

# Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2405-7

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 30  
Les villes portuaires  
entre pouvoirs  
et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin  
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de 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.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum  
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



**PRSH**  
Pôle de Recherche en  
Sciences Humaines et sociales  
Université La Havre Normandie

**MORSH**  
NORMANDIE - CAEN  
Maison de la Recherche  
en Sciences Humaines  
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ  
**U**  
LE HAVRE  
NORMANDIE

**HISTEMÉ**  
EA 7455 HISTOIRE  
EX-CRHO TERRITOIRES  
UNICAEN MÉMOIRES



# Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1650-vers 1815)

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleur · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Laille, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

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

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

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

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

## LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

## **VARIA**

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147  
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173  
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale .....193  
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :  
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne .....217  
Camille Gontier

## **CHRONIQUE**

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice .....233  
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241  
Edern Olivier-Jégat

## **COMPTES RENDUS**

- Comptes rendus .....249

# *Varia*



## LE FACTEUR NAVAL DANS UNE GUERRE CIVILE : ESPAGNE (1936-1939)

*Nicolas Gracieux*

Entre neutralité naïve, voire hypocrite, des démocraties britannique et française et neutralité interventionniste des dictatures soviétiques, allemandes et italiennes, la guerre civile espagnole a été la grande tragédie européenne de l'entre-deux-guerres. Aucun pays tiers n'a réellement souhaité aider l'Espagne à mettre à un terme au conflit sanglant que fut la guerre civile. Chacun a semblé y trouver son intérêt. Une situation qui n'est pas sans rappeler les crises syrienne et libyenne que nous vivons depuis 2011 où, autour de ces deux pays meurtris, plusieurs clans diplomatiques s'affairent et s'affrontent de façon indirecte, y compris sur mer, pour soutenir un camp et par la même occasion étendre ou établir son influence dans la zone.

S'intéresser à la guerre d'Espagne, c'est penser au siège de l'Alcazar de Tolède, à la bataille de l'Ebre ou au bombardement de Guernica, des drames et des opérations avant tout terrestres. Les historiens de la guerre d'Espagne, Antony Beevor en tête, évoquent la question maritime de façon anecdotique<sup>1</sup>. En France, le vice-amiral d'escadre René Sabatier de Lachadenède a réalisé une thèse très fouillée sur le rôle de la marine française dans le conflit espagnol<sup>2</sup>. Michael Alpert semble cependant être l'un des rares historiens à avoir consacré une étude complète sur tous les aspects maritimes de la guerre d'Espagne<sup>3</sup>. Dans un tel conflit, à la fois guerre civile, guerre idéologique, guerre internationale, quel point commun entre la stratégie d'approvisionnement ou le soutien matériel de chaque camp ou la défense des intérêts diplomatiques des pays tiers ? La mer. Bien que méconnu, le facteur naval joue pourtant un rôle essentiel dans une guerre civile, souvent sous des formes très variées et tout en étant une cause de tension internationale. La crise espagnole en constitue la parfaite illustration.

- 1 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, Paris, Calmann-Lévy, 2006.
- 2 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, Vincennes, éd. du Service historique de la Marine, 1993.
- 3 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, Barcelona, Crítica, 2008.

Avant d'être broyée par la guerre civile, l'Espagne a d'abord cherché à reconstruire son outil naval après sa désastreuse défaite contre les États-Unis en 1898. La marine née de cet effort de reconstruction s'est ensuite retrouvée fracturée en deux camps, nationaliste contre républicain, aux stratégies navales totalement opposées. Enfin, l'internationalisation de la guerre d'Espagne s'est traduite par une présence accrue des forces navales britanniques, françaises, allemandes et italiennes le long des côtes espagnoles, multipliant ainsi les incidents déjà réguliers contre la navigation commerciale neutre.

## RECONSTRUCTION ET DIVISION DE L'OUTIL NAVAL ESPAGNOL

174 Après 1898, l'Espagne a accepté de consentir un effort politique, financier et industriel assez significatif afin de reconstruire son outil naval totalement anéanti par la guerre contre les États-Unis. Malgré un contexte politique particulièrement agité, l'Armada a pu retrouver une flotte respectable, à la mesure des moyens de l'Espagne. Mais cette force navale, déjà soumise à de sérieuses tensions politiques intérieures, a fini par éclater en deux camps avec le soulèvement nationaliste de juillet 1936.

Après la défaite contre les États-Unis en 1898, l'Espagne perd ses dernières colonies d'Amérique et d'Asie. La période politique ouverte par cette lourde défaite va se révéler particulièrement agitée. Si l'Espagne réussit à ne pas être aspirée dans le tourbillon de la Grande Guerre, les années qui suivent laissent entrevoir les premières fractures. La guerre du Rif (1921-1926) constitue un premier avertissement avec la débâcle de l'armée espagnole lors de la bataille d'Anoual. Sur mer, la marine espagnole fournit un appui logistique et un soutien d'artillerie aux forces terrestres, mais elle doit déplorer la perte accidentelle du cuirassé *España*, échoué en 1923 sur des récifs<sup>4</sup>. L'arrivée au pouvoir de Primo de Rivera en 1923 après un coup d'État ouvre paradoxalement une période de stabilité propice à un certain développement économique dont la marine espagnole profite également. Mais la crise économique de 1929 et les tensions avec l'armée que Primo de Rivera cherche à réformer, provoquent le départ de ce dernier en 1930. La monarchie se trouve alors dangereusement affaiblie.

La victoire électorale des républicains en avril 1931 provoque l'abdication et l'exil d'Alphonse XIII et la proclamation de la II<sup>e</sup> République. Le nouveau régime poursuit la réforme de l'armée en promettant une réduction des effectifs

---

4 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española, Buques de la Guerra Civil Española: Acorazados y Cruceros*, Alemena, 2002, p. 21.

en échange d'une profonde modernisation<sup>5</sup>. Si l'avènement de la II<sup>e</sup> République n'entraîne pas de chasse aux officiers monarchistes, la marine subit néanmoins les premiers effets du changement de régime. Les grands navires portant des noms liés à la monarchie reçoivent de nouveaux noms en accord avec le nouveau régime républicain : le croiseur léger *Principe Alfonso* est ainsi rebaptisé *Libertad*. Les règles de la discipline ainsi que les conditions d'avancement des officiers sont également réformées<sup>6</sup>. Des tensions commencent à apparaître entre les officiers et les équipages où l'influence communiste commence à se répandre, notamment avec la création de comités politiques. Mais l'opposition anti-républicaine demeure encore faible au sein de la marine<sup>7</sup>. Ainsi, bien que secouée par ces changements, l'Armada Española reste fidèle à la République : elle est ainsi pleinement mobilisée contre la tentative de soulèvement des mouvements d'extrême gauche dans les Asturies en octobre 1934 où la flotte fournit à un appui d'artillerie aux forces terrestres chargées de lutter contre la rébellion<sup>8</sup>. La victoire du Frente Popular aux élections du 24 mars 1936 va pourtant changer la donne.

C'est donc dans un contexte politique particulièrement évolutif que la marine espagnole va se reconstruire entre 1898 et 1936. Après la perte de plus de dix croiseurs<sup>9</sup>, l'Armada voit ses moyens restants concentrés sur la défense de l'Espagne, du Maroc espagnol, des Canaries et des quelques possessions espagnoles en Afrique. Le vote de la Ley Ferrándiz (du nom du ministre de la Marine) en 1908 est la première étape de cette renaissance. Ce programme naval sur huit ans, bien plus réaliste que les précédents, prévoit notamment la construction des trois petits dreadnoughts de la classe *España*<sup>10</sup> avec l'assistance anglaise des chantiers Vickers & Armstrong. La Ley Ferrándiz réforme également en profondeur la marine et ses infrastructures, tout en s'inscrivant des tensions internationales annonçant la crise de 1914<sup>11</sup>. Mais la Première Guerre mondiale entraîne un certain retard, de nombreuses pièces étant bloquées en Angleterre. À partir de 1915, le vice-amiral Miranda, ministre de la Marine, poursuit l'œuvre de Ferrándiz avec

5 Philippe Nourry, *Histoire de l'Espagne des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, 2013, p. 504-505.

6 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 18-26.

7 *Ibid.*, p. 18-26.

8 *Ibid.*

9 Alberto Campanera i Rovira, *Los Cruceros Españoles, Crónica versus Historia 1875-1975*, Alcobendas, Real de Catorce, 2014, p. 28-82.

10 Classe *España* : 15 700 tonnes, 139 mètres, 19 nœuds, 8 × 305 millimètres, 20 × 101 millimètres. Les cuirassés classe *España* sont les dreadnoughts les plus petits du monde.

11 Agustín Rodríguez González, « El Almirante Ferrándiz: recreando la Armada tras 1898 », dans Agustín Guimerá Ravina (dir.), *El Liderazgo Estratégico, una aproximación interdisciplinar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 153.

un programme de croiseurs légers, de sous-marins et de contre-torpilleurs<sup>12</sup>. Mais les retards répétitifs aboutissent à la mise en service de navires déjà ou sur le point d'être obsolètes. En 1922, la Ley Cortina autorise la construction des trois croiseurs légers modernes de la classe *Principe Alfonso*<sup>13</sup>. Enfin, en 1928, l'Armada commande les deux croiseurs lourds *Canarias* et *Baleares*<sup>14</sup>, une troisième unité étant abandonnée au profit de contre-torpilleurs supplémentaires<sup>15</sup>. La plupart de ces unités sont construites par la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), une société fondée en 1908 sous l'égide de l'amiral Ferrándiz et associant les grands industriels espagnols aux chantiers britanniques Vickers, Armstrong, Withword & John Brown<sup>16</sup>.

176

Le rôle des Britanniques dans la renaissance de la marine espagnole est crucial puisque toutes les unités construites à partir de 1908 sont conçues à partir de plans anglais ou avec l'aide technique de chantiers britanniques. Les discussions entre l'amiral Ferrándiz et Lord Fisher jouent ainsi un rôle clé dans la naissance des cuirassés de la classe *España*<sup>17</sup>. Les croiseurs de la classe *Canarias* sont ainsi entièrement fondés sur le design des croiseurs lourds anglais de la classe *Kent*. À la veille de la guerre civile, la marine espagnole a donc retrouvé un rang respectable et dispose d'un format relativement équilibré et adapté aux besoins et aux moyens du pays. La menace principale est alors l'Italie fasciste dont les ambitions en Méditerranée poussent le gouvernement espagnol à planifier un renforcement des forces légères et sous-marines, de l'aéronautique navale ainsi que de la défense des Baléares et du Maroc espagnol<sup>18</sup>.

Le soulèvement nationaliste ne prend pas totalement la marine par surprise. Dès avril 1936, des officiers de l'armée interrogent la marine sur son possible soutien en cas de soulèvement contre le gouvernement du Frente Popular, dont les dernières réformes ont accru les tensions avec les forces armées (réintégration des marins exclus pour activités subversives, développement des cellules politiques communistes ou franc-maçonnnes parmi les équipages)<sup>19</sup>. Le soutien de la marine est alors considéré comme un facteur clé de la réussite du soulèvement. Sans elle,

12 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 18-26.

13 *Ibid.*, p. 160. Classe *Principe Alfonso*: 7 900 t, 176 m, 34 nœuds, 8 × 152 mm, 4 × 101 mm.

14 Classe *Canarias*: 10 000 t, 193 m 33 nœuds, 8 × 203 mm, 8 × 120 mm.

15 César O'Donnell, « Les croiseurs espagnols du traité de Washington *Canarias* et *Baleares* », *Navires & Histoire*, n° 23, 2004, p. 64.

16 Hermenegildo Franco Castañón, *Sin Perder el Norte: Tres Siglos de Historia en la Zona Marítima del Cantábrico*, Valladolid, Quirón, 2003, p. 153.

17 Agustín Rodríguez González, « El Almirante Ferrándiz: recreando la Armada tras 1898 », art. cit., p. 166.

18 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 26.

19 *Ibid.*, p. 30-39.

impossible de transporter les troupes d'Afrique du Nord dans la Péninsule ou de s'emparer du port de Cadix nécessaire au débarquement des troupes africaines. Ainsi, avant même le soulèvement, les tensions sont si fortes et les soupçons si généralisés que certains officiers sont, par précaution, relevés de leur commandement. C'est notamment le cas à bord du cuirassé *Jaime I* ou de certains sous-marins. Au début de mois de juillet, cherchant à dissuader tout soulèvement, le gouvernement déploie quelques navires de guerre légers dans les ports des régions sensibles.

Le soulèvement de l'armée est finalement déclenché le 17 juillet 1936. Chaque camp cherche alors à s'assurer la loyauté des unités de la flotte. Côté gouvernemental, le président du conseil et ministre de la Marine José Giral tente, par des messages répétés adressés à tous les navires par le centre radio du ministère à Madrid, de dissuader les équipages de suivre les officiers rebelles. Ces messages sont parfois entendus : les équipages du contre-torpilleur *Churruca* et du croiseur *Miguel de Cervantes* chassent ainsi leurs officiers pour rester du côté du gouvernement. Le croiseur *Libertad* reçoit l'ordre de bombarder Cadix, aux mains des rebelles, avant de se replier sur Tanger avec d'autres unités fidèles à la République. La grande base navale de Carthagène reste aux mains du gouvernement grâce à la loyauté des troupes sur place et à des officiers de marine peu décidés à se soulever. Dans certains cas, la situation tourne à l'affrontement meurtrier comme à bord du cuirassé *Jaime I* ou du croiseur *Cervera* à cale sèche à Ferrol et cerné par les nationalistes<sup>20</sup>.

Au 1<sup>er</sup> août 1936, la scission de l'Armada Española est consommée. Le gouvernement de Madrid peut encore compter sur la majorité des unités, soit un cuirassé, trois croiseurs légers, seize contre-torpilleurs, sept torpilleurs et douze sous-marins<sup>21</sup>. Le gros des unités est concentré en Méditerranée, souvent à Tanger, ce qui ne manque d'ailleurs pas de créer quelques tensions avec les puissances neutres qui souhaitent éviter une propagation du conflit à la zone internationale de Tanger. De leur côté, les nationalistes ont réussi à rallier un cuirassé, un croiseur léger, un contre-torpilleur et quatre torpilleurs<sup>22</sup>. Ces unités sont réparties entre Ferrol, Cadix et Ceuta. Si la supériorité numérique des républicains est écrasante, les nationalistes ont cependant réussi à s'emparer des croiseurs lourds *Canarias* et *Baleares* en achèvement à Ferrol. Ces deux unités, les plus modernes d'Espagne, constituent un atout précieux pour renverser l'équilibre des forces.

20 L'équipage et le commandant refusant de rejoindre les nationalistes, ces derniers attaquent le navire immobilisé qui tente de résister en bombardant l'arsenal avec ses canons de 152 mm. Voir *ibid.*, p. 54-55.

21 *Ibid.*, p. 61-65.

22 *Ibid.*, p. 61-65.

Début août 1936, les multiples tensions politiques qui ont traversé l'Espagne ont fini par avoir raison de la marine espagnole. Plus de cinq cents officiers et marins républicains et nationalistes sont morts dans le soulèvement et ses suites immédiates (exécution, fusillades)<sup>23</sup>. La flotte, patiemment reconstruite depuis 1898 est désormais scindée en deux camps prêts à s'affronter pendant plus de deux ans.

## L'AFFRONTMENT DES DEUX MARINES

178 Avec seulement trois navires véritablement opérationnels au début de la guerre, les nationalistes sont dans une position critique alors que le soutien de la marine est essentiel pour la réussite du soulèvement. Malgré cette infériorité numérique, les nationalistes adoptent une stratégie agressive de suprématie maritime, alors que les républicains se limitent à une stratégie défensive, refusant ainsi d'exploiter leur supériorité numérique. Mais les deux flottes doivent composer avec leurs faiblesses respectives directement provoquées par le conflit.

Malgré la faiblesse initiale de ses moyens, les forces navales nationalistes se réorganisent rapidement afin de prendre le dessus sur les républicains. Le capitaine de frégate Francisco Regalado, bientôt remplacé par le capitaine de vaisseau Francisco Moreno<sup>24</sup>, est désigné commandant en chef de la flotte tandis que l'amiral Cervera est nommé chef d'état-major<sup>25</sup>. Les nationalistes s'emploient aussi à s'assurer de la fidélité des marins aux idées et valeurs de leur camp. Initialement, les maigres moyens disponibles vont d'abord être concentrés dans le nord de l'Espagne, en mer Cantabrique. L'objectif est de couper les approvisionnements maritimes de la République. Mais les tensions créées avec les Britanniques en raison de l'arraisonnement de plusieurs navires neutres rendent cette première tentative de blocus peu efficace. La stratégie navale nationaliste change ensuite de dimension avec la mise en service du croiseur lourd *Canarias*, le 6 septembre 1936. Avec cette unité de premier rang, les nationalistes peuvent ambitionner de débloquent le détroit de Gibraltar pour faire passer les convois des troupes encore bloquées en Afrique du Nord. C'est chose faite le 29 septembre, lorsque les croiseurs *Canarias* et *Cervera* coulent le contre-torpilleur républicain *Ferrándiz* dans le détroit<sup>26</sup>, libérant ainsi le passage pour plusieurs milliers d'hommes. Après avoir assuré le passage des troupes d'Afrique, la marine

---

23 *Ibid.*, p. 71.

24 Ce dernier est promu contre-amiral fin 1936.

25 *Ibid.*, p. 135-139.

26 *Ibid.*, p. 153. Commandé par un jeune officier de 27 ans, élu par un équipage sans grande expérience, le *Ferrándiz* n'avait aucune chance face à la puissance de feu du *Canarias*.

nationaliste oriente désormais toute sa stratégie sur la lutte contre le ravitaillement maritime républicain.

Avec la mise en service du croiseur lourd *Baleares* fin 1936, les nationalistes disposent d'une force de trois croiseurs puissants et rapides, parfaitement adaptée tant pour des opérations de raid contre le trafic commercial adverse que pour des bombardements côtiers, comme l'attaque des stocks pétroliers d'Almería fin 1936<sup>27</sup>. En outre, la crainte de perdre l'une de ses précieuses unités pousse l'état-major nationaliste à éviter, autant que possible, le combat d'escadre avec la marine républicaine. Cette stratégie de guerre au commerce impose une agressivité opérationnelle dont la marine nationaliste ne se départira jamais tout au long du conflit. Si, comme nous le verrons, les nationalistes se voient parfois contraints de limiter leurs actions face au trafic commercial britannique, les navires marchands soviétiques transportant le matériel militaire destiné aux forces gouvernementales sont impitoyablement interceptés et coulés. De même, grâce aux renseignements fournis par l'Italie et l'Allemagne, la plupart des navires marchands républicains sont interceptés malgré leurs tentatives de camouflage : le cargo *Mar Cantabrico* en provenance des États-Unis est coulé par le *Canarias* en mars 1937 et tout son équipage est exécuté<sup>28</sup>.

La guerre commerciale est également menée en coordination avec les opérations terrestres. Ainsi, l'offensive des troupes de Franco dans le nord du pays, au Pays basque et en Cantabrie, conduit la flotte nationaliste à s'y déployer pour lutter contre le trafic qui ravitaille Bilbao et Santander. En dépit de l'absence d'opposition navale républicaine lors de ces opérations, les nationalistes perdent le cuirassé *España* coulé par une mine le 30 avril 1937 au large de Santander, alors qu'il tentait d'arraisonner un navire anglais. La flotte bombarde aussi Malaga en 1937, en appui d'une offensive de l'armée. L'absolue nécessité d'asphyxier les forces républicaines conduit finalement les nationalistes à prendre de plus en plus de risques à partir de l'été 1937. Outre l'appel à un soutien plus actif de la part des forces allemandes et italiennes, la marine nationaliste accepte désormais d'attaquer les convois républicains lourdement escortés. Le 7 septembre 1937, lors de la bataille du Cherchel, le *Baleares* tente d'intercepter un convoi d'armes en provenance d'Union soviétique escorté par l'ensemble de la flotte républicaine<sup>29</sup>. Cette stratégie agressive subit un coup d'arrêt lors de la bataille nocturne du cap Palos du 6 mars 1938 où le croiseur *Baleares* est coulé par les navires républicains<sup>30</sup>. Malgré cette défaite, le sort de la guerre a basculé et la marine

27 *Ibid.*, p. 158.

28 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, *op. cit.*, p. 401.

29 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, *op. cit.*, p. 183-184.

30 *Ibid.*, p. 189-190.

nationaliste domine les eaux espagnoles à la fin de l'été 1938. L'aide soviétique se raréfiant, les forces républicaines sont en recul et la marine républicaine ne sort plus de Carthagène. Au total, le blocus nationaliste a intercepté près de 400 000 tonnes de navires, soit environ 50 % de la flotte marchande espagnole d'avant-guerre<sup>31</sup>.

En face, les républicains sous-exploitent leur supériorité numérique et perdent ainsi, peu à peu, la maîtrise des eaux espagnoles au profit de la marine nationaliste<sup>32</sup>. Comme son ennemie, celle gouvernementale doit d'abord de se réorganiser suite à la défection de nombreux officiers ralliés au soulèvement. Tout comme dans la marine russe en 1917, cette réorganisation est marquée par un fort esprit révolutionnaire. Afin d'être en adéquation avec les valeurs défendues par les républicains, on nomme un jeune officier de 38 ans, le capitaine de corvette Miguel Buiza y Fernandez Palacios, comme commandant en chef de la flotte<sup>33</sup>. En parallèle, des comités gouvernementaux sont créés à bord de chaque navire<sup>34</sup>. Ces comités politiques exercent un réel contrôle sur la vie à bord, la discipline et les décisions opérationnelles, donnant ainsi à l'équipage le sentiment qu'il contrôle le commandement du navire. Sans doute plus encore que les nationalistes, les républicains, sous l'influence des conseillers soviétiques, politisent intégralement la conduite de leur marine. Une politisation encore renforcée par la création des délégués politiques de la flotte en décembre 1936.

Sur le plan opérationnel, bénéficiant encore de toute sa légitimité politique, le gouvernement joue d'abord la carte juridique contre les nationalistes : le 20 juillet 1936, le gouvernement déclare que les navires aux mains des rebelles ne doivent pas être reconnus et traités comme des navires espagnols, avec les conséquences juridiques et politiques que cela implique. Mais la déclaration reste sans effet. Sur mer, les républicains se montrent relativement actifs au début du conflit mais les déficiences du commandement mettent en échec ces premières initiatives. Plusieurs sous-marins sont déployés en septembre 1936 au nord du pays pour bloquer le ravitaillement des forces nationalistes depuis l'Allemagne. Faute d'une stratégie et d'une coordination efficace entre les unités républicaines, ce blocus ne produit finalement que peu de résultats<sup>35</sup>. De même, faute de renseignement fiable, aucune opération sérieuse n'est menée pour intercepter les

31 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 319.

32 Adolfo Morales Trueba, « El marco del liderazgo naval español durante la Segunda República », dans Agustín Guimerá Ravina (dir.), *El Liderazgo Estratégico, una aproximación interdisciplinar*, op. cit., p. 197-218.

33 *Ibid.*, p. 117.

34 *Ibid.*, p. 118.

35 Mais également en raison de nombreux problèmes techniques rencontrés par les sous-marins républicains et d'un manque de discipline des équipages voir Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 145.

convois de troupes nationalistes qui traversent le détroit de Gibraltar<sup>36</sup>. Autre gaspillage de temps et de moyens : une tentative avortée de débarquement à Majorque fin août 1936<sup>37</sup>.

Cette stratégie offensive est finalement abandonnée au profit d'une stratégie défensive dédiée à la protection des voies de communication maritimes, et tout particulièrement les convois de matériels militaires en provenance d'URSS. Sous la houlette du jeune attaché naval soviétique Nikolai Kouznetsov<sup>38</sup>, vingt-six livraisons de matériel militaire sont effectuées par l'URSS rien qu'en 1936<sup>39</sup>. C'est d'ailleurs à l'occasion d'une mission de protection d'un de ces convois soviétiques que se déroule la bataille du Cherchel en septembre 1937. Mais plus que la menace nationaliste, les républicains doivent également composer avec la menace italienne. Le torpillage du croiseur *Cervantes* par un sous-marin italien devant Carthagène, le 22 novembre 1936, affecte sérieusement les capacités de la flotte républicaine et l'incite à encore davantage de prudence<sup>40</sup>. En limitant de plus en plus leurs sorties, les forces gouvernementales laissent peu à peu le contrôle des eaux aux nationalistes. Mais surtout, la combativité en est cruellement affectée. Il faut toute l'influence des Soviétiques pour tenter de relancer l'action offensive. Des officiers russes sont ainsi envoyés prendre le commandement de certains sous-marins. Poussée par Kouznetsov, la flotte républicaine attaque le port de Malaga puis affronte la flotte nationaliste près de Carthagène au printemps 1937<sup>41</sup>. Mais ces actions restent sans lendemain. La supériorité aérienne adverse croissante<sup>42</sup>, la perte du cuirassé *Jaime I*<sup>43</sup>, le recul des forces terrestres républicaines et la réduction puis la fin de l'aide soviétique condamnent toute nouvelle action offensive. La destruction du *Baleares*, le 6 mars 1938, est la dernière opération d'envergure des forces navales républicaines qui passent l'essentiel de la fin de la guerre à l'ancre à Carthagène. Le conflit sur mer s'achève piteusement le 5 mars 1939 : faute d'avoir convaincu le gouvernement Negrin d'entamer les pourparlers de paix, et encerclés par les troupes nationalistes, l'amiral Buiza et ses officiers se révoltent et la flotte républicaine quitte Carthagène pour rejoindre Bizerte et y être internée<sup>44</sup>.

36 *Ibid.*, p. 101.

37 *Ibid.*, p. 104-109.

38 Nikolai Kouznetsov deviendra par la suite commissaire du peuple à la marine puis commandant en chef de la flotte soviétique de 1939 à 1955.

39 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 194-205.

40 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, *op. cit.*, p. 130. Le *Cervantes* ne sera remis en service qu'en mars 1938.

41 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 237.

42 Perte d'un contre-torpilleur et d'un sous-marin en mer Cantabrique en 1937 (*ibid.*, p. 256).

43 Le cuirassé *Jaime I* est victime d'une explosion interne le 17 juin 1937 à Carthagène.

44 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, *op. cit.*, p. 532-533. Au total, trois croiseurs, huit contre-torpilleurs et un sous-marin sont internés à Bizerte par les autorités

Tout au long du conflit, et malgré des stratégies totalement différentes, les forces républicaines et nationalistes rencontrent des difficultés, plus ou moins similaires, pour mener à bien leurs opérations. La première, et sans doute principale, difficulté concerne les moyens humains. La marine de la République compte des équipages complets mais manque cruellement d'officiers pour les commander. Tous les officiers d'état-major ont rejoint les nationalistes. Le commandement des grandes unités est confié à de jeunes officiers peu gradés : le commandement du cuirassé *Jaime I* est ainsi attribué à un lieutenant de vaisseau et celui d'un croiseur à un capitaine de frégate. Le manque de qualification technique est également prégnant. Pour tenter d'y remédier, le gouvernement de José Giral autorise la nomination de toute personne, quel que soit son poste, au grade ou à la fonction nécessaire pour la mission confiée<sup>45</sup>. La situation s'améliore légèrement à partir de 1937 avec la création de l'Escuela Naval Popular qui permet de fournir de nouveaux cadres à la marine<sup>46</sup>. La discipline et les qualités s'en trouvent renforcées, comme le démontrera la très bonne tenue au combat de l'équipage du *Libertad* lors des batailles de Cherchell et du cap Palos. L'URSS apporte également sa contribution en fournissant plus de soixante-dix officiers pour compléter l'encadrement des équipages. Souvent placés à la tête des forces sous-marines, ces officiers soviétiques n'inverseront cependant pas le cours des opérations malgré quelques tentatives comme l'attaque manquée du croiseur nationaliste *Cervera* en mai 1937<sup>47</sup>.

À l'opposé, la marine nationaliste compte de nombreux officiers dans ses rangs. Mais les marins et les hommes d'équipage, majoritairement favorables à la République, font défaut. Ce manque est partiellement comblé par l'apport de marins de la marine marchande favorable à la cause nationaliste<sup>48</sup> et par des volontaires phalangistes. Outre le manque de moyens humains, les forces nationalistes comme républicaines font également face à des difficultés matérielles. Dès le début de la guerre, les nationalistes contrôlent les principaux arsenaux (La Corogne, Ferrol, Cadix) et disposent ainsi des infrastructures industrielles nécessaires à l'entretien de leurs unités. Pour autant, l'achèvement des croiseurs lourds *Canarias* et *Baleares* capturés à Ferrol s'avère problématique : certaines pièces telles que les télémètres de tir sont encore en Angleterre tandis qu'une partie de l'artillerie principale et secondaire n'était pas encore livrée. Le besoin impératif d'achever ces deux navires pour renforcer les forces

---

françaises. Après la chute de la République et la reconnaissance du régime de Franco, ces navires sont rétrocédés à l'Espagne en avril 1939. Voir René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, op. cit., p. 330-331.

45 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 116.

46 *Ibid.*, p. 321.

47 *Ibid.* p. 251-252.

48 *Ibid.* p. 135-139.

nationalistes impose des solutions de compromis : on installe des télémètres provenant de batteries côtières, une partie de l'artillerie secondaire est récupérée sur d'autres navires et l'artillerie principale n'est que partiellement installée à la mise en service des navires<sup>49</sup>. Le *Baleares* entre ainsi en service sans ses deux tourelles arrière qui sont installées quelques semaines plus tard. Enfin, l'autre difficulté matérielle est tout simplement le manque de moyens pour remplir les missions assignées. Certes les nationalistes disposent des meilleurs navires, mais en trop faible nombre pour se permettre de les exposer trop fréquemment. La solution vient alors d'Italie. Malgré les réticences du comte Ciano, Mussolini accepte en avril 1937 de livrer quatre vieux contre-torpilleurs et quatre sous-marins aux nationalistes. Les équipages italiens continuent même d'opérer les sous-marins en attendant la formation des équipages espagnols en Sardaigne<sup>50</sup>. Et comme cela est encore insuffisant, le vieux croiseur léger *Republica*, désarmé à Cadix depuis 1935, est entièrement reconstruit et modernisé en quelques mois à Ferrol et remis en service en juin 1938 sous le nom de *Navarra*<sup>51</sup>. Un maigre apport pour compenser la perte du *Baleares*. Enfin les nationalistes comptent aussi sur l'appoint de plusieurs bous<sup>52</sup>. Dans le camp adverse, si les républicains n'éprouvent pas de difficultés liées à un manque de moyens, il convient néanmoins de signaler que les unités sont parfois victimes de tentatives ou d'actes de sabotage lors de travaux d'entretien<sup>53</sup>.

Mais ce serait une grossière erreur que de croire que les affrontements et les stratégies opérationnelles décrites précédemment se sont déroulées à huis clos. Certes les protagonistes sont espagnols et les affrontements ont eu lieu dans les eaux espagnoles. Mais le facteur naval a largement débordé du cadre espagnol pour être très largement internationalisé pendant toute la durée de la guerre.

## L'INTERNATIONALISATION DU CONFLIT

L'internationalisation de la guerre d'Espagne trouve un fort écho sur mer. Au nom d'une neutralité parfois ambiguë, le Royaume-Uni et la France cherchent à limiter les opérations des deux belligérants tout en protégeant leurs ressortissants et leur trafic commercial. À l'opposé, le soutien de l'Italie et l'Allemagne à la cause

49 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, op. cit., p. 141, 176.

50 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 337-339.

51 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, op. cit., p. 65-68. Cette reconstruction en un temps record transforme profondément le navire qui finit par arborer une silhouette évoquant le cuirassé de poche allemand *Admiral Scheer*, un visiteur régulier des eaux espagnoles.

52 Chalutiers réquisitionnés et armés par les nationalistes pour des missions de patrouille côtière.

53 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 226-227.

nationaliste se traduit par une importante présence navale dans les eaux espagnoles, l'Italie adoptant une posture souvent bien plus agressive que l'Allemagne. Une concentration de forces étrangères qui s'accompagne inévitablement d'incidents.

Dès le début du conflit, Londres adopte une position juridique simple : ni les nationalistes et ni les républicains ne pouvant se prévaloir du statut de belligérant, ces derniers n'ont donc pas le droit de contrôler le trafic maritime neutre. Après avoir sérieusement envisagé un soutien à la République espagnole, Léon Blum et le Front populaire, sous pression du Parlement et de Londres, alignent finalement la France sur la position britannique afin de préserver leur alliance face à l'Axe. Mais cette sévère neutralité est quelque peu biaisée par l'image exécrationnelle dont le gouvernement espagnol, majoritairement de gauche, jouit auprès des autorités britanniques pour qui, à l'exception peut-être d'Anthony Eden alors ministre des Affaires étrangères, la menace principale reste le communisme. Aussi, la neutralité britannique adopte rapidement une certaine bienveillance pour la cause nationaliste. La Royal Navy s'interpose à Algésiras pour dissuader la marine républicaine de bombarder le port tenu par les nationalistes<sup>54</sup>, tandis que les autorités britanniques font pression pour que les navires républicains réfugiés à Tanger au lendemain du soulèvement quittent cette zone internationale considérée comme territoire neutre<sup>55</sup>. Autre intervention discutable : la Royal Navy empêche le croiseur républicain *Cervantes* de contrôler un cargo allemand soupçonné de transporter du matériel militaire vers Melilla<sup>56</sup>. L'autre objectif clé de Londres est d'éviter au maximum l'implication des puissances européennes dans ce conflit intérieur, au risque que la crise ne s'étende à toute l'Europe. Un pacte de non-intervention est signé par vingt-sept pays (dont l'Italie et l'Allemagne) le 23 août 1936. Cette première initiative britannique est encore insuffisante et n'arrête pas, malgré les plaintes du gouvernement espagnol, le flux régulier de navires civils allemands et italiens qui arrivent dans les ports tenus par les nationalistes. Enfin, les marines françaises et anglaises vont s'employer dès le début du conflit, et en coordination avec les autres puissances (y compris l'Allemagne), à évacuer les ressortissants étrangers. Fin 1937, la marine française aura ainsi évacué 26 100 personnes de diverses nationalités<sup>57</sup>.

Londres entame des discussions à l'automne 1936 avec la France, l'Italie, l'Allemagne et l'URSS pour mettre en place un système de contrôle autour des

54 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, op. cit., p. 201.

55 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 90.

56 *Ibid.*, p. 106.

57 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, op. cit., p. 9.

eaux espagnoles<sup>58</sup>. Les discussions aboutissent en mars 1937 : sans Moscou<sup>59</sup>, Londres, Paris<sup>60</sup>, Berlin et Rome se répartissent des zones de patrouilles où les navires inspectés verront leur identité contrôlée mais pas leur marchandise. En cas de soupçon, l'information est remontée au pays de pavillon du navire contrôlé, à charge pour ce pays d'effectuer les contrôles complémentaires. Étrangement, grâce à ce système, plus aucun incident ne sera répertorié à bord des navires allemands, italiens ou soviétiques<sup>61</sup>... Mais la question du contrôle du trafic commercial n'est pas le seul point de tensions diplomatiques entre les pays européens. La guerre sous-marine pratiquée par l'Italie contre le trafic maritime soviétique et républicain provoque de multiples incidents en Méditerranée. Plus d'une vingtaine de navires espagnols, soviétiques, anglais ou français sont attaqués ou coulés par des unités officiellement inconnues<sup>62</sup>. L'ampleur prise par cette piraterie sous-marine conduit les puissances européennes, toujours sous l'égide de Londres, à négocier un accord pour éradiquer ce phénomène. Les accords de Nyon du 14 septembre 1937 aboutissent à une nouvelle répartition de zones de patrouille entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie : tout sous-marin surpris en train d'attaquer un navire dans ces zones sera coulé. Cette nouvelle politique, rendant beaucoup plus difficiles les attaques italiennes, porte rapidement ses fruits. Enfin, la dernière préoccupation de Londres concerne la protection de ses ressortissants et du trafic maritime en mer Cantabrique, en particulier lors du siège de Santander et de Bilbao en 1937. Si la Royal Navy ne souhaite d'abord pas s'engager dans la protection du trafic neutre afin d'éviter tout incident avec les forces nationalistes ou républicaines, la nécessité d'évacuer en sécurité les ressortissants britanniques, puis la pression du Parlement après le bombardement de Guernica le 26 avril 1937, obligent le gouvernement britannique à s'impliquer davantage. Le déploiement du plus grand navire de guerre du monde, le croiseur de bataille HMS *Hood*, est une mesure de dissuasion forte à l'égard des belligérants

58 Allemands, Italiens et Soviétiques font volontairement traîner les discussions afin de permettre le passage, avant la mise en place des contrôles, du matériel nécessaire aux troupes de Franco mais également des éléments destinés à la future légion Condor et aux troupes italiennes, ainsi que des aviateurs soviétiques en soutien des forces républicaines (Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 283).

59 L'URSS n'ayant pas la capacité de déployer sa flotte dans la zone, elle ne participe pas à ces patrouilles.

60 Côté français, le dispositif spécial de Méditerranée (DSM) est créé et voit le déploiement régulier, pendant toute la durée du conflit, des croiseurs *Duquesne*, *Suffren*, *Colbert*, *Émile Bertin* et de plusieurs contre-torpilleurs et torpilleurs (John Jordan & Jean Moulin, *French Cruisers 1922-1956*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2013, p. 175).

61 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, op. cit., p. 401.

62 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, op. cit., p. 308-309.

qui s'en prendraient au trafic maritime britannique<sup>63</sup>. Une présence navale britannique qui va peu à peu se renforcer dans le nord de l'Espagne pour assurer la protection des convois de réfugiés fuyant Bilbao. À l'image de Londres, Paris va également assurer une présence navale conséquente<sup>64</sup> dans le sud du golfe de Gascogne pour défendre les navires français contre les contrôles intempestifs des nationalistes, mais également pour évacuer les réfugiés, y compris des troupes des Brigades internationales retraitant face à l'avancée des troupes nationalistes dans le nord de l'Espagne<sup>65</sup>. Royal Navy et marine nationale se muent alors en forces navales humanitaires.

L'Italie et l'Allemagne n'ont pas les scrupules du gouvernement britannique. Dès le début du soulèvement, l'Allemagne met en place un pont aérien pour permettre le transfert d'une partie des troupes rebelles depuis Maroc. Mais l'essentiel des moyens matériels allemands, tant ceux destinés aux troupes nationalistes que ceux de la légion Condor, doivent arriver par la mer. Au nom de la liberté de navigation, Berlin déploie d'importants moyens pour assurer la sécurité de ses transports maritimes. La plupart de ces navires de transport sont équipés de moyens de communication très modernes pour maintenir une liaison permanente avec l'état-major de la Kriegsmarine à Berlin ainsi qu'avec les unités allemandes présentes sur zone<sup>66</sup>. La Kriegsmarine engage en effet l'essentiel de ses moyens dans la crise espagnole. Sous le commandement du vice-amiral Carls, les cuirassés de poche *Deutschland*, *Admiral Scheer* et *Admiral Graf Spee* et les croiseurs légers *Königsberg*, *Nuremberg* et *Leipzig* seront régulièrement déployés le long des côtes espagnoles. À noter que ces déploiements sont scrutés par les autres marines, dont la marine française, qui surveillent de près les mouvements navals allemands et italiens, notamment aux Baléares, proches des lignes de communication entre l'Afrique du Nord et la France<sup>67</sup>. À partir de mars 1937, afin de pouvoir continuer leurs livraisons d'armes en dépit de la mise en place du système de contrôle du trafic maritime, les Allemands adoptent différents stratagèmes en camouflant l'identité de leurs navires marchands ou en naviguant sous le pavillon de pays non liés par les accords de non-intervention et de contrôle<sup>68</sup>. Le trafic maritime allemand est tel que les mouvements de navires allemands dans les ports espagnols augmentent

63 *Ibid.*, p. 270.

64 La marine française va jusqu'à déployer deux cuirassés de la classe *Bretagne*, alors pièces maîtresses de l'escadre de l'Atlantique (voir René Sabatier de Lachedenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 157-159).

65 *Ibid.*, p. 157-159.

66 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 165-167.

67 René Sabatier de Lachedenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 63-64.

68 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 165-167.

de plus 160 % entre 1935 et 1937<sup>69</sup>. La Kriegsmarine apporte également son soutien aux forces navales nationalistes en transmettant la position des navires républicains rencontrés en mer. Des opérations sous-marines contre le trafic maritime soviétique sont aussi discrètement engagées dans le cadre de l'opération *Ursula* à l'automne 1936<sup>70</sup>. Enfin, les Allemands n'hésitent pas à saisir des navires républicains à titre de représailles suite à des contrôles de navires civils allemands par les républicains<sup>71</sup>.

La stratégie de Rome se montre par contre beaucoup plus agressive que la politique adoptée par Berlin. La crise espagnole s'inscrit en effet dans la stratégie de Mussolini de faire de la Méditerranée une nouvelle Mare Nostrum. En apportant un soutien massif à Franco, Rome espère, cas de victoire nationaliste, obtenir en retour des bases dans les Baléares pour renforcer ses positions en Méditerranée occidentale<sup>72</sup>. Le soutien italien aux nationalistes constitue donc un véritable investissement au service d'une politique italienne qui dépasse largement le cadre espagnol. Ce soutien massif passe par un important soutien logistique et matériel mais aussi par la surveillance, puis la traque, des convois soviétiques en provenance de la mer Noire<sup>73</sup>. Puis l'Italie franchit une étape supplémentaire. La marine italienne réalise des bombardements navals nocturnes de Barcelone en février 1937, pour le compte des nationalistes, puis engage en secret ses sous-marins contre les transports soviétiques. Le souci de ne pas apparaître comme violant les accords de non-intervention pousse Rome à attribuer la disparition de plusieurs navires à des mines ou des accidents. L'obsession du secret conduit également la Regia Marina à faire passer les équipages espagnols suivant des formations à la guerre sous-marine en Sardaigne pour une délégation brésilienne<sup>74</sup>. Cette guerre sous-marine italienne produit rapidement ses effets et paralyse la marine républicaine dans ses ports, surtout après le torpillage du croiseur *Cervantes* le 22 novembre 1936 par le sous-marin *Torricelli*<sup>75</sup>. Les opérations italiennes prennent encore plus d'ampleur à l'été 1937 : de la mer Égée à la Méditerranée occidentale, sans marque de nationalité, tels des pirates, les sous-marins italiens attaquent tous les navires susceptibles de ravitailler la République espagnole. Seuls les accords de Nyon en septembre 1937 contraignent finalement l'Italie à cesser

69 *Ibid.*, p. 167.

70 *Ibid.*, p. 159-169. Cette campagne sous-marine ne donne finalement aucun résultat, excepté le torpillage du sous-marin républicain C-3 par l'U-34.

71 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 101.

72 *Ibid.*, p. 177-179.

73 La Regia Marina va déployer jusqu'à huit croiseurs au sud de la Sicile en août 1936 pour surveiller les convois soviétiques (*ibid.*, p. 178).

74 *Ibid.*, p. 179.

75 Dionisio García Florez, *Buques de la Guerra Civil Española*, *op. cit.*, p. 130.

ses opérations sous-marines. La marine italienne intervient une dernière fois dans le conflit lorsqu'en mars 1939, sur demande de Franco qui craint un ralliement à l'URSS, elle déploie une importante force navale pour tenter d'intercepter la flotte républicaine fuyant Carthagène vers Bizerte<sup>76</sup>.

Une marine gouvernementale encadrée par les Soviétiques, une marine nationaliste soutenue par les forces navales italiennes et allemandes, une présence navale française et britannique : pendant près de trois ans, avec le déploiement de plus d'une cinquantaine de navires de guerre étrangers<sup>77</sup>, les eaux espagnoles contiennent tous les ingrédients nécessaires pour provoquer des incidents ou des tensions diplomatiques multiples, qu'ils soient volontaires ou accidentels. La première cause de ces incidents demeure, de loin, la problématique du contrôle des navires marchands étrangers. Un sujet particulièrement sensible du point de vue des Britanniques qui demeurent très attachés à la liberté de navigation malgré la crise, tout en souhaitant initialement ne pas être impliqués dans le conflit. Dès 1936, la tentative d'inspection par les forces républicaines du cargo allemand *Palos* provoque de sérieuses tensions avec l'Allemagne qui saisit plusieurs navires marchands gouvernementaux en rétorsion tout en menaçant d'attaquer directement les forces républicaines<sup>78</sup>. Mais la marine allemande intervient aussi parfois comme *médiatrice* pour désamorcer des situations critiques : l'arraisonnement du cargo anglais HMS *Thorpehall*, le 6 avril 1937, devant Bilbao par le croiseur nationaliste *Cervera* provoque l'arrivée immédiate des destroyers britanniques qui menacent le navire nationaliste. Le cuirassé de poche *Admiral Graf Spee* doit alors s'interposer et les officiers allemands finissent par convaincre les nationalistes de relâcher le navire britannique pour éviter une crise diplomatique<sup>79</sup>. Un incident similaire entre le HMS *Hood* et le croiseur nationaliste *Cervera*, qui tente d'intercepter deux cargos anglais à la limite des eaux espagnoles, survient en avril 1937<sup>80</sup>. Certains incidents sont également dus, officiellement, à des méprises en raison du manque d'entraînement des assaillants. Ainsi, le 3 février 1937, le cuirassé anglais HMS *Royal Oak* est bombardé par l'aviation républicaine qui le confond avec le croiseur nationaliste *Canarias*<sup>81</sup>.

76 Erminio Bagnasco & Augusto de Toro, « Le corazante delle classi *Conte di Cavour* e *Duilio* (1911-1956), Parte 1<sup>a</sup> », *Storia Militare*, n° 47, janvier 2020, p. 103-104. La force italienne comprend les cuirassés *Conte di Cavour* et *Giulio Cesare* et les quatre croiseurs lourds de classe *Zara*.

77 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 293.

78 *Ibid.*, p. 169-168.

79 *Ibid.*, p. 267.

80 *Ibid.*, p. 270.

81 *Ibid.*, p. 293-294. Vu du ciel, avec quatre tourelles doubles et une unique cheminée centrale comme le *Canarias*, le *Royal Oak* peut en effet être confondu avec le navire amiral nationaliste par des pilotes peu entraînés.

Les Français ne sont pas épargnés : le contre-torpilleur *Maillé-Brézé* et les torpilleurs *Frondeur* et *Fougeux* sont également bombardés par les républicains en 1936 et 1938<sup>82</sup>. Les tensions avec les nationalistes suite à divers arraisonnements ou attaques de navires français conduisent à restreindre les escales de la marine dans les ports nationalistes<sup>83</sup>. Certaines tensions dans les ports contrôlés par les nationalistes sont aussi provoquées par l'asile politique concédé par les commandants français à des personnalités républicaines cherchant refuge à bord des navires français en escale<sup>84</sup>. Mais La France subit également le contrecoup de sa proximité avec l'Espagne. Plusieurs navires républicains basés sur la côte cantabrique trouvent ainsi refuge dans les ports français. En 1937, les nationalistes montent une opération secrète pour tenter de s'emparer du sous-marin républicain *C-2* réfugié à Brest tandis que le contre-torpilleur *Diez*, fuyant Santander et Gijón, rejoint Falmouth puis Le Havre pour y être réparé<sup>85</sup>. Un autre incident sérieux, lié à la politisation du conflit espagnol en France, est évité de justesse : la capture fin 1936 aux chantiers de La Seyne-sur-Mer du sous-marin le *Tonnant* par l'équipage et des ouvriers proches du parti communiste pour le remettre aux républicains<sup>86</sup>. Ce phénomène touche même les équipages à la mer, notamment à bord du croiseur *Duquesne* déployé en Espagne en août 1936 et où éclate un début de contestation parmi l'équipage<sup>87</sup>.

Mais l'incident le plus grave intervient le 29 mai 1937 devant Ibiza : alors au mouillage en train d'observer les mouvements de la flotte gouvernementale, le cuirassé de poche *Deutschland* est bombardé par l'aviation républicaine, entraînant la mort de trente et un marins allemands et en blessant plus d'une centaine. Furieux, Hitler veut officiellement entrer en guerre contre la République espagnole puis se ravise sous la pression de son ministre des Affaires étrangères Von Neurath. Après avoir d'abord planifié une attaque contre le cuirassé républicain *Jaime I*, les représailles allemandes se traduisent finalement par le bombardement de la ville d'Almería par le cuirassé de poche *Admiral Scheer* le 31 mai 1937<sup>88</sup>.

82 John Jordan & Jean Moulin, *French Destroyers*, *op. cit.*, p. 218.

83 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 275.

84 *Ibid.*, p. 10-11.

85 Michael Alpert, *La Guerra Civil Española en el mar*, *op. cit.*, p. 256-258. Après avoir subi des réparations au Havre, le *Diez* tente rejoindre Carthagène en 1938 mais il est intercepté et mis hors de combat par les forces nationalistes. Échoué devant Gibraltar, le navire est saisi par les Britanniques puis restitué aux nationalistes en 1939.

86 René Sabatier de Lachadenède, *La Marine française et la guerre civile d'Espagne*, *op. cit.*, p. 68.

87 *Ibid.*, p. 7.

88 Gerhard Koop & Klaus-Peter Schmolke, *Pocket Battleships of the Deutschland Class*, Editions Seaforth Publishing, 2014, p. 47.

Le bombardement du *Deutschland* a aussi d'importantes répercussions diplomatiques. L'Allemagne quitte le comité de non-intervention le lendemain de l'attaque. En parallèle, Moscou doit faire pression sur le gouvernement de Madrid pour faire annuler sa décision d'attaquer tous les navires allemands en représailles du bombardement d'Almería par la marine allemande<sup>89</sup>. Finalement, sous prétexte d'une attaque sous-marine contre le croiseur léger *Leipzig* au large d'Oran en juin 1937, une crise diplomatique éclate entre l'Allemagne et la France et la Grande-Bretagne qui aboutit à la suspension des travaux du comité de non-intervention le 27 août 1937<sup>90</sup>.

L'intense activité navale étrangère dans les eaux espagnoles a recouvert diverses formes, souvent radicalement opposées et à l'image de ceux qui en étaient à l'origine : protection des ressortissants et du trafic maritime neutre par les démocraties anglaise et française, soutien logistique et participation officieuse aux opérations de Hitler et Mussolini. Une répartition claire des rôles mais qui ne s'est pas déroulée sans incident et qui n'est sans rappeler le jeu de certains pays dans les eaux syriennes aujourd'hui.

\*

\* \*

Peu fréquent ou peu connu, le facteur naval dans une guerre civile apparaît pourtant, dans le cas de la guerre d'Espagne, comme un élément essentiel dans la stratégie des belligérants et de ceux qui les soutiennent. Toute l'aide soviétique nécessaire à la République espagnole arrive par la mer tandis que les nationalistes adoptent, avec le soutien germano-italien, une stratégie de blocus décisive contre les forces républicaines.

Mais comment ne pas s'empêcher, en étudiant la tragédie vécue par l'Espagne entre 1936 et 1939, de penser à la tragédie vécue par la Syrie et la Libye depuis 2011 ? Et en s'intéressant au volet naval des opérations des pays étrangers impliqués en Syrie, comment ne pas penser à la guerre d'Espagne ? Depuis 2015, la Russie s'engage dans une intervention active de soutien au régime de Bachar Al Assad. À l'image des livraisons allemandes et italiennes aux forces nationalistes il y a plusieurs décennies, la flotte russe de la mer Noire apporte un soutien matériel permanent aux forces du régime syrien ainsi qu'aux forces russes déployées sur place. Tartous est ainsi devenu la plus grande base navale russe en dehors des eaux territoriales de ce pays, et Lattaquié la plus importante base aérienne ! De même, les tirs de missiles de croisière sur la Syrie par les navires russes croisant en Méditerranée rappellent également les opérations de bombardements navals ou les attaques sous-marines des forces allemandes ou

89 Antony Beevor, *La Guerre d'Espagne*, op. cit., p. 402.

90 *Ibid.*, p. 403-404.

italiennes contre les positions républicaines. Les opérations de la marine russe s'inscrivent finalement dans la droite ligne de celles menées par l'Allemagne et l'Italie en Espagne. L'internationalisation du conflit, à l'image de ce que nous avons pu voir en Espagne, trouve également un certain écho en Syrie. Alors que la Russie soutient le régime Assad, les États-Unis, le Royaume-Uni et la France soutiennent la rébellion. Ce soutien passe par une présence navale permanente sur zone, et parfois, par des interventions directes dans le conflit. Les frappes occidentales contre les sites chimiques syriens en avril 2018 ont, pour partie, été effectuées avec des missiles de croisière tirés depuis la mer. Ce parallèle entre Syrie et Espagne s'applique aussi pleinement à la guerre civile en Libye où le contrôle du respect de l'embargo de l'ONU sur les armes est facteur de tensions entre les grandes puissances, comme en témoigne le récent incident entre la marine française et la marine turque.

Finalement, depuis 2011, les eaux syriennes et libyennes et leurs approches ressemblent étrangement aux eaux espagnoles entre 1936 et 1939.



## CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –  
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de  
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée  
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes  
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-  
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;  
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87  
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la  
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

## 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 :

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

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

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

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

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

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

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

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

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

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

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
  21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*