992) demeure une référence des réflexions qui suivent. Voir aussi le numéro spécial dirigé par Philippe Vial, Thomas Vaisset et Jean de Préneuf, de la *Revue d'histoire maritime* (n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015) qui « invite à redécouvrir cette histoire [...] et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches » (*ibid.*, p. 7).

formes d'organisation, d'opérations et de combat qui gagnent la guerre sur mer. L'évolution des opérations navales et des outils dont les différentes marines disposent au cours de la guerre repose cependant, à quelques exceptions près, sur des instruments qui existent déjà avant la guerre : la torpille, le sous-marin, l'aéronavale et même le porte-avions, sans parler des câbles sous-marins ou de la TSF. Le blocus n'est pas une invention de la Grande Guerre. La mobilisation de la science au profit des armées non plus. Ce sont les plans qui ont changé! « *WWI was a perfect example of the old saying that plans rarely survive contact with the enemy* », comme l'écrit Norman Friedman³.

Les réflexions qui suivent porteront sur une série de problématiques emboîtées. Il importe dans cet esprit d'articuler une chronologie de la guerre sur mer à la fois distincte, différente et décalée par rapport à la chronologie générale du conflit, dont les grandes césures et moments forts sont traditionnellement ceux de la guerre terrestre (Verdun, la Somme...) et sur le front de l'Ouest pour les Français. Il faut donc reconstruire l'interaction des fronts terrestres et maritimes.

370

Quatre phases marquent la Grande Guerre sur mer. L'entrée en guerre, en premier lieu. Il convient de réfléchir à un temps plus long que les semaines des 28 juin au 2 août 1914! En matière navale, l'Entente cordiale date de 1904, Tsu Shima de 1905⁴, le *Dreadnought* de 1906⁵. C'est aussi l'année où la *Kaiserliche Marine* apparaît comme le véritable danger pour la *Royal Navy*, déclassant la Marine française. La course aux armements navals est lancée. Le statut naval français est décidé en 1912, les accords franco-britanniques en matière d'opérations navales intervenant en 1913. Les premières opérations auront donc d'emblée lieu dans un cadre interallié.

3 « La Première Guerre mondiale présente un exemple achevé de ce vieux dicton qui dit que les plans survivent rarement au contact de l'ennemi » (Norman Friedman, *Naval Firepower. Guns & Gunnery in the Dreadnought Era*, Barnsley [Yorkshire], Seaforth Publisher, 2008, p 101).

4 La bataille de Tsu Shima eut lieu les 27 et 28 mai 1905 entre la flotte russe de la Baltique commandée par l'amiral Zinovi Rojdestvenski et la Marine impériale japonaise sous les ordres de l'amiral Tōgō, dans le détroit qui sépare la Corée du Japon. La destruction quasi complète de la flotte russe est le résultat de la supériorité japonaise dans tous les domaines : conception des bâtiments japonais, concentration et précision du tir, exécution des manœuvres à la mer. Elle consacre les théories sur le combat d'escadre.

5 Le *dreadnought* tire son nom du bâtiment de ligne britannique HMS *Dreadnought*, lancé en 1906, qui présentait trois caractéristiques nouvelles : il était très protégé, son artillerie principale, de dix à douze pièces, était composée d'un seul calibre de 305 mm (*all-big gun*) il était propulsé par un système révolutionnaire de turbine à vapeur. Puissance, protection, vitesse. Évolution en escadres, en ligne de file. Les cuirassés construits après lui reprirent ces caractéristiques et furent appelés des « *dreadnoughts* ». Ceux construits avant, démodés d'un coup, furent appelés pré-*dreadnoughts*. Le *dreadnought* donne une impulsion nouvelle et décisive à la course aux armements navals, en particulier entre l'Angleterre et l'Allemagne. Le *Nassau*, premier *dreadnought* allemand, est mis en service en 1908.

Pour bien comprendre la longue entrée en guerre navale, il faut ensuite aller jusqu'au printemps 1915 avec les Dardanelles, la guerre sous-marine, l'entrée en guerre de l'Italie et la bascule vers une autre forme de guerre navale que la guerre d'escadre, rapide et définitive : une guerre longue et indéfinie, centrée sur le blocus... et la guerre contre les sous-marins.

D'une forme de guerre à une autre, du printemps de 1915 au printemps de 1917, c'est un temps court de la guerre, où le front se stabilise à l'ouest contrairement à l'est, où le blocus gagne en efficacité et la guerre sous-marine aussi. Un seul combat d'escadre se déroule, sans la France : le Jutland, mais il n'y a pas de Tsu Shima pendant la Grande Guerre. « L'engagement décisif » a lieu à l'ouest, dans les tranchées, et à l'est dans la Révolution russe.

Une « deuxième Marine » naît : chalutiers, escorteurs, bateaux marchands, plus ou moins armés. Avec un solde net dans la contribution à la victoire de la « poussière navale » et de la marine marchande.

Pour décrire le tournant de la guerre et la sortie de la guerre, on dépassera le cadre chronologique et problématique en s'y adossant autrement. Il faut partir du printemps de 1917 et l'entrée en guerre des États-Unis et aller jusqu'à la conférence de Washington (1921-1922) pour prendre en écharpe la victoire des puissances maritimes, les traités de paix et le « premier après-guerre », pour comprendre une forme de réveil français en matière navale, à la suite de la conférence de Washington.

En avril 1917, c'est l'entrée en guerre des États-Unis. Elle est décisive sur terre, mais les Américains n'ont pas d'armée de terre capable de s'engager dans la guerre telle qu'elle est conduite en France : cent mille hommes et l'expérience de la guerre au Mexique. Ils sont deux millions en 1918, une véritable armée équipée, entraînée et organisée en très grande partie à la française.

Leur Marine est cependant déjà la troisième ou la quatrième du monde en 1917, avec Franklin Delano Roosevelt comme sous-secrétaire adjoint. Elle joue d'emblée, conjointement avec la marine marchande de ce même pays, un rôle majeur sur les mers. Une forme de « relation spéciale » entre les marines, américaine et française mais surtout américaine et britannique, date de la Grande Guerre, comme la première rencontre entre Winston Churchill et Franklin Delano Roosevelt, en 1918⁶.

La victoire du blocus, qui dure jusqu'en 1919, doit être mise en parallèle avec la guerre économique, financière et industrielle ; le blocus appartient à la guerre « totale » ou plus exactement en voie de totalisation, en tenant compte des moments et des espaces de la guerre. La situation des empires centraux est

6 Richard Hough, *Former naval Person. Winston Churchill and The Wars at Sea*, London, Weidenfeld & Nicholson, 1985.

de ce point de vue très différente de celle de la Seconde Guerre mondiale, où l'Europe occupée est pillée par le Reich et mise au service de l'économie de guerre allemande.

Sortir de la Grande Guerre, c'est faire la paix alors que l'Europe est encore en guerre, intervenir contre le bolchevisme, en Baltique et en mer Noire, lutter contre l'Armée rouge, en Pologne en 1920, puis par le « cordon sanitaire ». La France, épuisée par quatre années de guerre, s'en charge, alors que dans le même temps elle est seule, sur le continent, pour contenir l'Allemagne. Les puissances maritimes qui ont gagné la guerre se détournent plus ou moins rapidement, mais décidément, du Vieux Continent.

D'une forme de conflit à une autre, la Grande Guerre est aussi le temps du progrès scientifique, technique et industriel, de l'évolution des opérations navales, des transformations dans le recrutement et la formation des hommes. Le progrès scientifique et technique connaît, entre 1914 et 1918, une accélération qui s'accompagne d'une véritable mobilisation de la science au profit de la guerre.

372

L'évolution des opérations navales voit le triomphe de la « non-bataille » sur mer, les convois remplacer les routes patrouillées, la guerre anti-sous-marine passer d'une logique de forces ou de théâtre à une logique de milieu et par voie de conséquence engager une coopération des armes, entre les bâtiments de surface, les stations à terre et les aéronefs de toutes catégories. L'essentiel est là : la Marine, c'est l'expression de la puissance à l'échelle du monde. Lignes de communication, défense des empires, protection du commerce et des intérêts nationaux. Tout a été éprouvé. Tout a été prouvé. Quant aux hommes, quant à leur recrutement et à leur formation, les leçons devront être tirées des mutineries de 1919-1920, des recrutements en nombre croissant de réservistes, de l'enseignement à donner aux cadres de la Marine.

La compréhension du rôle et de la place de la Marine et des marins français dans le premier conflit mondial est ainsi directement fonction de l'outil militaire que constitue la Marine nationale, de l'instrument politique qu'est la marine de guerre, et du contrôle opérationnel national et interallié qui lui confère ou pas une cohérence dans l'action.

L'ENTRÉE EN GUERRE DIFFICILE D'UNE MARINE DÉFICIENTE (1912-1915)

À l'entrée en guerre, en 1914, c'est un constat déprimant qui s'impose. Matériels, organisation, plans d'opération : le décalage est complet avec la guerre qui vient. La Marine n'est pas la seule : le plan XVII, l'utilisation des réserves, l'artillerie de campagne seule aux dépens de l'artillerie lourde, le culte de l'offensive en rangs serrés... la liste est longue sur terre aussi.

La Marine n'a pas à faire face à un engagement « décisif », et heureusement, mais à une série d'opérations plus ou moins bien reliées entre elles, pour l'essentiel sur le théâtre Méditerranée/Orient. Ce qu'on retient des débuts de la guerre : les transports des troupes en provenance d'Afrique française du Nord (AfN), les fusiliers marins en Flandre, les contraintes du théâtre méditerranéen.

Entre 1911 et 1913, Théophile Delcassé est ministre de la Marine. L'artisan de l'Entente cordiale de 1904, à laquelle il manque l'outil militaire rompt, à ce poste, avec des habitudes d'instabilité ministérielle et politique. L'instrument naval français, au moment où Delcassé prend la rue Royale, n'est pas à la hauteur ! Un ensemble de dispositions portant sur des constructions, des infrastructures et une organisation nouvelles, appelé « statut naval » est dès lors décidé en 1912, pour sortir de l'annualité budgétaire et donner à la Marine « des vues sur l'avant », comme on dit sur les passerelles, des séries longues et homogènes, une continuité qui lui fait défaut.

Il n'empêche. Ce texte prévoit des navires « de ligne » pour le combat d'escadre, des croiseurs d'éclairage, version moderne des frégates du XVIII^e siècle, des torpilleurs de haute mer. Rien de bien révolutionnaire, en fait. Ce texte n'est pas seulement une loi de construction avec des objectifs de modernisation de la Marine nationale. Il prévoit aussi trois formes de radoub nouvelles : une à Brest, deux à Bizerte, mais ces cales sèches risquent de ne pas suffire, par rapport aux dimensions des cuirassés. Tout cela est nécessaire mais bien tard venu.

Face à l'Allemagne, la Marine nationale aligne une série de « non valeurs ». Les croiseurs cuirassés du type *Waldeck-Rousseau* (1910) ne sont ni assez armés, ni assez protégés, ni assez rapides. Les cuirassés « pré-*dreadnought* » des types *Bouvet* (1909) ou *Danton* (1911) sont dépassés au mieux dès leur mise à l'eau, face aux bâtiments de type « *dreadnought* » qui équipent les marines modernes. Leur artillerie, insuffisante, ne permet pas de couler un cuirassé, même de type équivalent. Les seuls bâtiments du type « *dreadnought* » sont la série des *Courbet* dont le premier est admis au service actif en 1913. Ce sont de bons navires de guerre, modernes, mais leur tonnage, leur protection, leur vitesse et leur armement (douze canons de 305 m/m en tourelles doubles) sont plus faibles que ceux des Anglais et des Allemands. La hausse des canons est bloquée à 12 degrés, limitant leur portée à 12 000 m⁷. Quand on passera à 23 degrés de hausse, la portée passera à 26 300 m. En fait, les Français s'efforcent de conjuguer la puissance de feu – comme les Anglais –, la protection – comme les Allemands – et la vitesse – comme les Italiens – alors que les Anglais et les Allemands choisissent : aux Anglais, la puissance de l'artillerie, aux Allemands, la protection et la précision du tir.

7 À la bataille de *Dogger Bank*, l'amiral sir David Beatty tire à 20 000 m.

Les plans d'opérations franco-britanniques sont limités. Pour la Marine nationale, ce sont les accords du 23 janvier 1913 qui répartissent les rôles et les zones d'opérations en cas de guerre. À la *Royal Navy*: la Manche, la mer du Nord, l'Atlantique, c'est-à-dire la protection non seulement des « approches » des côtes de l'Angleterre, mais aussi de celles de la France, et du transfert de la *British Expeditionary Force*, en route vers le front de France. Pour la Marine nationale, c'est par la concentration de ses forces en Méditerranée occidentale que l'« Armée navale », qui regroupe le gros de ses unités, assurera la protection des convois de l'Afrique française du Nord vers le front de France et assumera le contrôle opérationnel en Méditerranée. On le voit: même en matière navale, ce sont les impératifs de la guerre sur terre qui l'emportent.

374

Le « *Burden Sharing* »⁸ entre la France et l'Angleterre, qui s'accompagne de mesures très concrètes, comme les échanges des signaux et codes des deux Marines, n'a pas été simple à mettre en place. En témoigne cette lettre de Sir Edward Grey, secrétaire au *Foreign Office*, à Paul Cambon, ambassadeur de France au Royaume-Uni, en date du 22 novembre 1912, au moment des contacts entre états-majors :

Nous avons convenu que ces consultations entre spécialistes (!) ne sont pas et ne doivent pas être considérées comme des engagements. Les dispositions actuelles, par exemple (!), des flottes britanniques et françaises respectivement, ne sont pas basées sur une promesse de coopération en temps de guerre⁹.

Il n'empêche: les Anglais tiendront parole, et le 2 août 1914, à 19 heures, en vue du Pas-de-Calais, l'escadre anglaise de la Manche viendra ranger à l'honneur la *Jeanne d'Arc*, croiseur amiral de la deuxième escadre légère pour le saluer au pavillon.

Les personnels connaissent une évolution essentielle¹⁰. Une moindre efficacité de l'inscription maritime et l'accroissement des recrutements issus de l'intérieur sont la conséquence de la spécialisation croissante des équipages sur les bords. La relation entre la population littorale et la Marine décroît. Les ouvriers font leur entrée dans les bords, et avec eux les mentalités de l'époque et les syndicats. Si le gabier recule devant le mécanicien ou l'artilleur, les représentations du marin auront pourtant la vie dure!

Mais cette évolution a surtout trois conséquences: en 1914, les dépôts sont encombrés d'inscrits inutilisables, sauf à terre. C'est le vrai début de la fin de l'inscription maritime... qui dure cependant jusqu'en 1965! Mais c'est aussi le

8 Littéralement: partage du fardeau.

9 Capitaine de vaisseau (R) Auguste Thomazi, *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, t. II, *La Guerre navale dans l'Adriatique*, Paris, Payot, 1925, p. 14.

10 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. II, *De la vapeur à l'atome*, op. cit.

vivier des fusiliers marins, qui s'illustrent dès les premiers mois de la guerre, sur le front des Flandres.

Sur les officiers, on pourra retenir quelques idées fausses, et quelques faits simples : l'officier de Marine, issu des « Jésuitières », incarnation d'une noblesse cléricale, royaliste, hostile à la République ? En 1914, le noyau d'officiers de Marine en activité descendants d'officiers de Marine, au sens large, est estimé à 40 % des officiers de vaisseau. Connaissance de l'instabilité familiale et des contraintes, sens du devoir et de l'autorité permettent aussi d'expliquer cette généalogie, qui ne se limite pas à la Marine. Les officiers provenant de la noblesse représentent 10 à 12 % de la population, soit deux à trois points de plus que la moyenne française. Les pratiquants sont estimés à environ 30 %, dans une société encore majoritairement catholique et attachée à la pratique du culte. La plupart des officiers viennent par ailleurs de Saint-Louis et de Louis le Grand, c'est-à-dire de l'élite de l'enseignement public.

La Marine est à l'écart des opérations de maintien de l'ordre – la séparation des Églises et de l'État, les inventaires, le 17^e régiment d'infanterie – et de répression – à l'exception de la Commune. Mais si l'officier de Marine vit en marge – la mer, c'est à la fois l'ordre et la liberté –, il subit le contrecoup du malaise de l'Armée – l'affaire Dreyfus, les fiches, Pelletan ministre de la Marine. Il est sensible à l'instabilité politique. Mais il sert plus qu'il ne dessert la République. Son modèle, c'est Courbet, non pas Boulanger.

Une dernière difficulté doit être pointée en 1914 : l'absence d'État-Major général et de définition claire des responsabilités politiques et militaires¹¹. Le ministre est responsable de « l'organique », comme on dirait aujourd'hui : conception et construction, armement et entraînement, préparation et entretien des forces navales. L'opérationnel n'a pas de responsable désigné en temps de paix ni en temps de guerre. Le chef d'État-major général, chargé de l'organisation et de la préparation des opérations militaires, n'est pas commandant en chef désigné pour le temps de guerre. L'exercice de l'autorité opérationnelle par le gouvernement, du politique au militaire, n'est pas défini, pas plus que le contrôle des opérations, strictement militaire celui-là, des forces navales par le commandement. L'amiral Boué de Lapeyrère, commandant une « Armée navale » assez largement livrée à elle-même, dispose... de son état-major, sur son navire amiral. Pas d'Amirauté, comme en Angleterre, ni de Haut commandement naval, comme en Allemagne, pas d'État-Major général, pas de coordination des opérations, des transmissions défailtantes, et pas de chiffre.

11 Sur le plan administratif et militaire, l'organisation, ou plutôt la répartition des compétences repose sur les décrets des 31 janvier 1902 (ministère Lanessan) et 18 novembre 1907 (ministère Lockroy) qui ne règlent pas la question.

Une conviction : la bataille décisive en haute mer. Une nécessité : assurer les transports de troupes et protéger les lignes de communication maritimes. Un cadre : une autorité politique, pas d'autorité opérationnelle, pas de contrôle opérationnel, encore moins dans un cadre interallié.

Pas de guerre courte, mais une guerre de positions dès la fin de l'année 1914. Pas de bataille décisive, ni sur terre, ni sur mer, mais une guerre sinon totale, du moins en voie de totalisation sur le plan militaire à partir de 1915-1916¹². Faut-il rappeler que les stocks d'obus du 75 m/m existant en 1914 représentent ce qu'un jour de bataille consomme en 1918 ?

À la bataille définitive se substituent des opérations de défense et d'attaque des routes maritimes, dès le début du conflit. Un rôle d'arrière-plan décisif de la mer mais, pour la Marine française, un décalage complet avec le type de conflit envisagé depuis les années 1904-1914.

376

Alliée à la *Royal Navy*, la Marine découvre et assume un rôle d'indispensable second : protection et contrôle des routes maritimes (dans la Manche, en Mer du Nord, dans l'Atlantique) ; application du blocus en Méditerranée. Avec une pesanteur essentielle : des matériels déjà vieux ou dépassés en 1914 sauf quelques-uns, une doctrine d'emploi sans objet dès les premiers mois du conflit, et des exigences opérationnelles qui divergent par rapport aux armes et à ceux qui les servent.

« L'Armée navale » est à Toulon en août 1914 : une section hors rang (les deux *Courbet*), deux escadres de cuirassés des types *Danton* et *Patrie*. L'amiral Boué de Lapeyrère, commandant l'Armée navale, doit assurer le passage du XIX^e corps d'armée en métropole : trente-et-un mille hommes et six mille huit cents chevaux d'Algérie ; onze mille hommes et quatre mille chevaux du Maroc. C'est une mission d'escorte et non de combat, alors même que l'entrée en campagne en Méditerranée voit le croiseur de bataille *Goeben* et le croiseur *Breslau* bombarder la côte de l'Algérie, échapper aux Marines alliées et faire tête sur Constantinople, faute à la *Royal Navy* et à la Marine nationale d'avoir pu les en empêcher.

La convention navale entre Français et Britanniques du 6 août 1914 confirme les accords de 1913 : la Marine française assure la sécurité du commerce allié en Méditerranée. Avec deux bases françaises : Toulon et Bizerte (le « Toulon africain ») et trois bases anglaises : Gibraltar, Malte, Alexandrie. La mission : surveiller les Italiens, dont la *Regia marina*, en partie armée de *dreadnoughts*, et ce jusqu'en mai 1915 ; contenir les Autrichiens, qui disposent de quelques belles unités modernes, dans l'Adriatique, théâtre secondaire et épuisant ; intervenir

12 François Cochet, *La Grande Guerre. Fin d'un monde, début d'un siècle*, Paris, Perrin/ministère de la Défense, coll. « Synthèses historiques », 2014.

en force : Suez et les Dardanelles. Cependant, partout le commandement des opérations en Méditerranée revient aux Britanniques, sur un théâtre d'opérations en théorie placé sous l'autorité de la Marine nationale. Des responsabilités françaises bien théoriques donc, qui, si elles sont acceptées, ne sont en fait jamais assurées¹³. Si les Britanniques ont des difficultés à accepter une simple coordination sur le front terrestre et occidental, alors que l'effort essentiel est porté par la France, au moins pendant les trois premières années du conflit, on comprendra ce qu'il peut en être sur des théâtres d'opérations maritimes, où la *Royal Navy* est assurée et consciente de sa supériorité dans tous les domaines.

Pendant la plus grande partie de la guerre, l'initiative des opérations revient aux empires centraux. Les Alliés ne font que réagir : l'essentiel, en Méditerranée, est de parer au danger turc et de donner la main aux Russes. En février 1915, c'est une attaque turque sur le canal de Suez qui est repoussée par les Britanniques, après avoir été repérée par des hydravions français basés à Port-Saïd et avec le concours du vieux cuirassé garde-côtes « Requin » qui tire contre la terre. Le blocus est assuré par l'escadre française du Levant.

L'opération des Dardanelles est d'une autre nature. En janvier 1915, le grand-duc Nicolas, oncle du tsar et commandant en chef russe, appelle les Alliés à l'aide à la suite des offensives allemandes sur le front de l'est. L'amiral sir John Fisher, Premier Lord de la mer, tient pour une opération en mer Baltique. Lord Kitchener, ministre de la Guerre, tient pour le Proche-Orient. Churchill, ministre de la Marine, obtient une offensive d'un caractère purement naval qui consiste à forcer le détroit des Dardanelles, donner une leçon aux Turcs entrés en guerre en novembre 1914 aux côtés des Centraux, et, surtout, porter assistance à l'allié russe. C'est une initiative britannique, sous commandement britannique, avec une préparation britannique. Quatre vieux bâtiments français : le *Suffren*, le *Gaulois*, le *Bouvet* et le *Charlemagne*, aux ordres de l'amiral Guépratte, participent à l'opération et tentent de forcer le détroit, le 18 mars 1915.

Solidement armés, encadrés, entraînés par les Allemands, les Turcs ont remarquablement organisé la défense à terre et miné le détroit. C'est l'échec, et de lourdes pertes britanniques et françaises, dont celle du *Bouvet* qui coule en moins de deux minutes, avec très peu de survivants. Utilisés comme plate-forme d'artillerie, pour tirer contre la terre, des bâtiments aux formes rentrantes, sans compartimentage efficace, instables, comme le « Bouvet » avaient en fait toutes

13 Guy Pedroncini, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée. 1914-1918 », *Marines et Océans*, n° 2, 1991, p. 223-233.

les chances de chavirer¹⁴. La suite des opérations voit des mouvements lourds, lents et compliqués de débarquement de troupes britanniques, australiennes, néo-zélandaises et françaises sur la presqu'île de Gallipoli, en avril-mai 1915. L'évacuation a lieu à la fin de l'année 1915 et au début de 1916.

C'est un désastre militaire, un calvaire pour les soldats, une impasse politique : la Russie demeure isolée jusqu'à la révolution. Winston Churchill, qui quitte le ministère de la Marine, porte pour longtemps une lourde responsabilité dans cet échec. Pourtant, tant la conception stratégique que l'effet final recherché avaient du sens, même si l'ensemble du processus de décision politique et naval fut marqué par l'improvisation et l'amateurisme¹⁵.

378

Les opérations qui suivent le désastre des Dardanelles s'inscrivent dans un contexte international troublé et dans un contexte interallié traversé de suspicions mutuelles, avec en arrière-plan la pesanteur puissamment présente de ce front de France où tout semble se jouer, dans ces années 1915-1916 : les Flandres, l'Artois, la Champagne, les crêtes des Vosges, Verdun, la Somme. L'équation franco-britannique puis franco-anglo-italienne est complexe : il faut à la fois arrêter la Bulgarie, soutenir la Serbie, intervenir dans le « ventre mou » de l'Europe centrale, danubienne et balkanique.

Pour la Marine, il s'agit d'assurer l'embarquement, le débarquement et le rembarquement des troupes. Des tâches essentiellement logistiques donc, avec des navires dont ce n'est pas la mission, et qui n'ont pas été conçus pour cela. Des tâches ingrates, subalternes, épuisantes pour le matériel et les équipages. Des tâches qui alternent avec l'inaction des escadres confinées dans les ports et dans les rades, à Bizerte, à Malte, à Corfou. Des tâches bien dangereuses cependant : ces bâtiments de guerre, soit qu'ils escortent, soit qu'ils transportent, soit qu'ils patrouillent, sont souvent victimes du torpillage par les sous-marins ennemis. 60 % des pertes en navires de haut bord de la Marine nationale en Méditerranée pendant la Grande Guerre en répondent, et si quelques-uns s'en sortent, comme le *Jean Bart*, d'autres sombrent avec leurs chefs, leurs états-majors, leurs équipages, et leurs frères d'armes français ou alliés, fantassins, cavaliers ou artilleurs, tels les cuirassés *Gaulois* et *Danton*, ou le croiseur cuirassé *Léon Gambetta*.

Salonique, port choisi pour les interventions alliées dans les Balkans est un camp retranché adossé à un pays au mieux neutre : la Grèce, en fait en quasi

14 Les travaux interdisciplinaires conduits à l'École navale, avec Isabelle Delumeau pour l'histoire navale, le démontrent implacablement : Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert, « Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des *pré dreadnoughts* : l'apport de la modélisation informatique », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 25-41.

15 Christopher M. Bell, *Churchill & Sea Power*, Oxford, OUP, 2013.

guerre civile à l'été de 1916. Pour porter secours à l'armée serbe écrasée par les troupes austro-allemandes et bulgares en octobre 1915, des forces franco-britanniques sont retirées du théâtre des Dardanelles et y sont débarquées. Les opérations navales menées pour sauver l'armée serbe, acculée à la côte, de décembre 1915 à février 1916, permettent de l'évacuer depuis les ports de Durazzo, de Saint-Jean de Medua et de Valona. Ces opérations mobilisent tous les navires disponibles dans la région, dont de nombreux cargos et paquebots réquisitionnés : deux cents bâtiments italiens, cent français, quatre-vingt-dix britanniques. Elles permettent de transporter près de 140 000 militaires, cinq cents canons, et le gouvernement serbe.

La flotte française y tient un rôle de premier plan. Elle permet de rassembler les restes de l'armée serbe. Le choix de l'état-major se porte sur l'île de Corfou, proche du théâtre des opérations et dont l'accès, entre le continent et la côte orientale de l'île peut être aisément défendu par des filets et des champs de mines. Dès le lendemain du débarquement des troupes françaises, le 11 janvier 1916, les premiers transports français et italiens chargés de troupes arrivent et s'installent dans des camps de toile construits à la hâte. Rééquipées en quelques semaines par les Français, ces troupes sont ensuite transférées par voie de mer à Salonique, où elles viennent rejoindre les rangs de l'armée alliée, qui compte dès lors jusqu'à près de 600 000 soldats, dont 360 000 Français. Cette troupe, à dominante française, prend bientôt le nom d'« Armée d'Orient ». Il faut la ravitailler alors qu'elle stationne, isolée, le dos à la mer, face à une armée bulgare plus nombreuse. Là encore, tout passe par le soutien logistique de la flotte. Le vice-amiral Louis Dartigue du Fournet, qui a pris le commandement de l'Armée navale en Méditerranée depuis octobre 1915, doit assurer la sécurité des convois qui font la noria entre Toulon et Salonique par la mer Égée, passée sous contrôle anglo-français avec l'occupation des principales îles grecques¹⁶.

La flotte joue également un rôle décisif pour contraindre la Grèce à rejoindre les Alliés. Officiellement neutre, en fait très divisée, la position géographique de la Grèce, face à la Turquie et à la Bulgarie, impose qu'elle passe dans le camp des Alliés ou reste au minimum neutre. Dartigue du Fournet choisit d'intimider le gouvernement grec : en octobre 1915, en mai puis en décembre 1916. Le débarquement du 1^{er} décembre 1916 tourne mal : c'est dans une véritable embuscade que tombent les fusiliers marins à Athènes. En représailles,

16 Avant de prendre son commandement, l'amiral Dartigue du Fournet, alerté le 6 septembre par TSF par le *Guichen*, croisant alors au nord d'Antioche, qu'il rallie à bord de la *Jeanne d'Arc*, décide de se porter au secours et de recueillir plus de 4 000 arméniens réfugiés au djebel Moussa (ou mont Moïse) « menacés d'être massacrés par les Turcs », le 13 septembre 1915 (vice-amiral Louis Dartigue du Fournet, *Souvenirs de guerre d'un amiral. 1914-1916*, Paris, Plon/Nourrit, 1920, p. 43-45).

la ville subit un bombardement naval. Cette affaire coûte son commandement à Dartige du Fournet, provoque une crise ministérielle à Londres et à Paris, mais l'objectif est atteint : au prix d'un sévère blocus puis d'un débarquement français au Pirée en juin 1917, Constantin abdique, et la Grèce entre dans la guerre aux côtés des Alliés.

L'essentiel n'est pas là. La préoccupation majeure des Alliées, celle qui émerge de ces années d'entrée en guerre, c'est la défense des lignes de communication maritimes dans la guerre de positions, contre les sous-marins allemands et autrichiens. Mais avec la lutte anti-sous-marine, c'est une forme de guerre nouvelle, avec des opérations navales nouvelles, des matériels et des techniques nouveaux, qui se met en place.

LES NOUVEAUX VISAGES DE LA GUERRE : LES ROUTES MARITIMES, LE BLOCUS, LA GUERRE SOUS-MARINE (PRINTEMPS 1915-PRINTEMPS 1917)

380

Dès la fin de 1914, les Alliés ont la maîtrise de la mer. L'empire colonial allemand est soit conquis, soit isolé. Les câbles sous-marins allemands sont coupés par les Anglais. Les lignes de communication maritimes sont alliées. Il y a néanmoins trois exceptions, et de taille : le contrôle de la Baltique par les Allemands ; le contrôle de la mer Noire par les Turcs ; l'Adriatique, théâtre secondaire dominé par la présence de la Marine austro-hongroise, à laquelle son chef, l'amiral Anton Haus, assigne dès 1915 le rôle de « *fleet in being* »¹⁷. Avec une même conséquence : l'isolement de la Russie.

Les routes maritimes sont alliées et les puissances centrales sont soumises à un blocus, essentiel dans le cadre d'une guerre de longue durée. Le front est en effet stabilisé à l'ouest à la fin de 1914, après la Marne et la « course à la mer », plus ou moins stabilisé à l'est après Tannenberg et la Galicie (1916), et dans les Balkans jusqu'en 1917 et, surtout, 1918.

La mer est donc un avantage décisif : elle permet de compenser les territoires envahis et occupés, en particulier les départements français du nord et de l'est, d'acheminer les ressources des empires, de transporter les troupes alliées. Elle continue de porter les échanges commerciaux des nations alliées, y compris avec les Neutres. Ainsi en est-il des États-Unis dès 1915, malgré la présence d'une importante minorité allemande mais aussi irlandaise.

L'idée d'imposer à l'Allemagne et à l'Autriche-Hongrie un blocus, c'est-à-dire de jouer de dispositions telles, en matière navale, qu'elles conduisent à terme à l'asphyxie progressive de leurs économies, à la lassitude croissante de leurs

17 Expression anglaise utilisée pour signifier qu'une flotte de guerre ne représente une menace que par sa seule existence, et non par des opérations en haute mer.

sociétés, à l'épuisement de leurs forces militaires n'est pas nouvelle : Winston Churchill l'évoque, par exemple, dans une note à l'amiral Louis Battenberg, alors Premier Lord de la Mer, le 17 février 1913, comme « [...] *the guiding policy of a long war*¹⁸ ». Mais, ainsi que l'écrit Churchill, c'est bien la marque du passage de la guerre courte à la guerre longue.

Deux théories du blocus, britanniques pour l'essentiel, se sont dégagées dès avant la guerre : l'une au plus près des ports allemands jusqu'en 1910, appelée *close blockade* et l'autre au large, qui l'emporte avec l'émergence de la Flotte de haute mer allemande ou *Hochseeflotte*, appelée *distant blockade*. C'est donc sur cette dernière que repose le système mis en œuvre de 1915 à 1919. La décision d'imposer un blocus total et inconditionnel de l'Allemagne, étendu aux Neutres, est prise par le gouvernement britannique, le 11 mars 1915. Elle suppose une coordination interalliée, une organisation *ad hoc*, un partage du renseignement. Adossée à des moyens et des modes d'action adéquats, elle repose sur une juste appréciation des faiblesses de l'adversaire¹⁹.

Une organisation franco-britannique complexe, coordonnée, confiante, et des moyens et des modes d'action qui prouvent leur efficacité sont mis en place. Elle se décline, à Londres et à Paris, en un ministère du blocus, une mission française à Londres, une mission britannique à Paris. Une coordination à la fois politique et technique est établie dès 1914 ; elle fonctionne jusqu'en 1919. Elle s'appuie sur un réseau de renseignements : bases britanniques à l'étranger ou dans l'Empire, bases françaises, agents dans les ports, y compris allemands, écoute des postes de télégraphie sans fil, ou TSF, interception des câbles. La *Room 40* de l'Amirauté britannique²⁰, où l'on décrypte les messages de l'amirauté allemande, entre dans ce dispositif.

Les bâtiments de commerce allemands sont arraisonnés puis, à partir de mars 1915, perquisitionnés et réquisitionnés. Des équipes de prise, formées à partir de réservistes de la *Royal Naval Reserve* (RNR) et de la *Royal Naval Volunteer Reserve* (RNVR) britanniques, et d'officiers de la marine marchande française auxquels on accorde, pour le temps de guerre, une commission d'officier de la Marine nationale, sont formées. Les bâtiments de commerce neutres sont visités, déroutés, quelquefois saisis. À terre, dans les ports alliés, c'est la naissance du *Naval Control of Shipping* (NCS), ou contrôle naval de la navigation commerciale, difficile à mettre en œuvre mais qui donne très vite

18 « La ligne politique d'une guerre longue » (Christopher M. Bell, *Churchill & Sea Power*, *op. cit.*, p. 44).

19 Les travaux récents d'Olivier Forcade, professeur d'histoire contemporaine à l'université Paris-Sorbonne, et de ses étudiants portent une attention nouvelle à cette dimension de la guerre, peu ou mal connue.

20 Il s'agit du numéro de la pièce où se réunissent les officiers en charge des transmissions et du chiffre et, par extension, ce terme désigne le service de décryptage.

des résultats. Du côté allemand, les *raiders*, véritables croiseurs corsaires et les forceurs de blocus, s'ils inspirent la littérature maritime, ne compensent pas les faibles tonnages coulés.

À court et à moyen terme, avec des hésitations en bonne partie dues aux processus de décision allemands en matière de guerre navale, le résultat du blocus est la guerre sous-marine²¹.

En s'attaquant au commerce maritime, il s'agit pour les Allemands à la fois de desserrer l'étau et de priver l'Angleterre des ressources en matières premières agricoles et industrielles qu'elle importe à plus de 65 %. La guerre sous-marine retournerait ainsi le blocus contre les Anglais. À moyen terme, dès l'hiver 1916-1917, la situation économique, sociale et politique – pas encore militaire – des empires centraux est en effet marquée par les conséquences du blocus, en particulier dans les grandes villes et les centres industriels²². Pour les Allemands, c'est une « *Doppelte Einkreisung* », c'est-à-dire un double encerclement : deux fronts sur terre, un front sur mer. Dix départements français occupés, un front mouvant à l'Est. Comment dans ce contexte tirer parti des ressources russes ? Ukrainiennes ? Roumaines ? La situation est très différente de la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle l'Allemagne passe d'une guerre courte à une guerre longue, grâce aux ressources des pays qu'elle rallie, qu'elle contraint ou qu'elle occupe²³.

Le blocus a des conséquences strictement navales et militaires. Il peut déboucher, aussi, sur des opérations navales supposées décisives mais en fait périphériques. En 1916, pour la *Hochseeflotte*, une obsession taraude l'Etat-Major : sortir pour affronter la *Grand Fleet* britannique. À partir de 1917, c'est rester à l'abri des rades de la mer du Nord. Dans ce contexte, la sortie et la bataille du Jutland, le 31 mai 1916, peuvent se lire comme l'action combinée de la flotte de haute mer, des sous-marins et des offensives terrestres : Verdun, la Somme et le front russe. Les résultats indécis du Jutland et des batailles terrestres confortent cependant le commandement naval allemand dans la conviction qu'il n'y aura pas de bataille décisive, ni sur terre ni sur mer. Ils démontrent l'interaction des fronts. Ils mettent en évidence une excellente coordination du haut commandement allemand. C'est tout cela qui renforce l'idée, chez les

21 Contrairement à la guerre terrestre dans laquelle le haut commandement décide à peu près seul, dans l'Allemagne impériale la conduite de la guerre navale est arrêtée à la suite de réunions et d'un processus de décision qui associent le chancelier, les ministres, les amiraux et le *Kaiser*, commandant en chef de la Marine.

22 Les estimations portent sur 450 000 morts en Allemagne du fait du blocus pendant la durée de la guerre.

23 Götz Aly, *Comment Hitler a acheté les Allemands ? Le III^e Reich, une dictature au service du peuple*, Paris, Flammarion, coll. « Champs histoire », 2008.

dirigeants allemands, que la guerre sous-marine est une solution militaire et navale possible, efficace, sinon déterminante.

En novembre 1915, l'amiral Lacaze devient ministre de la Marine. Il écrit : « L'Allemagne fait uniquement une guerre sous-marine en Méditerranée et songe à la développer encore. C'est donc de cette guerre qu'il faut uniquement nous inquiéter sans nous laisser arrêter par la hantise de la guerre d'escadre [...] si nous ne pouvons trouver le personnel et les matériels nécessaires dans nos dépôts et nos arsenaux, il n'y a pas à hésiter à le prendre sur des bâtiments de haut bord »²⁴. Le sous-marin est bien « la grande surprise tactique de la guerre », pour reprendre l'expression de Philippe Masson. En quelques mois, cette arme, conçue comme un outil défensif, fait la preuve de son efficacité offensive pour couler les grands navires de surface et lutter contre les bâtiments de commerce : attaque en surface et au canon des navires de commerce, en plongée et à la torpille des navires de guerre. Toutes les sorties à la mer sont désormais dangereuses. Paradoxe de l'histoire, le sous-marin joue le rôle qu'avait imaginé l'amiral Fournier dans les années 1890 avec le « croiseur corsaire » ! Les Alliés peuvent bien « maîtriser » la mer, ils ne la contrôlent pas.

Dès la fin de l'année 1914, la guerre sous-marine sans restriction est projetée par l'État-major allemand. Plusieurs phases se distinguent, des premiers mois de 1915 à décembre 1916 et de février 1917 à la fin de la guerre, au cours desquelles entrent en jeu l'interaction des fronts, les tentatives de paix, le processus de décision allemand en matière de guerre navale.

En 1915, ce sont un million de tonnes qui sont coulées, alors que les constructions britanniques neuves n'atteignent que six cent cinquante mille tonnes. Les résultats sont cependant insuffisants, d'après les analyses de l'État-major allemand. Le nombre de sous-marins allemands en est une des causes : pour l'année 1915, soixante-dix-sept sous-marins sont disponibles, dont quarante-cinq en opération. Les ordres donnés à leurs commandants sont ambigus : respect des Neutres, vérification de la nationalité exacte, attention aux naufragés, autant d'instructions difficiles à exécuter sur le plan technique, avec des sous-marins qui demeurent en fait, jusqu'en 1918, des bâtiments submersibles, fragiles, dont l'autonomie en surface et en plongée est réduite, et les systèmes d'armes quelquefois peu fiables. Les plus endurants, les plus solides, les plus autonomes des sous-marins allemands n'entrent en service qu'en 1918.

24 Philippe Masson, « La Marine dans la Première Guerre mondiale », dans André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, 1992, t. III, [Guy Pédroncini (dir.)] *De 1870 à 1940*, Paris, PUF, p. 243.

Trois affaires retentissantes émaillent ces opérations. Le paquebot « Lusitania » est torpillé le 7 mai 1915 par le sous-marin U20 du *Kapitänleutnant* Walther Schwieger: 1198 morts, dont 118 Américains, 170 t de munitions perdues, fureur des Neutres, dont les États-Unis. L'« Arabia » anglais, le 19 août. Le « Sussex » français, le 24 mars 1916. Devant les réactions des Américains, des Neutres et des opinions publiques, le commandement allemand de la guerre navale décide d'un report de la guerre sous-marine en Méditerranée: peu d'Américains, pas de coordination alliée, des conditions maritimes et météorologiques plus favorables pour les sous-marins.

Du côté allié, c'est l'impréparation complète, malgré les longues discussions, notes, papiers... en particulier de l'Amirauté britannique entre 1904 et 1914²⁵. Pas de système d'écoute. Pas de système d'armes. Pas de procédures de protection ou d'attaque. Des torpilleurs, mais pas assez nombreux, fragiles et usés, surtout dans la Marine nationale. Une centaine de bâtiments sont réquisitionnés en France (chalutiers, yachts, baleiniers...), pour couvrir les côtes de l'Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord. Des centres aéronautiques, avec des avions, et des centres d'aérostation, avec des dirigeables, sont armés. Les États-majors alliés ont recours à des bateaux-pièges, navires marchands armés que l'on baptisera « *Q ships* », avec des états-majors et des équipages de réservistes. Mais les canons sont destinés en priorité aux fronts terrestres, ce qui rend également difficile la mise en défense des côtes.

Combinée aux barrages de mines, placés aux points de passage décisifs: le canal d'Otrante, le Pas-de-Calais²⁶, une tactique alliant la détection – aléatoire –, la recherche – difficile –, la poursuite – inégale – est arrêtée, mais sans aucune coordination opérationnelle, ni de coordination entre les armes. La logique d'armes (le bâtiment de surface, l'avion, le poste de guet ou de transmissions) l'emporte sur une logique de milieu: la guerre sous-marine, qui se joue sous, sur et au-dessus des mers. Avec un résultat peu satisfaisant: dix-neuf U-Boote coulés en 1915... alors que l'UB 35 du lieutenant de vaisseau Lothar von Arnaud de la Perrière, avec un palmarès de 194 navires et plus de 450 000 t, coule plus de bateaux que le plus grand des as de la *Kriegsmarine*, au cours de la Seconde Guerre mondiale!

En dépit des accords de 1914, aucune coordination française n'est acceptée ni mise en œuvre dans la zone méditerranéenne, pas plus qu'en Adriatique ou en mer Égée. La situation se complique encore avec l'entrée en guerre de l'Italie

25 Nicolas Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, South Carolina University Press, 1999

26 Leur efficacité ira grandissante avec l'amélioration des types de mines, surtout en 1918.

en mai 1915 qui, si elle lève une hypothèque gênante, ajoute aux Alliés, sur mer, un allié capable, ombrageux, décidé.

La doctrine anti-sous-marine est d'abord offensive : dispersion des moyens à l'entrée et à la sortie des bases, « routes patrouillées » le long des axes de transit de bateaux marchands, qui les empruntent un par un, avec des torpilleurs dépassés et jamais assez nombreux, des systèmes d'armes insuffisants (canons ou grenades anti-sous-marins), des équipages peu ou mal formés.

L'efficacité de la protection des routes maritimes par des navires qui patrouillent de jour et de nuit le long des axes que doivent emprunter les navires marchands, est questionnée dès la conférence navale interalliée de Paris, le 7 décembre 1915, elle l'est à Malte le 2 mars 1916, à Londres le 6 mai 1917. Le maintien du système des routes patrouillées est conditionné à la définition et à la répartition, en Méditerranée, des zones de patrouille : quatre sont françaises, quatre britanniques et trois italiennes.

À ces difficultés à la fois conceptuelles, opérationnelles, interalliées s'ajoutent les réticences des armateurs civils et le problème des assurances. En France, l'État y joue et y accentue son rôle, dans un secteur fortement soutenu par les finances publiques, peu ouvert à la concurrence, où le Comité central des armateurs français (CCAF) est comme le réceptacle des tensions entre intérêts économiques et politique publique²⁷. Il s'agit bien là d'un des marqueurs d'une guerre sinon totale, du moins en voie de totalisation : servir la France et la Marine nationale, et accepter les réquisitions ; protéger et armer les navires, en organisant leurs déplacements, à partir de 1915, en imposant au trafic marchand les routes qu'il doit suivre²⁸ ; défendre la profession, en ajustant ces objectifs peu conciliables que sont les logiques financières et les logiques militaires. La guerre laissera des traces.

Le 1^{er} février 1917, le Haut commandement allemand obtient, de l'empereur Guillaume II, le déclenchement de la guerre sous-marine à outrance, ou sans restrictions. Cent vingt-huit *U-Boote* y sont prêts : cinquante-neuf qui dépendent de la *Hochseeflotte*, trente-huit au large des Flandres, vingt-six opérant à partir de l'Adriatique. En cinq mois les résultats sont spectaculaires : plus de 600 000 t coulées par mois, jusqu'à 700 000 t en avril et 800 000 t en juin. Les Allemands ne coulent pas seulement les navires pour leur cargaison, mais pour obliger les Alliés à cesser le combat, faute de moyens de communication. Le déficit total des Alliés et des Neutres en tonnage marchand s'élève à plus de 2 600 000 t à la fin de l'année 1917.

27 Christian Borde, « Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 91-102.

28 Emmanuel Boulard, « Un laboratoire interarmées ? La défense littorale pendant la Grande Guerre », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 103-115.

Les conséquences sur le commerce et l'approvisionnement des pays en guerre sont immédiates : en avril 1917, la France n'a plus que quinze jours de charbon en stock. Encore faut-il ajouter que les sous-marins allemands, avec un nombre de torpilles limité et un rayon d'action plus réduit, avec des équipages poussés au bout de leurs forces, ne partent pas des mêmes bases qu'en 1941 les *U-Boote* de l'amiral Dönitz²⁹. Mais là où la bataille se joue dans l'Atlantique en 1941-1943, ce sont en mer d'Irlande et en Manche qu'aboutissent les routes commerciales, et c'est dans cette zone réduite et proche de leurs bases que les sous-marins allemands opèrent avec le maximum de résultats.

386

L'amiral britannique Jellicoe, le vainqueur du Jutland devenu, ensuite, *First Sea Lord* (Premier Lord de la mer), déclare le 30 avril 1917 aux *Lords* de l'Amirauté : « La situation actuelle nous mène tout droit à notre perte ; si nous ne nous rendons pas compte que nous ne possédons ni la maîtrise de la mer ni une certaine partie de cette maîtrise, ma conviction est que nous perdrons la guerre³⁰. » À l'amiral américain Sims, nommé commandant en chef des forces navales des États-Unis en Europe, qui lui fait remarquer qu'« il semble que les Allemands soient en train de gagner la guerre », il répond qu'« ils la gagneront, si nous ne pouvons arrêter ces pertes [...] dans le plus bref délai³¹ ».

Le péril est extrême : perdre la guerre longue, sans défaite décisive, alors que la guerre s'était ouverte sous le signe d'une bataille qui, sur mer ou sur terre, devait emporter la décision tel le flot de la marée ! Perdre la maîtrise de la mer, qu'aucune nation n'avait disputée à l'Angleterre depuis un siècle !

Au printemps 1917 s'opère une coïncidence de toutes les chronologies de la Grande Guerre. En février-mars, c'est la première révolution en Russie et la chute du tsar. En avril-mai 1917, ce sont les offensives meurtrières du Chemin des dames et les mutineries dans l'Armée française. Ce sont Vimy et les Flandres, les Balkans et l'Isonzo. Ce sont les pertes en bateaux marchands, en Atlantique et en Méditerranée. Ce sont les tentatives de paix séparée des uns et des autres³². C'est aussi l'entrée en guerre des États-Unis.

29 Ce n'est que le 23 avril 1918 qu'est tentée une opération destinée à embouteiller, en y coulant de vieux croiseurs, le port de Zeebrugge, point de passage obligé des sous-marins allemands basés à Bruges. Le « raid » sur Zeebrugge n'empêche pas les Allemands de rouvrir, deux jours après, un accès à la mer pour leurs sous-marins.

30 Yves Buffetaut, *La Grande Guerre sur mer (1914-1918)*, Nantes, Marines éditions, 1998, p. 126.

31 Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer. Le rôle de la marine américaine pendant la guerre*, Paris, Payot, 1925, p. 21. Sims avait noté (*ibid.*, p. 18, 49), dès son arrivée à Londres en avril 1917, que « si cette destruction [...] du tonnage anglais [jusqu'à 900 000 t par mois] n'était pas arrêtée, il fallait envisager la capitulation sans condition de l'Empire britannique dans un délai de quatre ou cinq mois » et envoyé à son gouvernement un rapport dans lequel il écrivait que « [que les anglais] perdron[t] la guerre ».

32 Guy Pedroncini, *Les Négociations secrètes pendant la Grande Guerre*, Paris, Flammarion, coll. « Questions d'histoire », 1969.

L'intervention à proprement parler navale des États-Unis est décisive. L'*US Navy* est déjà la troisième marine de guerre alliée. Moderne, elle a saisi le tournant du *dreadnought* et de la propulsion au fioul. Elle dispose d'une flotte d'escorteurs et de bâtiments légers dont les premières escadrilles de *destroyers*, basées à Queenstown en Irlande, sont opérationnelles dès le mois de mai 1917 pour assurer la sécurité des liaisons commerciales à l'approche des côtes de l'Angleterre. Très vite, elles interviennent sur les côtes de France, protègent les navires marchands, chassent les sous-marins³³. Aux *destroyers*, l'escorte des convois à partir de l'été 1917. Aux chasseurs, la chasse aux sous-marins dans les eaux resserrées.

Dans le cadre de la guerre que livrent les sous-marins allemands, les États-Unis ont une capacité d'armement de bateaux neufs à laquelle s'ajoutent, à compter d'avril 1917, les navires allemands saisis, notamment dix-huit paquebots dont le flambant neuf SS *Vaterland*, rebaptisé USS *Leviathan* et transformé en transport de troupes. C'est aussi une capacité de construction très vite en plein développement : quatre millions de tonnes de constructions marchandes neuves pendant la Grande Guerre, et des bateaux marchands modernes, image du retour de la croissance économique.

Au premier semestre de 1917, vingt *U-Boote* sont coulés ; au second semestre, quarante-cinq sont envoyés par le fond. Dans le même temps, les Alliés maintiennent l'effort de constructions neuves. Surtout, le système des convois est définitivement adopté à l'été de 1917, après bien des réticences et des difficultés : besoins en moyens d'escortes surestimés, doutes quant à l'efficacité de la protection, absence supposée de discipline à la mer des bateaux marchands. C'était une position de la Marine française : les Français l'avaient imposé dès janvier 1917 aux Anglais, pour les convois de charbon entre l'Angleterre et la France.

Il est mis en œuvre dans l'Atlantique, entre les États-Unis et l'Angleterre, indépendamment des autres alliés, à partir du 21 mai 1917³⁴. Concentré en ensembles fortement défendus, beaucoup plus efficaces que les routes patrouillées, le système des convois consiste à renoncer à protéger la mer pour protéger les navires. Il est étendu à la Méditerranée en septembre 1917. Le service

33 Joseph Husband (Ensign, USNRF), *On the Coast of France. The Story of the United States Naval Forces in French Waters*, Chicago, A. C. Mc Clurg & Co, 1919 ; François Schwerer « La lutte contre les sous-marins et l'arrivée des Américains », *Neptunia*, n° 273, mars 2014, p. 35-45.

34 La veille de ce jour, un convoi parti de Gibraltar, à titre d'essai, était arrivé à bon port en Angleterre : « L'arrivée de ce convoi signifiait que les armées et les populations civiles alliées pourraient être ravitaillées en vivres et en matières premières, que le passage serait permis aux troupes américaines dirigées sur la France ; en un mot, que les Alliés allaient pouvoir gagner la guerre » : Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 116.

des convois de l'Amirauté britannique connaît, de surcroît et quotidiennement, la position des sous-marins allemands. Le Haut commandement naval allemand ne connaît pas les routes des convois. En novembre 1917, ce sont 40 % des navires alliés qui naviguent en convois. En avril 1918, 69 %. En septembre 1918, 90 % ! Le pourcentage des pertes, en tonnage, est alors inférieur à 1 % des tonnages convoyés.

Le premier rôle est joué par la *Royal Navy* et l'*US Navy*, mais la Marine nationale joue très bien son rôle de second : organisation de patrouilles en Manche et mer du Nord, mobilisation de la marine marchande, rôle déterminant en Méditerranée... même si l'obsession du combat d'escadre ne cesse vraiment que bien tardivement.

Si les routes maritimes sont sous commandement britannique, si le contrôle opérationnel de la lutte anti-sous-marine (ASM) n'est jamais français, le gouvernement décide d'un effort considérable. En 1918, en France, on compte 1 131 bateaux pour la défense des lignes de communication, 1 264 avions en dix-huit centres, 37 dirigeables...

388

C'est en Méditerranée que se joue une partie plus française de la lutte anti-sous-marine³⁵. En avril 1917, à Corfou, une conférence navale interalliée décide d'une direction générale des routes. Elle est basée à Malte en juin. Le contrôle et le commandement y sont assurés par les Britanniques. Dans le même temps, une direction générale de la guerre sous-marine (DG GSM) est instituée à Paris. Le commandant en chef de l'armée navale n'y a aucune responsabilité : la guerre anti-sous-marine, priorité de la guerre navale, se voit conférer un statut de quasi autonomie. La Marine nationale tient ainsi, en Méditerranée, le premier rang en matière de protection du commerce et des convois. En 1918, ce sont soixante-quinze contre-torpilleurs français, contre quarante-cinq *destroyers* britanniques et quarante-trois italiens qui sont affectés à ces missions. Tous les moyens y sont mis en œuvre pour contrer la menace sous-marine : les sous-marins alliés, les barrages de mines, la protection des convois, les reconnaissances aériennes, avec des *destroyers* et des grenades ASM plus efficaces en fin de période.

Armes, systèmes d'armes, détection : les progrès s'accroissent. Canons de 75 m/m et grenades « Guiraud » de 25 kg puis de 40 kg, 75 kg et jusqu'à 150 kg. Interception des communications par TSF des sous-marins ennemis. Les appareils d'écoute, fondés sur les travaux du lieutenant de vaisseau Georges Walser, portant sur la nature et la détection des sons, dont les expérimentations, terminées en décembre 1917, sont complétées par la formation des matelots

35 Capitaine de vaisseau (R) Auguste Thomazi, *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, t. IV, *La Guerre navale dans la Méditerranée*, 1928 ; Paul G. Halpern, *The Naval War in the Mediterranean (1914-1918)*, Annapolis, Maryland Naval Institute Press, 1987.

« écouteurs », permettent de rendre opérationnels, en mars 1918, des « groupes offensifs d'écoute ». Ils sont pourvus à l'été 1918 des hydrophones conçus par le professeur Langevin, du Collège de France³⁶.

En septembre 1918, huit de ces groupes opèrent en Méditerranée. Est-ce trop peu ? Est-ce trop tard ? Les mois qui vont de janvier à mai 1918 voient la période maximale d'activité des sous-marins allemands, au même moment que les mouvements des troupes destinés au front ouest s'intensifient. De janvier à mai 1918, 541 000 t sont coulées en Méditerranée, 960 000 t ailleurs. De mai à octobre, 240 000 t sont coulées en Méditerranée, 960 000 t ailleurs. Le tournant a bien lieu en septembre. L'efficacité de la lutte anti-sous-marine est donc démontrée en Méditerranée. Détection offensive, grenadages, liaison des armes : une logique de milieu l'emporte sur une logique d'arme ou de théâtre. Pour ne jamais y voir être exercé, de fait, de commandement ou de contrôle opérationnel, il n'empêche que la Marine nationale y a tenu tout son rang.

Les résultats de la guerre sous-marine sont à la mesure de ces efforts français et alliés. Le tiers des sous-marins allemands est coulé par les mines, un autre tiers par les *Q-ships*, escorteurs, chasseurs et bâtiments légers armés, un tiers par fortune de mer, éperonnage, ou par les autres sous-marins³⁷.

En France, une difficulté croissante apparaît cependant, liée aux constructions neuves. Entre 1914 et 1920, les États-Unis construisent 875 000 t de navires de combat, dont treize cuirassés et douze croiseurs ; les Britanniques construisent 1 174 000 t (onze cuirassés, six porte-avions, six croiseurs) ; le Japon construit 465 000 t, dont huit cuirassés et douze croiseurs. En 1914, la France alignait 690 000 t de bâtiments de guerre en service et 257 000 t en construction, soient 947 000 t au total. En 1921, le tonnage des bâtiments en service tombe à 485 000 t et de ceux en construction à 25 400 t.

La France ne construit pendant la guerre que 28 000 t de bâtiments anti-sous-marins. Pourquoi si peu et pourquoi cette différence si marquée ? Il est vrai que la structure de l'industrie d'armement, en France, n'a pas le caractère de celle de ses alliés. Il est vrai que les besoins de l'armée, au premier chef en matière d'artillerie, priment tout. Surtout, ce sont presque vingt-deux mille ouvriers envoyés sur le front qui font défaut aux arsenaux et aux chantiers navals, en 1917 ! Ce ne sont pas seulement les constructions qui ne sont pas assurées, mais l'entretien de bâtiments que l'on pousse, en temps de guerre, au-delà des

36 L'*US Navy* utilise des « tubes » d'écoute, résultats d'études conjointes avec des entreprises privées américaines (*General Electric Co*, *Western Electric Co*, *Submarine Signal Co*), les types *K* et *C*. Les groupes offensifs d'écoute sont équipés des matériels *Walser* et des types *C* dont la portée est supérieure.

37 Sur les 178 *U-Boote* coulés en opérations par les Alliés, 34 l'ont été par les *destroyers* ; les patrouilleurs de tous types et chasseurs en ont coulé 31 ; les sous-marins alliés, 20. L'ensemble représente moins de la moitié des pertes allemandes.

limites, et qui s'usent prématurément. Les achats à l'étranger – ainsi douze contre-torpilleurs au Japon – ne compensent pas cette difficulté qui accentue le retard de la Marine en la matière.

Le seul exemple des sous-marins est édifiant. La France était entrée en guerre avec quarante-six sous-marins ou sousmersibles opérationnels et vingt-huit en construction, dont vingt-deux achevés bien lentement entrèrent en service entre 1916 et 1918. Seuls deux sous-marins sont mis sur cale pendant la Grande Guerre! Les États-Unis mettent dans le même temps cinquante-six sous-marins en service et le Royaume-Uni près de trois fois plus que ceux-ci. À l'issue de la guerre au cours de laquelle quatorze de nos sous-marins furent coulés, la Marine nationale alignait trente-trois sous-marins à bout de bord, la *Royal Navy* cent-quatre, l'*US Navy* cent-cinq et la *Regia Marina* quarante-quatre.

390

La deuxième difficulté, permanente et lancinante, est liée à l'armement de cette « deuxième marine ». Il s'opère par une ponction forte au détriment de l'Armée navale, et surtout des grandes unités dont l'utilité fait débat, alors que les marins manquent pour armer des bâtiments certes moins prestigieux que ceux des escadres, mais immédiatement opérationnels. Pour le seul mois de mars 1917, ce sont ainsi dix officiers supérieurs, cent trente-sept officiers subalternes, huit-cent quatre-vingt-dix-sept officiers mariniers qui sont débarqués des grandes unités pour servir à bord de ces petits navires qui luttent contre les sous-marins. La diminution du taux d'encadrement en officiers subalternes et officiers mariniers, colonne vertébrale d'une Marine qui compte encore un très grand nombre de matelots qu'il faut commander de près, affecte les grandes unités plus que les petites³⁸. En novembre 1915, la Marine qui participe également aux combats à terre, en raison d'excédents d'effectifs de l'inscription maritime : fusiliers et canonnières marines, à Dixmude, Verdun... et ailleurs avait déjà dissous la brigade des fusiliers marins pour pourvoir à l'armement de chalutiers³⁹.

La guerre sous-marine est aussi la démonstration que la guerre peut se perdre et se gagner sur mer, sous la mer, au-dessus de la mer. Dans un conflit aux dimensions mondiales, la mer est un atout pour les Alliés, un enjeu pour tous, une menace pour certains.

C'est dans ce contexte que le rôle des escadres consiste à maintenir une pression militaire et navale sur les flottes en vie, les « *fleets in being*⁴⁰ »

38 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. II, *De la vapeur à l'atome*, op. cit.

39 Formée à partir des dépôts des équipages en deux régiments de fusiliers-marins, la brigade aux ordres de l'amiral Ronarc'h défend la tête de pont de Dixmude, en Flandre belge et les rives de l'Yser d'octobre à novembre 1914. D'un effectif initial de 6 585 hommes, renforcée par deux fois jusqu'à 9 180 marins, elle compta près de 4 000 hommes hors de combat, dont un millier de tués.

40 Voir n. 17 de notre article.

de l'ennemi allemand et austro-hongrois. C'est une très longue attente de 1915 à 1918, marquée par des patrouilles interminables, de lents transports de troupes, et scandée par des torpillages retentissants. C'est une série d'actions monotones, limitées, sans plan d'ensemble, très différentes des combats sur les fronts occidental, oriental ou même balkanique. L'essentiel de la mission des escadres cuirassées consiste à tenir le blocus de la *Kaiserliche und Königliche Marine* dans l'Adriatique, de prévenir une sortie des bâtiments autrichiens, de protéger les convois, seuls jusqu'en mai 1915, avec les Italiens ensuite. Le rôle des sous-marins français n'est pas moindre : renseigner, éclairer, détruire. 1300 sorties de guerre. Quatorze sous-marins coulés. Les Bouches de Cattaro sont particulièrement meurtrières : c'est là que le *Monge* est abordé et coulé le 28 décembre 1915, le *Foucault*, premier submersible coulé par un avion le 15 septembre 1916, le *Bernouilli* saute sur une mine le 24 février 1918, et que la *Circé* est coulé par l'UB 47 le 20 septembre 1918.

Ces opérations revêtent cependant une dimension inédite pour la Marine nationale, qui joue un véritable rôle d'appui aux forces terrestres et est alliée aux puissances mondiales dominantes, les États-Unis et le Royaume-Uni. Le prix à payer est celui d'une Marine au rôle secondaire : une autonomie stratégique inexistante, aucun contrôle opérationnel français sur aucun théâtre.

Mais le résultat se lit à la mesure d'un blocus efficace et, surtout après 1917, de l'appui américain, du contrôle du commerce mondial et des routes maritimes. On comprend dès lors que, dès les années qui suivent la Grande Guerre, les puissances maritimes aient pu considérer que le blocus avait joué un rôle déterminant et décisif. On se souviendra que les Français ont, pour partie, contesté ce point de vue dans les années 1920, en arguant du fait d'une puissance maritime allemande intacte à la fin de la guerre. En 1918, l'épuisement allemand – pour ne pas parler des Autrichiens – est cependant complet, physique, moral et matériel⁴¹. Le blocus est maintenu jusqu'en 1919.

Dès 1914, la mer permet d'acheminer les renforts. Toulon d'abord, et Marseille, pour la durée de la guerre, puis Le Havre, Rouen pour les Britanniques dès 1914, et Cherbourg, Brest, Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, ports américains à partir de 1917. En 1918, ce sont deux millions de soldats américains qui arrivent avec très peu de pertes, par voie de mer⁴², et comptent pour 40 % des troupes alliées sur le front occidental. Ce chiffre aurait dépassé la moitié des combattants alliés sur ce même front, moins de six mois après l'armistice

41 En témoigne la relation des derniers mois des combats par Ernst Jünger, dans *Carnets de guerre (1914-1918)* (Paris, Christian Bourgois, 2014).

42 Soixante-huit soldats américains perdent la vie au cours des opérations de transport, en 1917-1918. Les sous-marins allemands se concentrent sur les convois marchands, et non sur les transports de troupes.

du 11 novembre 1918. Les conditions militaires, politiques, diplomatiques de l'après-guerre en dépendaient aussi. On peut dès lors comprendre que ce facteur ait pu jouer dans le terme mis aux hostilités.

Une nouvelle Marine, une nouvelle maîtrise de la mer, la France maritime base arrière de la guerre, sur terre et sur mer.

La dimension logistique est inséparable de l'histoire des opérations. La France mobilise et transporte par mer deux millions de combattants et de travailleurs de son Empire colonial. Viennent ainsi d'Algérie et de Tunisie 1 600 000 soldats, 237 000 du Maroc, et 138 000 d'Afrique noire. D'Indochine viennent en France 120 000 tirailleurs et travailleurs. Dix départements français, parmi les plus riches et les plus industrialisés, sont occupés, mais les importations par voie de mer compensent, pour une bonne part, cette perte. Sont ainsi importées, en 1918, trente millions de tonnes de charbon et un million de tonnes d'acier.

392

La question scientifique et technique a fait l'objet de recherches novatrices⁴³. Paul Painlevé, normalien, professeur à la Sorbonne et à l'École polytechnique, est ministre de l'Instruction publique pendant la plus grande part de la guerre. Par décret en date du 15 novembre 1915, il a en charge : « [...] les inventions intéressant la défense nationale ». Sous son autorité, le gouvernement organise une « science de guerre » et une « guerre scientifique », à l'origine d'une politique publique d'innovation. Le Royaume-Uni en avait fait autant, en instituant le « *Board of Invention and Research* », quelques mois avant, mais en le faisant dépendre du ministère... de la Marine ! En France, les missions, les laboratoires, les études relèvent de l'Instruction publique. Painlevé impose une direction forte et centralisée, avec une commission d'études, une section dédiée à l'aéronautique, une section dédiée à la Marine. Le Collège de France et son laboratoire central d'électricité, l'École de physique et de chimie industrielle de Paris (EPCI), un centre d'études maritimes à Toulon travaillent ensemble. Cette collaboration permet un dialogue entre scientifiques, universitaires, marins et militaires. Des applications opérationnelles résultent de cette mobilisation scientifique : Paul Langevin et la détection des sous-marins, l'invention de l'hydrophone, les travaux déjà évoqués du lieutenant de vaisseau Georges Walser – même si l'entrée en service de ces matériels est difficile⁴⁴ – et le procédé mis au point par

43 Anne-Laure Anizan, *Paul Painlevé. Science et politique de la Belle époque aux années trente*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2012.

44 La découverte est reprise dès 1916 par des ingénieurs britanniques de l'*Admiralty Experimental Station* qui améliorent ce transducteur à ultrasons dans les années vingt, et mettent au point un appareil opérationnel en 1922 : l'*Allied Submarine Detection Investigation Committee*, ou *Asdic*, sonar actif placé dans un radôme sous la coque d'un navire de surface qui permet de déterminer l'azimut, la vitesse et la distance d'un sous-marin.

le lieutenant de vaisseau prince Maurice de Broglie, qui permet aux sous-marins en plongée de recevoir des communications radiophoniques⁴⁵.

Une élite scientifique se met au service de la France, y compris les agrégés d'histoire et de lettres, transformés en commissaires auxiliaires, près de deux-cents en 1918. La Marine peut dès lors disposer d'un service du chiffre à part entière à partir de 1916⁴⁶.

La question de l'organisation et du commandement de la Marine en temps de guerre est tout aussi importante. Trois faits saillants s'en dégagent : une administration en réorganisation permanente, une guerre sous-marine autonome, une articulation difficile entre organisation du commandement, contrôle des opérations, et réalités des théâtres maritimes dans le contexte d'une guerre interalliée, essentielle sur mer comme sur terre⁴⁷.

L'administration militaire de la Marine est en réorganisation permanente, alors que son administration civile apparaît comme stable : services de la flotte, des travaux, secrétariat général du ministère institué en septembre 1917. Ce point est d'autant plus intéressant que l'État-Major est réduit à une quinzaine d'officiers, tout en connaissant une transformation constante en pleine guerre : on compte par exemple dix-sept ajustements de 1915 à 1917. C'est le cas, en particulier, de la lutte anti-sous-marine, préoccupation de tous, militaires et civils, mais sans qu'aucun centre de décision politico-militaire ne se dégage nettement, contrairement à ce qui se passe dans l'Armée de terre, malgré les tensions et les frictions entre politiques et militaires qui s'y exercent.

En France, la guerre sous-marine est autonome dans la guerre navale. À la fin de 1915, le vice-amiral Pierre Ronarc'h, figure des marins à terre, est nommé chef d'un service de défense contre les sous-marins (DCSM), ce qui en fait un véritable second chef d'État-Major ! En mai 1916, le DCSM est démantelé au gré de l'évolution à court terme de la guerre sous-marine. En février 1917, sa recreation suit la guerre sous-marine à outrance décidée par l'Allemagne. En juin 1917, une direction générale de la Guerre sous-marine (DGGSM) est cette fois placée sous les ordres du chef d'État-major de la Marine, puis du ministre, sous la forme d'un sous-secrétariat d'État, lorsque Georges Leygues arrive rue Royale, en novembre 1917. Le constat est donc bien celui d'un dualisme complet entre la guerre de surface et la guerre sous-marine, avec

45 Bertrand Goujon *Du sang bleu dans les tranchées. Expériences militaires de nobles français durant la Grande Guerre*, Paris, Vendémiaire, 2015, p. 301.

46 Le décret du 5 décembre 1925 permet la constitution d'un corps d'officiers interprètes et du chiffre (ORIC).

47 *Archives de la Grande Guerre. Guide des sources conservées par le Service historique de la Défense relatives à la première guerre mondiale*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2014.

même un ministère et un état-major différents. Pas d'unité d'action ni de commandement, mais une logique de milieu.

Qu'en est-il de la guerre de surface ? C'est en fait une logique d'opérations qui imprègne l'organisation du commandement, le contrôle opérationnel, les théâtres d'opérations maritimes : un conflit sur mer, dans le cadre d'une coalition, dont l'organisation est fonction des théâtres d'opérations maritimes. En Manche et en mer du Nord, dans l'Atlantique, ces théâtres essentiels pour le Royaume-Uni sont donc essentiellement britanniques. Néanmoins, en 1916, compte tenu de l'évolution des fronts terrestres, le vice-amiral Ronarc'h, à la personnalité marquante, réussit à coopérer avec les Britanniques, à la tête d'un commandement spécifique : la « Zone des Armées du Nord », ou « ZAN ».

394

En Méditerranée, la coordination des opérations, dans un théâtre maritime interallié, est à l'ordre du jour et y reste longtemps. De plus, le déplacement des centres de gravité de l'ouest, où dominent les intérêts français, vers l'est, terrain de jeu des intérêts britanniques, des opérations et des intérêts nationaux vient mettre à mal, très rapidement, les accords de 1912-1914⁴⁸. Dans les faits, chaque fois que le Royaume-Uni est présent en force, c'est l'autorité opérationnelle du gouvernement de Sa Majesté et le contrôle opérationnel de la *Royal Navy* qui l'emportent. La situation se complique en mai 1915 avec l'entrée en guerre de l'Italie. En matière de renseignements, d'opérations, de retours d'expériences... aucune coordination véritable n'émerge.

À Londres, les 23 et 24 janvier 1917, lors d'une conférence sur la situation navale en Méditerranée, s'impose le constat d'un commandement mal organisé, d'une Armée navale française toujours prête au combat d'escadre, d'une direction de la guerre difficile, sur un théâtre aussi vaste, d'une direction générale des opérations assurée nominalement par les Français mais en fait par les Britanniques, alors qu'un amiral britannique est nommé à la tête d'une « direction interalliée des routes en Méditerranée ». À l'ouest, les patrouilles ; à l'est, des routes divergentes. Les résultats sont mauvais dans les deux cas.

Le 29 novembre 1917, lors d'une énième conférence à Paris, un conseil naval interallié est institué, en parallèle du comité interallié de guerre, lui-même renommé « conseil supérieur de guerre ». Il n'aura jamais la même consistance : le 26 mars 1918, c'est Foch qui est chargé du commandement des armées alliées sur le front de l'ouest. Il faut attendre le 1^{er} juin 1918, pour que l'amiral anglais Jellicoe coordonne la guerre navale en Méditerranée, malgré l'opposition italienne !

48 Julie d'Andurain, « La Méditerranée orientale durant la Grande Guerre, nouvel enjeu entre la France et la Grande-Bretagne », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, 2010, p. 25-44.

Les flottes de guerre demeurent assez largement indépendantes les unes des autres, la *Royal Navy* sous l'autorité opérationnelle de l'Amirauté et un contrôle opérationnel britannique des forces britanniques, dans une logique de théâtre d'opérations. La coopération entre la *Royal Navy* et l'*US Navy*, complète et confiante dès avril 1917, tient beaucoup au fait que les autorités politiques et la hiérarchie navale américaines ont d'emblée accepté d'engager leurs forces comme « [...] un renfort des marines alliées » et de les mettre aux ordres et à la disposition du commandement britannique ou du commandement français, selon les théâtres d'opérations⁴⁹. Dans les faits, l'*US Navy* est intégrée au plan opérationnel à la *Royal Navy*. Elle adopte ses codes et ses signaux. Elle fait siennes son expérience et ses règles d'engagement. Elle apprend vite. La sécurisation des flux maritimes, nécessité vitale pour l'*US Navy*, aboutit à la constitution d'une *Cruiser and Transport Force*⁵⁰ qui préfigure la priorité à la chaîne logistique de la seconde guerre mondiale.

La Marine nationale est fidèle, à l'exception de la guerre sous-marine, à une logique de forces, de type de guerre navale et surtout à une répartition du « champ de bataille naval », comme sur terre. Dans les faits, ce sont des théâtres d'opérations interalliés qui l'emportent, et la *Royal Navy* y est, à chaque fois, en position dominante. Les « capacités clés » ne sont pas dans la Marine française, sauf dans les transmissions, le chiffre et la lutte anti-sous-marine, avec la coordination air/surface et une belle logique de milieu. Sans autorité opérationnelle définie, sans contrôle opérationnel en interallié, attachée à une répartition des théâtres d'opérations largement fictive dans les faits, la Marine nationale ne parvient pas à faire valoir et encore moins à obtenir un rôle autre que celui à la mesure de ses moyens.

UNE SORTIE DE GUERRE DIFFICILE ET INCERTAINE POUR LA MARINE (1919-1922)

Le 11 novembre 1918, c'est l'armistice. Pas pour la Marine ni pour une partie de l'Armée. Le blocus dure jusqu'en 1919 et le traité de Versailles n'est signé que le 28 juin 1919, en pleine guerre à l'est de l'Europe, dans les Balkans, au Proche-Orient. Surtout, l'Armée et la Marine française interviennent contre la révolution bolchevique. La préparation, la conduite, les résultats de ces interventions sont catastrophiques et entraînent, pour partie, une très grave crise de discipline dans la Marine, non seulement en mer Noire mais aussi en métropole et en Afrique du Nord française.

⁴⁹ Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 59-60.

⁵⁰ Flotte de transport militaire au long cours.

La guerre est gagnée dans les Balkans et au Moyen-Orient en septembre-octobre 1918. Deux interventions d'ampleur inégale en direction des deux voies d'accès maritimes à la Russie sont alors décidées, qui durent jusqu'au début des années vingt.

La première a lieu en Baltique de 1919 à 1922⁵¹. Il s'agit, en même temps, de soutenir les nouveaux États baltes contre la Révolution, d'assurer l'exécution des clauses de l'armistice, de poursuivre le blocus des côtes allemandes et de répondre à la présence de la *Royal Navy*, revenue en Baltique en novembre 1918. Pour appuyer cette somme d'exigences parfois contradictoires, un dispositif naval comprenant un croiseur, deux avisos et un ravitailleur, que rejoint ensuite le croiseur cuirassé *Montcalm*, est constitué et prend le nom de Division navale de la Baltique (DNB). Elle ne souffre pas la comparaison avec l'escadre déployée par l'Angleterre. Le dispositif est dissous en 1922.

396

L'outil naval a été utilisé à des fins diplomatiques sans instructions claires ; le défi naval anglais n'a pas été relevé ; la DNB a été travaillée par une crise d'indiscipline qui s'arrête avec le retour en France. La *Royal Navy* a d'ailleurs été traversée, elle aussi, par une vague de crises semblables, au moment des opérations en Baltique, à Arkhangelsk, à Mourmansk, et même à Port Edgar, en octobre 1919, où des marins britanniques ont refusé de partir pour ce théâtre d'opérations.

L'autre intervention, en mer Noire, est très supérieure en force navale et très lourde de conséquences pour la Marine⁵². L'escadre de l'amiral Amet est destinée à soutenir les formations de l'armée de terre engagées dans ce théâtre d'opérations et à apporter aux contre-révolutionnaires, armes et ravitaillement. Mais la déficience des anti-bolcheviques, nationalistes et réactionnaires, une participation impossible des autres alliés – ni les Britanniques ni les Américains ne soutiennent l'intervention française –, une situation politique, économique et sociale catastrophique après le départ des Allemands composent un contexte qui rend les opérations extrêmement difficiles. De surcroît, la Marine ne reçoit aucune instruction politique claire, dans le cadre d'un isolement français grandissant. Le commandement des opérations n'est pas nettement défini. Les transmissions sont déficientes, et le renseignement inexistant. À ce tableau déjà noir s'ajoutent des difficultés logistiques : pas de base d'opérations, pas d'arsenal ni d'ouvriers, pas de charbon qui vient de... Cardiff!

La Marine est chargée dans les faits de deux missions : protéger l'aile droite des troupes alliées en Ukraine et en Bessarabie, et couvrir la Crimée et Sébastopol.

51 Philippe Masson, « Une flotte oubliée. 1922, la Marine française quitte la Baltique », *Armées d'aujourd'hui*, n° 265, novembre 2001, p. 68-70.

52 Philippe Masson, *La Marine française et la mer Noire (1918-1919)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982.

Ses unités stationnent à Odessa à compter du 18 décembre, à Sébastopol le 26. Les cuirassés *France*, *Vercingétorix*, *Jean Bart*, et *Justice* maintiennent un blocus sur le Sud de la Russie, et servent de plate-forme d'artillerie à la mer, en appui de troupes à terre qui manifestent, dès janvier 1919, peu d'empressement à exécuter les ordres de leurs officiers.

En mars et avril 1919, la population d'Odessa est prise entre un seigneur de la guerre du nom de Gregoriev, les soviets qui se saisissent du matériel abandonné par les Allemands, et les fusiliers-marins français. Comme il estime la situation intenable, l'ordre d'évacuation est donné le 1^{er} avril, par Franchet d'Esperey, qui commande l'armée d'Orient, contre l'avis de la Marine. Le 6, Odessa est complètement évacuée. Reste Sébastopol, où se trouvent les cuirassés français. L'évacuation est décidée, retardée, entreprise entre le 12 et le 15 avril. Le 16, les troupes bolcheviques passent à l'attaque, mais elles sont repoussées grâce à l'artillerie des bords.

Mais, le 19 avril, des vagues de mutineries éclatent sur plusieurs bâtiments de l'escadre. Ce sont en premier lieu des manifestations d'indiscipline : « À Toulon ! », « Révolution », mots d'ordre distincts, qui traduisent assez bien les motivations croisées des meneurs, qui en jouent, mêlant impatience de rentrer et slogans politiques. Il n'empêche : dès le départ les deux sont liés. Le 20, le pavillon rouge est hissé pendant quelques heures sur les deux *dreadnoughts*, le *Jean Bart* et la *France*, ainsi que sur la *Justice*.

À bord du *Jean Bart*, navire amiral de l'escadre, un excellent commandant, le capitaine de vaisseau du Couëdic, maîtrise la situation et fait, non sans difficultés, rentrer les choses dans l'ordre. Situation fort différente sur la *France*, où le capitaine de vaisseau Robez-Pagillon n'assume en rien les responsabilités dont il est investi face aux mutins. À terre, des cortèges de quelques dizaines de permissionnaires et des porteurs de pancartes fraternisent avec la population et avec les bolcheviques. Le 22, des signes de détente apparaissent sur les bords et le 23, la *France* et le *Jean Bart* appareillent pour la France. Le 28 et le 29, Sébastopol est évacuée, comme la décision en avait été prise avant les mutineries.

Si une situation vraiment grave a concerné la *France* à Sébastopol et le *Waldeck-Rousseau* devant Odessa, c'est un malaise général sans violence ni contestation des officiers qui s'est manifesté. Un mouvement de désobéissance, bien maîtrisé par la plupart des officiers, calmé par l'annonce du retour. En apparence, cela ressemble à la façon dont Pétain a traité la question des mutineries dans l'Armée, en juin 1917.

Les causes de cette crise de la discipline sont d'abord à rechercher du côté des conditions matérielles pénibles qu'ont subies les marins de ces bords, l'abus des corvées tout l'hiver, les ports désorganisés, l'absence de permissions. Cette situation est d'autant moins supportable que ces grands bâtiments sortent de

quatre ans d'inaction dans des rades accablées de chaleur, derrière des filets anti-sous-marins, ou sont usés par des jours et des jours de patrouille qui ont causé de lourdes pertes à la flotte de surface. Ils sont également désorganisés par une démobilisation partielle et tardive à la fois, et un grave déficit en gradés, à une époque où les quartiers-mâîtres et marins forment le gros de l'armement : 30 % en moyenne, 60 % dans certaines spécialités, au profit des bâtiments affectés à la lutte anti-sous-marine. Manquent ainsi 3 20 hommes sur 1 200 sur le *France*, qui plus est mal commandés⁵³...

398

Les conditions d'intervention, en pleine conférence de la paix à Versailles, sont enfin peu claires pour les marins eux-mêmes. Contre qui se bat-on ? Contre les Soviétiques ? Contre une population russe affamée et brutalisée ? Aux côtés de « volontaires » tsaristes corrompus et méprisés ? La lecture, sur les bords, des interpellations à la Chambre sur l'intervention française et des critiques dont elle fait l'objet apporte enfin des arguments à une partie des équipages, sensible à la contestation politique et syndicale. Le *Journal officiel* relate ainsi les prises de parole de Marcel Cachin, lors des débats des 24, 26, 29 mars 1919.

Si la culture politique des équipages et quartiers-mâîtres, plus ouvriers que marins souvent, est un élément déterminant du déclenchement des mutineries, la crise révèle cependant un malaise plus profond, véritable terreau dont la subversion a pu jouer. La concertation sur les bords à base de « conseils », si elle a permis de ramener le calme, a fait surgir une tête de mutineries jeune, issue des régions ouvrières et non maritimes, et en contact avec les organisations syndicales, socialistes et pacifistes en France. Ceux-là se sont d'ailleurs assez vite opposés au gros des équipages, qui ne demandent qu'à rentrer.

La preuve d'une action politique d'origine française se trouve en fait dans la seconde vague de mutineries, non plus en Russie, mais en Méditerranée orientale, à Bizerte, et en France, de l'été à l'automne 1919. À bord du *Guichen* à Patros ou du *Provence* à Toulon, bien loin de la Russie révolutionnaire donc ont lieu des manifestations à caractère politique, liées à la tension révolutionnaire des années 1919-1920, d'origine française et pas seulement bolchevique. C'est ce qu'exprime l'amiral Amet à Georges Leygues, ministre de la Marine dans le gouvernement Clemenceau, à son retour à Paris. Cette crise d'indiscipline est, aussi, affaire de politique intérieure. Difficile à dire en 1919 !

Malgré les promesses des officiers sur l'absence de sanctions, la justice militaire condamne les matelots révoltés : une centaine de marins, dont certains ont à peine dix-huit ans, sont condamnés en conseil de guerre. Les peines vont de

53 Pour la Marine, et durant l'ensemble du conflit, il manque une étude aussi complète que celles de François Cochet (*Survivre au front. Les poilus entre contrainte et consentement*, Saint-Cloud, Soteca, 2005) et d'Emmanuel Saint-Fuscien (*À vos ordres ? La relation d'autorité dans l'armée française de la Grande Guerre*, Paris, EHESS, 2011).

la mort, commuée en vingt ans de prison, aux travaux forcés en passant par la détention, ou à des peines de travaux publics. Vingt-six touchent la *France*, dont six s'accompagnent de la dégradation militaire et d'une peine de détention variant entre cinq et quinze ans. Six pour le *Waldeck-Rousseau*, dont trois avec sursis et une peine de détention de dix ans. Une sanction sévère, mais mesurée. Pas de fusillés. Une amnistie générale en 1922.

Pour la Marine, la sortie de guerre est donc aussi difficile que l'entrée en guerre.

Le 17 novembre 1918, une loi votée par la Chambre des députés énonce que « Les armées et leurs chefs [...] ont bien mérité de la patrie ». Nulle mention de la Marine. Il faut attendre le 4 décembre, pour qu'une mention de félicitations lui soit adressée par la commission de la Marine... rien à voir ! Son devenir est incertain, à la mesure du rôle de la Marine dans la Grande Guerre. Pas de victoires sur mer. Plus de menaces sur mer. Pas d'avenir sur mer. Des bâtiments démodés, fatigués par quatre années de mer, très peu de constructions neuves. Il est vrai que seul 1 % des effectifs de la Marine sont morts au combat, alors qu'un fantassin sur cinq n'est pas rentré.

On comprend dès lors que le type de combat induit par la seule guerre de positions : Verdun, pour l'essentiel, est déterminant dans les éléments d'explication des formes qu'il prend et concentre l'attention des textes sur la Grande Guerre en France. La mobilisation totale ou plus justement en voie de totalisation des sociétés en guerre est ainsi analysée comme une conséquence logique de l'évolution des formes de la guerre sur terre : mobilisation, massification, industrialisation de la guerre sont liées. La « violence de guerre » est devenue un *topos* incontournable de l'historiographie française. La si longue guerre de position du premier conflit mondial est cependant difficilement réductible à ces seules approches, pour installées qu'elles soient désormais dans l'histoire enseignée⁵⁴. C'est l'interminable siècle des Empires centraux, entre la Marne (septembre 1914) et la Marne (juillet 1918), avec l'interaction des fronts, sur terre entre le front de l'ouest, le front de l'est et les Balkans, sur mer en Méditerranée, en mer du Nord et dans l'Atlantique. À bien des égards, pour les Alliés, la Grande Guerre est gagnée sur les mers et n'est pas perdue sur terre.

« La Grande Guerre a été encadrée par deux illusions : la guerre courte et la paix longue⁵⁵ ». La sortie de guerre, c'est une paix « bâclée⁵⁶ », une situation

54 Tristan Lecoq, « La Grande Guerre. De l'histoire à l'histoire enseignée », *Études normandes*, n° 2 [numéro spécial], « Les Normands dans la Grande Guerre », 2014, p. 121-126.

55 Guy Pedroncini, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée (1914-1918) », art. cit., p. 231.

56 Michel Launay, *Versailles, une paix bâclée ? Le xx^e siècle est mal parti*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1999.

politique, économique et sociale troublée, et une France en tension entre son rôle de gendarme en Europe, contre une revanche allemande, contre la révolution bolchevique, sans les puissances maritimes qui s'en retirent.

Une réalité traverse en fait la Grande Guerre : le triomphe des puissances maritimes. Ainsi l'écrit, dix ans après la Victoire, le commandant en chef de l'Armée française : « Bien que le principal effort de guerre ait incombé aux armées de terre, ce serait néanmoins une erreur que de méconnaître l'importance de la guerre navale qui nous a assuré la "maîtrise de la mer", condition nécessaire de la Victoire »⁵⁷. Malgré le travail inlassable et ingrat du quotidien du blocus et du ravitaillement, des convois et des transports, de la lutte anti-sous-marine et des marins à terre, malgré l'expérience de la mer, de la science et des combats, en dépit du courage de nos marins, de l'admiration de nos alliés, de la reconnaissance du peuple français, la France irait-elle, en matière navale, vers un « recueillement », comme après 1871 ?

400

Les clauses navales du traité de Versailles sont édifiantes : l'Allemagne n'a pas le droit de construire des sous-marins ; elle peut mettre en chantier une flotte comprenant un nombre limité de bâtiments de surface, contingentés en déplacement et en calibres. Une bonne image des leçons ambiguës de la Grande Guerre sur mer : si le rôle du sous-marin est reconnu, les navires de ligne cuirassés demeurent la colonne vertébrale des flottes de guerre.

En août 1921, Hugues, secrétaire d'État du Président des États-Unis, républicain et isolationniste, Harding, accueille ses anciens alliés britanniques, français, italiens et japonais à Washington pour une conférence sur le désarmement naval et sur les principes et la politique à suivre en Extrême-Orient, alors même que les États-Unis n'ont ni ratifié le traité de Versailles, ni accepté la Société des Nations. La crise économique contraint les gouvernements à des réductions en matière navale ; la destruction de la flotte allemande laisse l'Angleterre sans rival en Europe ; c'est un jeu à trois puissances qui se joue donc à Washington⁵⁸ : États-Unis, Royaume-Uni, Japon. Et comme le disait Bismarck, dans un jeu à trois puissances, il faut être l'une des deux...

La délégation française est conduite par Aristide Briand, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères. Elle comprend, à titre d'experts et entre autres, cinq officiers de Marine. Dès l'ouverture de la conférence, « la délégation française était rejetée sur les bas-côtés, au rang des dominions britanniques, faisant face à l'Australien, au Néo-Zélandais et à l'Hindou au visage de cuivre ». Si l'incident est vite réparé, il est révélateur du fait que « la France n' [...] est plus

57 Philippe Pétain, *La Guerre mondiale (1914-1918)*, Toulouse, Privat, 2014, p. 253.

58 Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, op. cit., 2014, p. 358-366.

une puissance navale qui compte et avec laquelle on compte. Sa situation navale n'y est pas en rapport avec sa situation politique »⁵⁹.

La conférence de Washington se conclut par un traité de limitation des armements navals le 6 février 1922⁶⁰. Elle voit la renaissance d'un « *Two-Power-Standard*⁶¹ » par et pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui accepte une parité, nouvelle pour elle, avec les États-Unis. Les Anglo-Saxons pourront construire chacun 525 000 t de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 t ; ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie auxquelles ont été affectées 175 000 t. Le traité apporte également des précisions sur les types de bâtiments, leurs tonnages et les calibres maximum autorisés, se fondant d'ailleurs sur les raisonnements des experts qui considèrent toujours, en 1922, le cuirassé comme le « *capital ship*⁶² » des marines de guerre. Pour la France, la parité avec l'Italie passe si mal qu'il faut attendre un an avant que le traité soit ratifié, en juillet 1923.

Le traité de Washington est-il cependant autre chose qu'une photographie assez réaliste de l'état des forces et des puissances navales, au lendemain de la Grande Guerre ? Il faut en effet tenir compte de la concentration des forces navales françaises en Méditerranée, depuis 1914, de l'expérience de la guerre navale dans cet espace, et de nos intérêts maritimes et coloniaux. S'y ajoutent les contraintes budgétaires de la France des années 1920. La liberté d'action de la France, en matière d'armements terrestres, était aussi à ce prix.

Insistant sur les efforts que doit faire la France en matière navale, dans le cadre du traité de Washington, Léon Archimbaud écrit en 1923 que « [...] nous devons être honnêtes avec nous-mêmes [...] même en l'absence de tout engagement international, nous aurions été obligés, en raison de notre situation financière, de différer jusqu'à cette date [1927] la mise en chantier [...] du premier navire de ligne qui nous est alloué » et qu'il importe désormais d'entreprendre « [...] la reconstitution de nos forces légères et sous-marines », en renonçant aux « [...] pratiques ruineuses de modernisation des navires démodés, à faire du neuf avec du vieux, à nous donner en radoubant d'antiques "sabots" l'illusion dangereuse

59 Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington (12 novembre 1921 – 6 février 1922)* Paris, Payot, 1923, p. 68. Léon Archimbaud, député radical de la Drôme depuis 1919 et rapporteur du budget des colonies, évoque dans cet extrait la position de la France dans le Pacifique.

60 Un traité du Pacifique, ou « traité des quatre puissances », est également signé à Washington, qui montre le déplacement du centre de gravité de la politique extérieure des États-Unis. L'alliance anglo-japonaise de 1902, renouvelée en 1905 et en 1911, est dénoncée à la suite de ce traité.

61 Expression en usage dans la *Royal Navy* pour montrer que, depuis le statut naval de 1889, la Marine britannique devait être supérieure au total cumulé des deuxième et troisième Marines de guerre suivantes.

62 Depuis l'apparition de l'artillerie navale cuirassée et du navire du même nom, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, cette expression désigne le cuirassé comme le bâtiment le plus important des flottes de guerre.

d'une fausse puissance militaire... Lorsque le ministère de la Marine aura ainsi courageusement taillé dans les dépenses abusives de son budget, le Parlement n'aura que peu de choses à ajouter pour lui permettre de reconstituer notre flotte dans le cadre qui nous est imposé et qui suffit pour le moment. Cette œuvre accomplie, la France aura une Marine digne d'elle et répondant complètement à ses besoins⁶³. »

Le renouveau de la Marine nationale, au seuil des années vingt, se lit au prisme et au miroir de cet appel.

63 Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington*, *op. cit.*, p. 339-340.

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 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 thaloassocratie
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 Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et 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

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

Robert Larin

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

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Olivier Chapuis

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.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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*

« 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 XVIII^e siècle

Jean Mascart

