

— ÉTUDES MARINES —

HORS SÉRIE



LA MARINE DANS LA GRANDE GUERRE



Novembre 2018

Centre d'études stratégiques de la Marine

— ÉTUDES MARINES —
HORS SÉRIE

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directeur de la publication

Contre-amiral Stéphane Boivin

Rédacteurs en chef

Cyrille P. Coutansais

Enseigne de vaisseau Hélène Dupuis

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08 – 1, place Joffre – 75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13 – cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

— ÉTUDES MARINES —

LA MARINE DANS LA GRANDE GUERRE

Hors série – Novembre 2018
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

PRÉFACE

Contre-amiral Stéphane Boivin

7

Préparation inachevée, adaptation partielle : la Marine nationale et le choc de la guerre en 1914

Jean de Préneuf et Thomas Vaisset

11

La Grande Guerre sur mer : la place des opérations de surface dans la stratégie maritime

Isabelle Delumeau

21

Marins au combat à terre

Jean-Marie Kowalski

31

Le blocus, la guerre sous-marine, les convois

Tristan Lecoq

43

L'aéronautique maritime

Amiral Oudot de Dainville

59

Une marine victorieuse, mais une victoire... à la Pyrrhus

Jean de Préneuf et Thomas Vaisset

75

**Le Chiffre de la marine française dans la Grande Guerre :
d'un service dépendant à un organe autonome et efficace
du renseignement technique**

Agathe Couderc

83

**Les enjeux du camouflage maritime pendant
la Première Guerre mondiale**

Cécile Coutin

93

«L'Histoire, c'est de l'histoire maritime»

Entretien avec Jean-Yves Delitte

105

PRÉFACE

Contre-amiral Stéphane BOIVIN

Directeur du Centre d'études stratégiques de la Marine

La Première Guerre mondiale évoque dans l'imaginaire collectif le « Poilu de Verdun ». À juste titre : sans cet acharnement, cette résistance surhumaine de nos camarades terriens, la France n'aurait pu l'emporter. Nos camarades de l'Armée de l'air sont mis de la même façon à l'honneur avec leurs « As », les Guynemer ou Rolland Garros sont célébrés à travers les rues de nos villes ou les arènes sportives. La Marine est la grande absente.

Ce hors-série d'*Études marines* a précisément pour but de la remettre en lumière. Non pour surévaluer ou magnifier son rôle, juste pour la faire exister, à sa juste place, loin d'être négligeable. Car ce que nous dévoilent les historiens qui ont contribué à ce numéro, c'est l'impact multidimensionnel de la Marine, dans toutes les phases de la guerre, tout au long du conflit. Dans ses prémices tout d'abord : le transport de toutes les troupes d'Afrique du Nord sur le théâtre métropolitain est fondamental et nécessite la maîtrise de la Méditerranée, ce qui implique de s'imposer face à la marine austro-hongroise. Cette dernière sera bloquée dans ses ports tout au long du conflit, permettant le soutien aux alliés serbes comme roumains et toutes les opérations d'ouverture d'un second front.

Si cet aspect logistique est le moins méconnu, le rôle de l'artillerie de la Marine dans les premières phases de la guerre est totalement oublié. C'est pourtant grâce à ses canons longue portée qui viennent heureusement suppléer le canon de 75 que Paris est défendue et la victoire de la Marne possible. Sans cet apport, la victoire allemande était non seulement envisageable, mais probable dès l'été 1914. Cette artillerie – ses canonnières – jouera un rôle tout aussi essentiel dans la bataille de Verdun. Mais en 1916, les mers sont le théâtre d'un autre conflit tout aussi essentiel : la guerre sous-marine. Ce qui se joue dans cet affrontement entre les *U-Boote* allemands et les navires de surface alliés n'est rien de moins que la maîtrise des mers et de là, l'issue de la guerre. Que le *Reich* wilhelmien s'en empare et ce sont tous les flux logistiques des Alliés qui sont interrompus, et par conséquent, tout l'approvisionnement qui permet de tenir le front. L'effondrement est certain. C'est parce que la Marine saura développer des moyens de lutte ASM – une aéronautique navale notamment – que le Poilu de Verdun pourra tenir.

Tenir et puis l'emporter lorsque les États-Unis interviendront dans le conflit. Car là encore, il s'agit de s'assurer de la maîtrise des mers sans laquelle les troupes de l'oncle Sam ne pourront parvenir sur le front. Rethondes est une victoire interalliée et interarmées.

Ce hors-série est le moyen de lier le passé au présent, de passer le témoin entre nos marins d'hier et ceux d'aujourd'hui, de rappeler, enfin, le sacrifice de nos grands anciens, en mer et à terre.

Préparation inachevée, adaptation partielle : la Marine nationale et le choc de la guerre en 1914

Jean de PRÉNEUF
Thomas VAISSET
Service historique de la Défense

ARMÉE DE TERRE ET ARMÉE DE MER



ORDRE DE MOBILISATION GÉNÉRALE

Par décret du Président de la République, la mobilisation des armées de terre et de mer est ordonnée, ainsi que la réquisition des animaux, voitures et harnais nécessaires au complément de ces armées.

Le premier jour de la mobilisation est le *Dimanche Deux Août 1914*

Tout Français soumis aux obligations militaires doit, sous peine d'être puni avec toute la rigueur des lois, obéir aux prescriptions du **FASCICULE DE MOBILISATION** (pages colorées placées dans son livret).

Sont visés par le présent ordre **TOUS LES HOMMES** non présents sous les Drapeaux et appartenant :

1° à l'ARMÉE DE TERRE y compris les **TROUPES COLONIALES** et les hommes des **SERVICES AUXILIAIRES**;

2° à l'ARMÉE DE MER y compris les **INSCRITS MARITIMES** et les **ARMURIERS** de la **MARINE**.

Les Autorités civiles et militaires sont responsables de l'exécution du présent décret.

Le Ministre de la Guerre,



Le Ministre de la Marine



REVUE MARITIME - 15 LXX 1914

Ordre de mobilisation générale du 2 août 1914.

© Archives nationales.

La première mondialisation dominée par les Européens est, en 1914, à son apogée. Analysant le niveau d'intégration inédit des économies et sociétés mondiales, des hommes aussi différents que Norman Angell ou Jean Jaurès estiment même improbable l'hypothèse d'une guerre générale. Paris, dont l'économie est aussi ouverte en 1913 qu'en 1973, se situe à la pointe de cette évolution. La France est d'abord la deuxième puissance financière mondiale et sa culture rayonne. Les intérêts sont globaux et s'étendent bien au-delà de son vaste empire colonial, à la mesure d'un empire informel que seule supplante l'emprise britannique. Hier comme aujourd'hui, cette première mondialisation est une maritimisation et Paris ne devrait pas faire l'économie d'un outil naval de premier plan. D'autant que le nationalisme fait rage et que, sur mer aussi, on assiste au choc renouvelé des impérialismes, désormais aiguisé par les ambitions des pays neufs. Pourtant, la Marine nationale peine à se hisser à la hauteur de la situation, ce dont témoigne à sa façon le constat sévère dressé en 1916 par le superintendant de Sa Majesté à Malte, l'amiral Sir Arthur Limpus :

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

Cette sentence sans concession, et non exempte d'un brin de condescendance, reflète autant la difficile coopération des deux flottes qu'elle traduit le spectaculaire déclassement d'une marine passée entre 1880 et 1914 d'une deuxième place incontestée à un quatrième rang précaire. Le jugement mérite pourtant d'être nuancé et l'attaché naval allemand en poste à Paris à la veille du déclenchement des hostilités ne s'y trompe pas quand il affirme : *« Tant le personnel que le matériel de la marine française m'ont fait une bonne impression et je suis convaincu [...] que ce serait une erreur de la sous-estimer »*. La contribution cruciale de la Marine nationale à la victoire de 1918 conforte le diagnostic autant qu'il porte la marque du renouvellement de la flotte française, que ce soit en surface, sous les eaux, dans les airs ou à terre. Reste que, quelle que soit l'ampleur des mutations survenues au cours de ces quatre années de conflit, la flotte de 1918 porte encore largement l'empreinte de celle qui est entrée en guerre.

Un élément clef du partenariat vital avec Londres mais toujours obnubilé par la menace italienne

Au début du XX^e siècle, face au dynamisme et au pangermanisme du *Reich* wilhelmien, la France connaît un double déclin, démographique et industriel. Dans ces conditions, Paris doit donner la priorité à l'armée de Terre pour couvrir sa frontière nord-est et à des alliances pour assurer sa sécurité. Si l'accord conclu avec la Russie en 1894 semble solide, l'Entente cordiale de 1904 avec la Grande-Bretagne offre moins de garanties. Cette situation inquiète la rue Royale (le ministère de la Marine) qui prend conscience de la dégradation du rapport de forces face à la *Triplice*. Elle tente donc de transformer ce qui n'était à l'origine qu'un troc colonial en un engagement formel et contraignant. Côté français, à l'exception de quelques individus isolés, la Marine nationale apparaît comme l'un des meilleurs élèves d'une alliance avec Londres. Soutenus et poussés par leur ministre, Théophile Delcassé, les marins jouent un rôle moteur dans le processus. Le ministre de la Marine achève la concentration du corps de bataille français à Toulon en octobre 1912, soit un mois avant l'échange de lettres décisif de novembre 1912 par lequel les deux gouvernements s'engagent secrètement à se consulter en cas d'agression par un tiers et à encourager les contacts entre états-majors afin de se préparer militairement à cette éventualité. La réorganisation du dispositif naval des deux pays a *de facto* joué un rôle clef dans cette consolidation spectaculaire de l'Entente cordiale. Pour autant, l'état-major est soulagé par la décision britannique de déployer trois croiseurs de bataille à Malte après le déploiement de la *Mittelmeerdivision* en novembre 1912.

Trois accords d'état-major conclus en janvier et février 1913 dans l'hypothèse d'une co-belligérance contre Berlin précisent les modalités pratiques de la coopération entre les deux marines selon les différents théâtres. Tandis que la Marine nationale se verrait confier la charge de la Méditerranée, elle assisterait la *Royal Navy* en Manche et lui abandonnerait la défense de la mer du Nord face à la *Hochseeflotte*. Cette répartition des tâches satisfait la grande majorité des marins français pour qui l'ennemi principal ne peut être que la *Regia Marina*, passée depuis la fin du XIX^e siècle du statut de « rival méprisé » à celui d'« adversaire préféré ». Cette disposition d'esprit semble accrédi ter la thèse selon laquelle les stratégies de la rue Royale n'ont pas été informées de l'échange de lettres franco-italien intervenu en 1902 qui consacre la neutralité de Rome dans l'hypothèse d'une attaque allemande contre la France. En effet, les différentes instructions de guerre comme les grandes manœuvres antérieures à 1914 désignent systématiquement l'Italie comme l'adversaire de la Marine nationale en cas de conflit avec la *Triplice*. Pourtant, un

document récemment retrouvé dans les archives du Conseil supérieur de la Défense nationale (CSDN) ne laisse planer aucune ambiguïté. En 1912, le ministre et le chef d'état-major ont bien eu connaissance de l'accord signé dix ans plus tôt. Alors que le général Joffre explique qu'immobiliser des troupes sur la frontière italienne serait « une faute », Delcassé adopte une posture résolument opposée. Comme la grande majorité des marins français, il ne croit pas en la parole transalpine et fait de la marine française une arme de dissuasion pour garantir l'application d'une neutralité italienne jugée douteuse. L'envoi de la flotte au-devant des bâtiments de la *Regia Marina* est une manière de s'assurer de la conduite de Rome et de protéger le rapatriement en métropole du XIX^e corps d'armée stationné en Afrique du Nord, dont l'arrivée au nord de Toul est prévue au 17^e jour de la mobilisation selon le plan XVII.

Une marine mahanienne tournée vers la bataille décisive

À la posture stratégique désormais focalisée sur la menace italienne correspond une doctrine opérationnelle et tactique devenue résolument mahanienne à la fin des années 1900. En France, les idées de Mahan ont été relayées par un brillant trio de jeunes stratèges, les futurs amiraux Darrieus, Castex et Daveluy. Sous leur impulsion, l'offensive, la manœuvre, la concentration des forces et la recherche de l'ennemi flottant sont considérées comme les clefs de l'inévitable bataille décisive qui donne la maîtrise des mers, indispensable à la victoire. Ces principes navalistes vont constituer le *credo* de la plupart des officiers français. Ces thèses ont entraîné la diffusion d'une mystique de l'offensive à outrance, comparable à bien des égards à celle en vigueur dans l'armée de Terre. Ainsi, en 1911, Théophile Delcassé indique au commandant en chef de l'Armée navale, le vice-amiral Boué de Lapeyrère, que son « *but exclusif [...] est la destruction complète des escadres ennemies* ». Fidèle aux canons mahaniens dont Darrieus et Daveluy se font les hérauts français, le successeur de Colbert ordonne de « *courir sus à l'ennemi, où qu'il soit, [de] l'atteindre et [de] l'anéantir totalement par tous les moyens possibles* ».

Dans la perspective d'un conflit court, la guerre au commerce ne constitue donc pas la priorité et le cadre juridique de l'action contre le ravitaillement ennemi n'a pas été déterminé avec précision. La France entend respecter les dispositions de la Déclaration de Londres (1909), même si elle ne l'a pas ratifiée, tout comme la Grande-Bretagne d'ailleurs. Les *Instructions sur l'application du droit international en temps de guerre* de 1912, toujours en vigueur à la veille du conflit, reprennent la nomenclature établie à Londres quant à la contrebande et aux modalités

restrictives du contrôle du commerce ennemi et neutre. De même, elles prescrivent aux commandants de « *mettre en sûreté les personnes, quelles qu'elles soient, qui se trouvent à bord* » avant toute destruction de bâtiments marchands ou militaires. Le temps où les thuriféraires de la Jeune École promettaient une guerre sous-marine « à outrance » et essayaient de reconfigurer la flotte dans ce but semble révolu, mais ces hésitations ont laissé des traces encore bien visibles en 1914.

La dernière des grandes marines ou la première des marines de second rang?

Les hésitations de la politique navale menée au tournant du XX^e siècle ont en effet eu pour conséquence de voir la France distancée dans la course aux armements qui bat son plein depuis la fin des années 1900. La loi du 30 mars 1912 que Delcassé a fait voter marque une rupture partielle. Libérant la Marine du carcan de l'annualité budgétaire, elle prévoit un effort substantiel puisqu'elle ambitionne de mettre en chantier 2,5 cuirassés chaque année. Mais, malgré une accélération après 1912, ce programme est encore loin d'être réalisé. Au déclenchement des hostilités, la situation de la France est précaire, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. À la veille du conflit, la flotte française n'est plus que la dernière des grandes marines derrière la *Royal Navy*, la *Hochseeflotte* et l'*US Navy* ou la première des marines de second rang, devançant de peu la marine japonaise. Sa suprématie en Méditerranée occidentale est même contestée en raison de l'accroissement des programmes italiens et austro-hongrois.

Plusieurs facteurs contribuent à expliquer cette situation. Outre les hésitations qui caractérisent la politique navale depuis la fin du XIX^e siècle, les carences de l'outil industriel de la Marine semblent à l'origine d'une part importante de ses difficultés. Les problèmes sont multiples. Tout d'abord, pour des raisons politiques, la rue Royale entretient cinq arsenaux en métropole et deux outre-mer, à Bizerte et Saïgon. Cette situation entraîne une dispersion des investissements et freine la modernisation du matériel, au moment même où l'accélération de la deuxième révolution industrielle frappe d'obsolescence une large part des infrastructures, des machines et appareils propulsifs. Ensuite, les plans des navires transmis aux chantiers ne sont en fait que des avant-projets et les travaux sont lancés alors qu'il reste de nombreuses études à mener. Les unités en construction sont l'objet de modifications incessantes : 14 marchés additionnels, à titre d'exemple, pour le seul cuirassé *Justice* entre sa mise sur cale et son lancement. Et certaines sont d'importance, comme le changement du nombre de tourelles et l'augmentation du calibre de l'artillerie secondaire qui obligent à modifier la coque du bâtiment.

Enfin, les relations sociales très tendues dans les arsenaux depuis le début du siècle semblent peser sur leur productivité, mais cette assertion très répandue à l'époque mériterait de faire l'objet de nouvelles recherches.

Par ailleurs, les arsenaux d'État s'avèrent incapables de répondre à la demande. La Marine est contrainte de se tourner vers l'industrie privée, malgré des tarifs peu compétitifs qui s'expliquent autant par un manque de concentration que par des ententes sur les prix. Lors des passations de marchés, la rue Royale se heurte à la toute-puissance de la Chambre syndicale de la construction navale qui regroupe toutes les sociétés du secteur. Profitant de leur nombre restreint, les industriels dictent leur loi et se répartissent les marchés avant leur adjudication. À titre d'exemple, les coques des Danton, fabriquées dans le privé, ont coûté entre 25 et 30 % plus cher que celles réalisées dans les arsenaux. Ces dysfonctionnements, comme les divisions entre les partisans de la Jeune École et ceux d'une flotte de haut bord, au sein du Parlement, expliquent qu'en 1914, la Marine dispose toujours d'une « flotte d'échantillons », avec tous les problèmes de logistique, de formation et d'interopérabilité que cela entraîne. L'impressionnant tonnage global ne peut masquer les disparités criantes au sein de la flotte jusqu'à grever sa capacité opérationnelle quand, par exemple, une part notable des croiseurs et torpilleurs de la 1^{re} Armée navale sont bien incapables de suivre au loin et à grande vitesse les premiers dreadnoughts de la Marine qui viennent à peine d'entrer en service.

Les amiraux et ingénieurs portent également une lourde responsabilité dans cette situation et le symbole le plus éclatant est la manière dont ils ont raté la révolution du dreadnought, qui est devenu le standard de tous les corps de bataille. Inspiré du *All Big Gun Ship* lancé en 1906 par la *Royal Navy*, les navires de la classe Dreadnought sont rapides, avec leurs turbines, mais aussi puissants grâce à leur artillerie mono-calibre à longue portée et leur direction de tir centralisée. Quand le premier bâtiment français de cette classe entre en service en novembre 1913, dix nations en alignent déjà ou sont sur le point d'en disposer. À l'entrée en guerre, la France ne peut aligner que deux dreadnoughts, tout juste opérationnels, et deux autres sont encore en essais. La responsabilité de la rue Royale est également engagée sur la question de la chauffe au mazout plutôt qu'au charbon des navires de guerre. Tandis que les flottes étrangères ont entamé leur transition vers ce type de propulsion, la Marine nationale y rechigne, de crainte de voir le pays « être tributaire de l'étranger pour le pétrole ». Ainsi, seules de rares unités légères en sont dotées. Mais la technique reste mal maîtrisée et les infrastructures ne suivent pas. Dès la mi-août 1914, les Britanniques proposent et obtiennent de ravitailler eux-mêmes les navires français chauffant au mazout.

Mais jauger de l'état de la Marine nationale seulement à l'aune de la quantité de cuirassés ou du nombre de canons qu'elle peut aligner est insuffisant. Une approche qualitative est indispensable pour dresser un panorama complet. Et la situation ne paraît guère meilleure. Les deux premières séries de dreadnoughts français, les Courbet et les Bretagne, présentent des caractéristiques très en retrait de celles en vigueur dans les autres flottes. L'insuffisance des formes de radoub, leur faible largeur et les difficultés pour y accéder contraignent les ingénieurs à limiter la taille des coques et, ainsi, à sacrifier une partie du blindage des navires ou de leur vitesse. En août 1914, aucun bâtiment français n'est en mesure de rattraper les unités allemandes de la *Mittelmeeerdivision*. De même, la portée de l'artillerie des dreadnoughts français est restreinte. Les canons des Courbet et des Bretagne ne peuvent engager le combat qu'à 14 500 mètres quand leurs homologues austro-hongrois tirent à 18 000 mètres. Ces lacunes ne doivent cependant pas masquer la qualité de l'architecture de ces bâtiments. En décembre 1914, le *Jean Bart* parvient à rallier Malte malgré son torpillage, provoquant l'admiration des officiers britanniques qui jugent que leurs cuirassés en auraient été incapables. En revanche, la conception des pré-dreadnoughts construits entre 1891 et 1899 présente des erreurs qui compromettent gravement leur stabilité, défaut connu du commandement et des responsables politiques mais dont on a préféré s'accommoder et que la tragique disparition du *Bouvet* devant les Dardanelles, en mars 1915, vient rappeler cruellement.

Les limites qualitatives de la flotte française ne se cantonnent pas aux unités de premier rang. Toutes les catégories de bâtiments sont concernées. Les navires chargés d'éclairer le corps de bataille sont particulièrement déficients. Le commandant de l'Armée navale se plaint amèrement du manque de destroyers susceptibles d'assurer la sécurité des cuirassés lors des manœuvres de 1913 et de 1914. La Marine recourt donc aux torpilleurs, mais ceux-ci n'ont pas les qualités nautiques nécessaires pour accomplir leur tâche. Ils sont incapables de tenir la mer quand celle-ci est un peu formée.

Malgré un rôle pionnier dans la naissance de l'aéronautique navale, les milieux navals demeurent très sceptiques quant à l'intérêt de la troisième dimension. Ce n'est que sous la pression du Parlement que la Marine a consenti à créer un service chargé de l'aviation maritime au sein de l'état-major, à établir un centre dédié à Saint-Raphaël et à transformer le porte-torpilleurs *Foudre* en transport d'hydravions. Néanmoins, les avancées sont maigres. L'apport offensif de l'aéronautique navale est totalement ignoré et son rôle reste cantonné à l'éclairage de la flotte, mais uniquement à proximité immédiate des côtes. Ces réserves font

qu'au déclenchement des hostilités, la Marine possède seulement 13 appareils de quatre marques différentes, dont un officier dira qu'« *ils étaient conçus pour le sport et non pour le combat* ». Et les premiers mois de la guerre n'apportent aucune amélioration significative, l'état-major renonçant par exemple, en 1914, aux crédits votés par le Parlement pour l'Aéronautique maritime.

Le constat n'est guère meilleur en ce qui concerne l'arme sous-marine. Si la France a également joué un rôle pionnier en la matière et dispose en 1914 de l'une des plus grandes flottes sous-marines du monde, celle-ci est handicapée par son manque d'homogénéité et des performances en retrait qui grèvent les capacités opérationnelles des unités. En témoigne l'évaluation du sous-marin *Curie* par les Austro-Hongrois qui l'ont capturé alors qu'il s'était infiltré dans la rade de Pola, le 20 décembre 1914 : « *Tout est génial, mais rien n'est fini, précis [...]. Les Français ont "sorti" une façon de chef-d'œuvre, mais il a fallu le soin et la précision de nos travailleurs pour en faire un navire de guerre capable d'autre chose que de naviguer en plongée* ».

Enfin, le recours à la flotte marchande est indispensable pour épauler une Marine nationale focalisée sur la guerre d'escadre et dont le renouvellement a privilégié le corps de bataille au détriment des forces d'escorte et d'éclairage, comme de celles en charge de la logistique ou du transport des troupes. La loi du 2 août 1877, dont les derniers décrets d'application viennent d'être révisés à l'été 1914, prévoit que le ministère de la Guerre peut réquisitionner des navires pour assurer les transports des troupes depuis l'Outre-mer, la rue Royale n'ayant de fait pas ou peu son mot à dire. Cette dernière procède également à ses propres réquisitions pour le soutien des opérations navales, en vertu d'un décret de mai 1900, lui aussi revu *in extremis* à la veille du conflit. En cas d'opérations prolongées, elle manque de charbonniers et doit faire appel à des unités de la marchande.

Ce tableau en clair-obscur fait écho à la valeur inégale des personnels. En proportion du tonnage de la flotte, la France compte bien plus de cadres que les autres marines. En outre, la pyramide des grades est profondément déséquilibrée, avec une surreprésentation des officiers généraux et subalternes et un manque d'officiers supérieurs. Les faibles perspectives d'avancement qui découlent de cette situation favorisent les comportements désinvoltes, à tel point que la consommation d'opium et la fréquentation des « petites alliées » deviennent des problèmes aux yeux des observateurs et du commandement. Bourgeois pour la plupart, majoritairement conservateurs, les officiers français sont hostiles au parlementarisme, mais pas forcément à la République, pourvu qu'elle maintienne l'ordre social et garantisse les budgets navals. Tant sociologiquement, politiquement que religieusement,

le Grand Corps n'est pas la « caste royale » ou la « jésuitière » dénoncée par la plupart des radicaux-socialistes et des socialistes. Quant au corps du « personnel des équipages de la flotte », maistrance et matelots, l'une des tendances de fond semble être la baisse en son sein du nombre d'inscrits maritimes. Ceux-ci ne représentent plus que le tiers des effectifs en 1914. Les volontaires et appelés du contingent, désormais majoritaires, sont affectés en priorité dans les spécialités techniques. En effet, les inscrits peinent à trouver leur place dans une flotte à la technicité croissante : 20 % d'entre eux sont considérés comme illettrés absolus, tandis que 60 % des engagés volontaires possèdent une instruction primaire ou supérieure.

Si les réformes entreprises dès le début du siècle ont en partie permis de redresser la barre, le renouveau de la Marine nationale apparaît inachevé. La flotte manque d'homogénéité et sa valeur opérationnelle est inégale, en particulier sa capacité à mener une guerre d'ampleur dans la durée. À l'été 1914, seule l'alliance britannique paraît à même de compenser cette faiblesse relative. Mais, paradoxalement, c'est la vigueur du redressement opéré depuis 1912 autour d'une flotte mahanienne concentrée en Méditerranée orientale qui a permis de transformer l'Entente cordiale en une alliance devenue vitale pour le pays tout entier. C'est la première des contributions de la Marine de 1914 à la victoire finale de 1918.

La Grande Guerre sur mer : la place des opérations de surface dans la stratégie maritime

Isabelle DELUMEAU
École navale



Le cuirassé H.M.S. *Dreadnought*.
© Imperial War Museums. Q21 183.

« À l'armée navale qui pendant quatre ans espéra vainement le jour de gloire. »

C'est par cette dédicace qu'Auguste Thomazi commence l'ouvrage¹ qu'il consacre aux opérations de la marine française en Méditerranée. Il souligne ainsi la force du dogme stratégique qui a aveuglé les officiers français chargés des opérations de surface et qui les a certainement empêchés de bien comprendre toute la complexité des aspects navals de la Première Guerre mondiale. Loin d'être une exception, le cas français est tout à fait représentatif de l'état d'esprit dans lequel se trouvent les marines à la veille de la Grande Guerre. On y cultivait un dogme tenace, fondé sur la pensée de l'amiral américain Alfred Mahan selon qui une grande conflagration décisive avec « *les forces constituées de l'ennemi* » était inéluctable.

Les officiers avaient fini par envisager toutes les opérations de surface à travers la seule hypothèse de la guerre d'escadre. C'est ce que l'amiral allemand Wolfgang Wegener résume au début de son ouvrage publié quelques années après la guerre, déclarant sans détour que « *les convictions l'emportaient sur la raison* »².

L'histoire de la Grande Guerre sur mer est celle d'une douloureuse prise de conscience. Après des mois d'attente en mer et de vaines patrouilles, le doute s'installe : que fait la Marine, à quoi sert-elle si elle ne combat pas ? Les chimères d'une bataille navale décisive qui forcerait le règlement général de la guerre laissent la place à une réflexion plus pragmatique. Les forces navales renouent avec des rôles qui étaient passés au second plan comme le transport des troupes, mais aussi l'attaque et la défense des navires de commerce. Une seconde Marine³ voit alors le jour, constituée de plus petits navires destinés notamment à l'escorte des convois. Loin d'être inactives, les forces de surface jouent un rôle essentiel dans l'évolution du rapport de force, mais il reste obscur et mal compris par les populations en guerre. Pourtant, l'issue du conflit consacre sans ambiguïté la victoire des « puissances maritimes ».

Dès les premières semaines de la guerre, les états-majors sont confrontés à une situation largement imprévue. Sur le front de la mer du Nord et de l'Atlantique, les Britanniques ont rassemblé leurs forces en une seule grande flotte dont les pièces

1. Auguste Thomazi, *La Marine française dans la Grande Guerre. La Guerre navale dans la Méditerranée*, Paris, Payot, 1929. Auguste Thomazi a servi pendant la Grande Guerre comme officier à bord des navires de patrouille de la mer du Nord au golfe de Gascogne.

2. Wolfgang Wegener, *Die Seestrategie des Weltkrieges*, Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1929, p. 3. Wolfgang Wegener vient de quitter la marine allemande quand il publie son ouvrage dans lequel il analyse sans concession les erreurs de la stratégie navale allemande.

3. Nous reprenons ici l'expression de Tristan Lecoq : « La Grande Guerre sur la mer. La marine et les marins en guerre », *Revue d'histoire maritime*, vol. 22-23, Paris, PUPS, 2017.

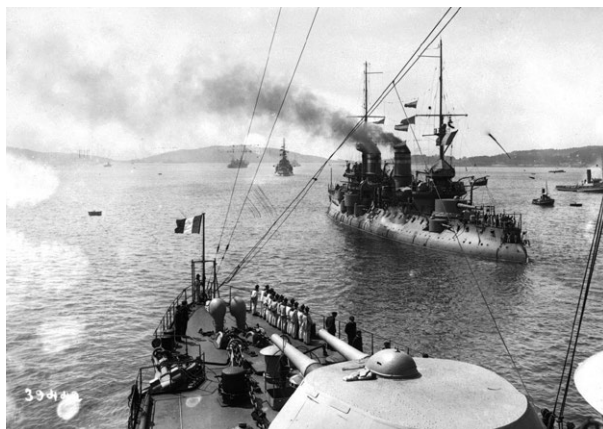
maîtresses sont les cuirassés de type Dreadnought. Rapides et bien protégés, ces navires valent par la qualité de leur armement. Dotés de canons de gros calibre à tir rapide, ils sont le mètre-étalon de la puissance navale. D'emblée la *Grand Fleet* reçoit la tâche titanesque de servir de rempart à un débarquement allemand dont l'éventualité paralyse les cadres de la *Navy*.

Des deux côtés, le mot d'ordre est de rechercher l'offensive à tout prix, mais pour cela il faut attirer l'ennemi en haute-mer. Selon ce principe, les Allemands bombardent le port de Yarmouth en novembre 1914 et celui de Lowestoft en avril 1916, mais cela reste sans effet. Les Britanniques cherchent également le combat mais les occasions sont rares et sans conséquence sur le cours de la guerre. En effet, les batailles de la baie d'Heligoland, le 28 août 1914, et du Dogger Bank, le 24 janvier 1915, ne sont que des escarmouches au regard de ce que les états-majors attendaient. La bataille du Jutland, le 1^{er} juin 1916, reste le seul engagement important, mais elle n'a eu aucun effet sur le rapport de force.

L'état-major allemand ne perçoit pas bien les enjeux de la guerre maritime. Il ne saisit pas qu'en l'absence de bases avancées qui lui donneraient les moyens d'attaquer le commerce ennemi qui sillonne l'Atlantique, sa marine est cantonnée à la mer du Nord, véritable cul-de-sac stratégique. Il ne lui reste plus qu'à assumer une position défensive, qui reste importante certes, mais dénuée d'éclat et pour laquelle les cuirassés sont bien mal adaptés. Au moins la *Hochseeflotte* joue-t-elle le rôle d'une *fleet in being*, car l'hypothèse d'un débarquement allemand sur les côtes britanniques, que l'amirauté prend très au sérieux suffit à enchaîner la *Grand Fleet* sur ce théâtre somme toute assez secondaire.

Maîtres de la mer, les Britanniques sont décidés à exploiter cet avantage et décident un blocus destiné à priver l'Allemagne de son ravitaillement. En réaction, le haut commandement allemand déclare également la guerre au commerce et, dès le début de l'année 1915, les premiers sous-marins allemands se risquent au-delà du détroit du Pas-de-Calais. C'est le grand retour de la guerre de course, véritable surprise stratégique à laquelle les cadres de la *Royal Navy* refusent de croire.

Sur le théâtre méditerranéen, la situation est plus complexe. En effet, les forces de surface y sont mises en oeuvre dans des concepts d'emploi beaucoup plus variés, à la mesure de l'importance stratégique de cet espace. Là encore, rien ne se passe comme prévu et l'amiral Boué de Lapeyrère, qui reçoit le commandement des forces françaises, va de déconvenue en déconvenue. Les premières missions qui lui sont confiées sont peu enthousiasmantes, mais elles sont nécessaires. Il s'agit



Le cuirassé français *Bouvet* en 1914.

© gallica.bnf.fr / BnF

de protéger les navires qui transportent les soldats que la France achemine sur le front depuis ses colonies d'Afrique. Ce n'est pas une simple formalité car les cuirassés *Goeben* et *Breslau* ont été chargés de gêner le plus possible cette opération. Le 4 août 1914, ils bombardent les ports de Philippeville et Bône mais, devant le risque de se retrouver en infériorité face aux navires les plus récents de la *Navy*, ils mettent le cap à l'est et prennent la fuite. Une fois le danger passé, les paquebots transportent sans encombre les soldats de l'Empire sur le front.

Les mois suivants n'apportent pas l'action à laquelle les officiers aspirent. L'ennemi qu'ils s'attendaient à rencontrer, l'Italie, commence par renoncer à la guerre puis se rallie à l'Entente, en mai 1915. Il faut se résoudre à combattre la marine de l'Autriche-Hongrie sur laquelle le renseignement manque et dans une mer à peu près inconnue : l'Adriatique. Ainsi, dès les jours qui suivent la déclaration de guerre, l'armée navale se dirige tout entière dans cette mer dans l'espoir de rencontrer rapidement le gros des forces ennemies dans une bataille décisive. Le 16 août, Boué de Lapeyrère espère prendre à revers les navires austro-hongrois qui assurent le blocus des côtes du Monténégro. Cette rencontre ne débouche que sur la destruction du croiseur léger *Zenta*. Cet échec amène l'amiral à reconsidérer les choses : on décide alors de conduire un blocus destiné à enfermer la marine austro-hongroise dans l'Adriatique et, au moindre signal d'un mouvement de l'ennemi, de foncer dessus⁴.

4. « Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914 – mai 1915) », *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, sous la direction de Jean de Préneuf, Éric Grove et Andrew Lambert, Paris, Economica, 2014, p. 351-368.

L'objectif supérieur est de faire de la Méditerranée un lac franco-anglais, où le commerce des Alliés continuera de passer sans encombre. La situation est très mal acceptée par les équipages qui ont le sentiment d'être sous-employés et réduits aux perspectives peu réjouissantes d'une position défensive. Le pire est à venir. Le 21 décembre 1914, le torpillage du *Jean Bart* et celui du *Léon Gambetta*, le 27 avril 1915, font prendre conscience du danger qu'il y a à exposer les plus grosses unités. Dès lors, la marine française n'a plus les moyens que d'un blocus mené à distance. L'hypothèse d'une bataille décisive en Méditerranée s'éloigne définitivement. À la place, les deux flottes qui se font face s'interdisent mutuellement la surface. En vain.

En effet, l'objectif de créer un vaste espace de sûreté pour le commerce est loin d'être atteint car les sous-marins austro-hongrois et allemands qui déjouent les pièges du blocus contestent aux marines de l'Entente la maîtrise de la mer. Et, malgré l'entrée en guerre de l'Italie qui relève les navires français enchaînés au blocus de l'Adriatique, le rapport de force n'évolue pas. La Méditerranée devient très dangereuse pour les navires de commerce qui la traversent en tous sens. Les forces navales françaises doivent élaborer de nouvelles solutions pour assurer leur protection. La tâche est ardue. En effet, il n'est plus question de faire évoluer une flotte homogène qui poursuivrait l'ennemi, mais bien d'organiser la lutte à l'échelle de toute une mer, qui plus est dans un cadre interallié. Or, il n'existe pas en France d'état-major centralisé susceptible d'élaborer une stratégie d'ensemble. Tout est à construire, depuis les navires adaptés à ces opérations jusqu'aux dispositifs tactiques. L'amiral Lacaze, qui devient ministre de la Marine à la fin du mois d'octobre 1915, réoriente résolument les maigres ressources des arsenaux vers la lutte anti-sous-marine. Peu à peu, l'idée qu'il faut protéger les navires et non pas la mer fait son chemin et les premiers résultats encourageants apparaissent. La méthode des convois est enfin appliquée en Méditerranée avec autant de succès que dans l'Atlantique, mais il aura fallu attendre le mois de mai 1917 pour que les Alliés s'y résolvent. Cette attente coûte notamment la perte vaine du cuirassé *Danton*, torpillé le 19 mars 1917 au sud de la Sardaigne. Ainsi, au milieu de l'année 1917, les navires escorteurs assurent quotidiennement la sécurité d'une moyenne de 26 navires de commerce avec un peu plus de 140 navires de tailles très variées, allant du patrouilleur au yacht réquisitionné pour la circonstance.

Il nous reste à envisager la dernière dimension de la guerre maritime. Il s'agit de comprendre le rôle qu'ont joué les marines dans l'ouverture de nouveaux fronts de l'autre côté de la mer et dans le soutien des troupes au sol. Cette fonction est complètement intégrée au plus haut niveau des réflexions stratégiques et c'est le moyen, pour les États de l'Entente, de reprendre l'offensive. Cette volonté

s'incarne tout d'abord dans l'opération des Dardanelles fermement défendue par Churchill dès l'automne 1914. Il s'agit d'une opération de grand style, destinée à soulager l'ennemi russe en difficulté contre les Turcs dans le Caucase. Churchill espère également que la présence de la flotte britannique dans les détroits et la mer de Marmara impressionnera les gouvernements des États balkaniques qui se rallieront à l'effort de guerre allié. En janvier 1915, les Britanniques préparent une opération strictement navale. On renonce en effet à appuyer l'action des cuirassés par un débarquement qui aurait pris les positions turques à revers dans la péninsule de Gallipoli. C'est pourtant la solution que le *First Sea Lord*, l'amiral Fisher, préconisait. Cette solution était sans doute plus prudente mais personne à Londres n'est prêt à distraire le moindre soldat du front occidental. Le 31 janvier, l'allié français donne son accord malgré le scepticisme de Joffre qui ne croit pas au caractère décisif d'une stratégie périphérique. Les navires qui sont affectés à l'attaque des détroits ne sont pas les plus récents ni les plus performants. Il s'agit de ne pas dégarnir les rangs de la *Grand Fleet* ni ceux des forces françaises qui maintiennent le blocus de l'Adriatique. La flotte franco-britannique est composée surtout de pré-dreadnoughts dont la puissance de feu est limitée mais, comme ils devront canonner la terre, Churchill imagine qu'ils donneront le meilleur d'eux-mêmes. En février, le détachement britannique commandé par l'amiral Carden fait sa jonction avec la division de complément placée sous les ordres de l'amiral Guépratte. Celle-ci se compose de quatre vieux cuirassés : le *Suffren*, le *Gaulois*, le *Charlemagne* et le *Bouvet*.

Le 19 février, l'escadre ouvre le feu sur les batteries côtières qui défendent le détroit dans l'espoir de les réduire au silence et de faciliter le reste des opérations, mais les mauvaises conditions météorologiques empêchent les manœuvres. De plus, les opérations de déminage s'avèrent beaucoup plus difficiles que prévu. Les dragueurs qui opèrent sous le feu des batteries côtières subissent de lourdes pertes. Le 16 mars, malgré les ordres pressants de Churchill qui s'impatiente, Carden renonce et remet son commandement à son second, Robeck, plus téméraire. Le 18, à 11h30, la flotte est prête à l'engagement qu'on espère décisif. Placés en première ligne, les cuirassés britanniques ouvrent le feu pour battre les positions côtières. Ils sont relayés par les navires français qui entrent à leur tour dans le détroit. À 13h58, le *Bouvet*, qui manœuvre pour quitter son poste de tir, se soulève sur tribord et, dans le mouvement suivant, chavire et disparaît en moins d'une minute. La rapidité du naufrage n'a laissé aucune chance à l'équipage, on dénombre plus de 640 morts. Peu de temps après, le *Gaulois* est lui aussi gravement endommagé par un obus qui cause une importante voie d'eau. Il faut échouer le bâtiment de toute urgence. Le même jour, les cuirassés britanniques *HMS Ocean* et *HMS Irresistible* sont

également coulés. Brutalement, on prend conscience des piètres qualités nautiques des navires de combat. On le soupçonnait déjà avant-guerre, mais c'est maintenant une certitude. Leur valeur militaire est nulle puisque personne ne peut déterminer dans quelle mesure on peut les risquer au combat. Dans la marine française, la bataille des Dardanelles est un révélateur et on décide alors de laisser les plus grosses unités à l'abri dans des rades sûres. Cet épisode achève de détourner les officiers français de l'idée qu'il faut rechercher à tout prix l'affrontement avec l'ennemi.

L'échec de l'attaque du 18 mars ne fait cependant pas renoncer Churchill qui croit toujours fermement qu'une stratégie périphérique donnera de grands résultats. Il obtient qu'une seconde opération soit organisée. Cette fois, il est prévu de faire débarquer des troupes sur la presqu'île de Gallipoli afin de prendre les positions turques à revers. C'est également un échec, car pendant près de huit mois, les troupes franco-britanniques sont restées bloquées par les forces turques dans cette étroite péninsule. La campagne des Dardanelles s'inscrit dans une stratégie plus large qui prend peu à peu forme dans la seconde partie de l'année 1915 et qui consiste à ouvrir un front oriental susceptible de faire s'effondrer l'ennemi à l'Est. L'entrée en guerre de la Bulgarie aux côtés des Empires centraux, à l'automne 1915, décide les Alliés à intervenir dans la région et à soutenir l'armée serbe. Ils débarquent à Salonique en octobre 1915. Le bassin oriental de la Méditerranée devient l'épicentre de l'action des Alliés à la fois dans les Balkans, en Bulgarie et contre l'Empire ottoman.

C'est en adoptant une vision plus maritime de la Première Guerre mondiale que l'on prend conscience de cette cohérence et du rôle très important que les marines ont joué dans cette partie du conflit. Les opérations navales sont restées assez peu spectaculaires et n'ont pas beaucoup attiré l'attention des opinions publiques des États européens. Pourtant, c'est en faisant fonctionner la chaîne logistique, et ce malgré la menace des sous-marins, que la Marine a rendu possible l'avancée des troupes anglaises contre les forces déployées par l'Empire ottoman. Le tropisme très occidental selon lequel on envisage encore maintenant le premier conflit mondial empêche de bien saisir les enjeux locaux qui déterminent l'évolution de la situation dans l'Europe orientale et russe. Il s'agit en quelque sorte d'une troisième guerre balkanique emboîtée à laquelle les marines française et britannique participent, en interaction avec les forces terrestres commandées par Franchet d'Esperey.

Enfin, c'est sur le front atlantique que le rôle des marines dans la protection du transport des troupes et du matériel militaire a sans nul doute été le plus déterminant. L'expérience acquise dans la lutte anti-sous-marine et la coopération

interalliée a permis de faire débarquer sans aucune perte plus de deux millions de soldats américains sur le sol européen.

Ce que les marines ont fait pendant la Première Guerre mondiale n'est certainement pas ce à quoi les marins s'attendaient. Dans le camp des Alliés, on a le sentiment amer de n'avoir eu qu'un second rôle. De fait, le souvenir des défaites, comme l'attaque des Dardanelles, s'est imprimé bien plus profondément que la conviction que, sans une maîtrise de la mer défendue avec acharnement, les succès terrestres n'auraient pas été possibles. Tout cela explique en partie pourquoi la marine française sort de la Grande Guerre sans obtenir de la Nation la reconnaissance à laquelle elle aspirait. Le 17 novembre 1918, les députés votent le texte suivant : « *Les armées et leurs chefs, le gouvernement de la République, le citoyen Georges Clemenceau, président du conseil et ministre de la guerre, le maréchal Foch, généralissime des armées alliées ont bien mérité de la patrie* »⁵. Les marins ont été oubliés.

5. Cité par Tristan Lecoq, *op. cit.*, p. 399.

Marins au combat à terre

Jean-Marie KOWALSKI

Maître de conférences, Paris-Sorbonne / École navale



Fusiliers marins en 1914 par Charles Fouqueray.
© SHD.

La bataille décisive tant attendue n'a pas eu lieu sur mer en 1914. Elle ne se produisit d'ailleurs pas de toute la guerre. Au début de celle-ci, les opérations menées par la Marine attirent peu l'attention de l'opinion. En Manche et en mer du Nord, elle est cantonnée dans un rôle d'auxiliaire de la *Royal Navy* qui mène des opérations de blocus contre l'Allemagne. Français et Britanniques ne partagent pas les mêmes vues sur la nature de ce blocus, mais la France n'a d'autre choix que de se plier aux *desiderata* de ses alliés. Si la Marine fait peu parler d'elle, les marins occupent quant à eux rapidement le devant de la scène à terre et leur action dans les Flandres, puis sur de nombreux autres champs de bataille, contribue à donner naissance à un authentique mythe national, alors que rien ne prédisposait cette troupe fraîchement constituée à soutenir les combats dans lesquels elle fut engagée. La construction de ce mythe relève sans doute d'un désir de représenter la France entière au combat, y compris les marins que l'on ne s'attendait guère à retrouver dans des combats à terre. Très tôt, le pouvoir politique s'empare du sujet et exalte leur rôle. La ville de Lorient offre ainsi à la brigade des fusiliers marins son drapeau, qui est remis par le président de la République à l'amiral Ronarc'h, le 11 janvier 1915, à Saint-Pol-sur-Mer, à proximité de Dunkerque. Raymond Poincaré est alors accompagné du ministre de la Marine, Victor Augagneur. Les fusiliers ne furent pas les seuls marins à faire l'expérience du combat à terre. Nombre de canonnières furent engagés aux côtés de l'armée de Terre lors de plusieurs phases critiques du conflit.

Les fusiliers marins : entrée sanglante dans la légende

La brigade des fusiliers marins, constituée des 1^{er} et 2^e Régiments de fusiliers marins (RFM) et réunissant au total quelque 6 600 hommes, a été créée en août 1914 par agrégation de personnels d'origines diverses. Bon nombre de ces marins n'ont aucune formation militaire au combat d'infanterie de ligne et le maniement des armes leur est souvent quasiment inconnu¹. Pourtant, ils suscitèrent un authentique engouement qui ne s'amenuisa pas après la guerre. La saignée subie au début du conflit par l'armée de Terre conduit le ministère de la Marine à proposer l'appui des hommes dont il dispose. On trouve parmi les effectifs mobilisés de jeunes marins, mais aussi des inscrits maritimes, marins-pêcheurs, marins de commerce, venus essentiellement des dépôts de Brest, Lorient, Cherbourg et Rochefort et placés sous le commandement du contre-amiral Ronarc'h.

1. Voir Jean-Christophe Fichou, « Les Pompons rouges à Dixmude : l'envers d'une légende », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 240, n° 4, 2010, p. 5-21. À peine un quart des hommes de la brigade (1443) était fusilier marin breveté.

À la fin du mois d'août, ils sont rejoints par quelque deux cents Toulonnais. Parmi ces hommes, beaucoup sont d'une santé médiocre ou n'ont tout simplement pas l'habitude de marcher.

La première mission confiée à la brigade, constituée officiellement le 22 août, fut la police de la capitale, avant même d'en assurer la défense. Le maintien de l'ordre à Paris n'est pas une sinécure au cours de l'été 1914. La mobilisation y a concentré un grand nombre de conscrits à la discipline aléatoire et une vague de germanophobie s'exerce, notamment contre les commerçants aux origines allemandes réelles ou supposées. La troupe est hétéroclite, mal équipée, mais ce sont les plus jeunes qui retiennent l'attention de la population parisienne qui leur attribua les sobriquets sympathiques de «demoiselles aux pompons rouges» ou de «demoiselles de la Marine».



Fusiliers marins posant avec leur drapeau.

© gallica.bnf.fr / BnF

Au mois d'octobre 1914, alors que les armées des deux camps sont entraînées dans la «course à la mer», les fusiliers marins quittent Paris pour aller soutenir l'armée belge, l'aider à se replier en bon ordre et protéger par la même occasion le port de Dunkerque qu'ils rejoignent le 7 octobre. Après des premiers combats à Melle, ils arrivent à Dixmude le 15 du même mois. C'est là que Ronarc'h rencontre le général Michel, commandant les forces belges. Les deux officiers s'accordent sur la nécessité qu'il y a à maintenir l'ennemi au-delà de l'Yser. C'est alors que Ronarc'h transmet à ses bataillons le célèbre mot d'ordre : «*Sacrifiez-vous. Tenez au moins quatre jours*». Les Allemands ne leur laissent pas le temps de s'installer et déclenchent une violente offensive dès le 16 octobre en tirant profit de leur

nombre. Après une accalmie, les combats reprennent avec force le 19 octobre. Les Allemands sont en nette supériorité numérique pour se lancer à l'assaut des lignes alliées défendues par environ 6 000 fusiliers marins français et 5 000 fantassins belges, rejoints plus tard par des tirailleurs sénégalais² tombés quelque peu dans l'oubli sous l'effet de l'amplification épique de l'action des marins. Les pertes sont massives et, dans les premiers temps, nombre de jeunes marins sont pris de panique face à la violence des combats. À la fin de la bataille, plus de la moitié des fusiliers sont morts ou mis hors de combat³. Chez les Sénégalais, au nombre de 2 000, le bilan est plus terrible encore : on compte 80 % de pertes. À ce prix, l'objectif de tenir quatre jours afin de permettre aux renforts d'arriver est plus qu'atteint : le front tient plus de trois semaines. Dès le 3 novembre, les inondations de l'Yser stoppent l'avancée allemande mais les fusiliers marins ne quittent Dixmude que le 10, après les ultimes offensives allemandes ; les combats cessent fin décembre.



Fusiliers marins en 1914-1915 dans le Nord de la France.

© SHD.

Les fusiliers marins participèrent par la suite à nombre d'autres combats. Ils sont engagés dans la seconde bataille d'Ypres du 22 avril au 24 mai 1915. À cette occasion, ils sont présents dans le secteur de Steenstraete lorsque les Allemands utilisent pour la première fois des gaz de combat qui font des ravages dans une troupe dépourvue de moyens de protection. L'utilisation de cette arme nouvelle fait courir des bruits dans la troupe. Charles Le Goffic rapporte ainsi les propos du commandant Geynet selon qui 450 territoriaux seraient entrés dans une tranchée

2. 3^e bataillon du Maroc et 1^{er} bataillon d'Algérie.

3. Entre le 16 et le 27 octobre, la brigade de fusiliers marins perd près de 3 000 hommes. À la fin des combats, on compte 1 200 morts, un millier de disparus et 4 300 blessés parmi les marins.

apparemment abandonnée et dont seuls 32 en seraient revenus : « *les uns disaient que les mitrailleuses, dissimulées au bout de la tranchée, s'étaient soudain démasquées ; d'autres parlaient d'une invention diabolique des Boches, une "pâte asphyxiante" à l'absorption de laquelle auraient succombé les assaillants* »⁴. On les retrouve en juin 1915 en Champagne, sur la crête des Éparges, en juillet à Sonvaux ou encore en septembre sur la butte de Souain, en octobre sur le plateau de Massiges... Les pertes sont si lourdes qu'elles font peser une menace sur l'armement des navires de commerce qui exige de préserver les inscrits maritimes. La brigade est dissoute le 6 novembre 1915. Depuis sa création en août 1914, le montant total des pertes s'élève à 172 officiers, 346 officiers mariniens et quelque 8 000 quartiers maîtres et matelots⁵.

En dépit de la dissolution de la brigade, un bataillon est toujours maintenu. Il participe à de nombreux combats jusqu'à la fin de la guerre. Les marins sont présents en première ligne lors de l'offensive des Cent-Jours dans le secteur du Moulin de Laffaux et de l'Ailette, où leurs pertes sont élevées. Leur drapeau porte aujourd'hui les noms de cinq batailles de la Grande Guerre : Dixmude (1914), Yser (1914-1915), Longewade (1917), Hailles (1918) et le Moulin de Laffaux (1918)⁶.

Du dreadnought à la péniche fluviale : l'épopée inattendue des canonnières marins

Les fusiliers ne sont pas les seuls à combattre à terre. Parallèlement à la proposition de mettre à disposition du ministère de la Guerre les marins disponibles pour constituer la brigade de fusiliers, le ministère de la Marine suggère, dès le mois d'août 1914, que ses canonnières et matériels non nécessaires sur les bâtiments de surface soient engagés à terre⁷. Le 15 août, la proposition est acceptée et la Marine offre neuf pièces de 14 cm et neuf de 16 cm⁸. Quelque deux mille hommes forment ainsi un régiment de canonnières marines placé sous le commandement du capitaine de vaisseau Amet.

4. Voir Charles Le Goffic, *Steenstraete, un deuxième chapitre de l'histoire des fusiliers marins, 10 novembre 1914-20 janvier 1915*, Paris, Plon, 1917, p. 168.

5. Jean-Christophe Fichou, *art. cit.*

6. Moins connus que les autres, les combats de Longewade (Langewad, entre Dixmude et Ypres) prennent place dans les batailles de l'été 1917 destinées à enfoncer la ligne de défense allemande au nord-est.

7. Contre-amiral Jehenne, *Historique des batteries de canonnières-marines et des canonnières fluviales. Rapport sur la participation des formations de canonnières-marines et canonnières fluviales aux opérations des Armées de terre du 30 août 1914 au 1^{er} mars 1919*, ministère de la Guerre, 1938.

8. De nombreuses versions de ces pièces d'artillerie de marine furent mises en service. Voir Service historique de la Défense (Ruelle), Série 217, *Fonds de la direction des constructions navales de Ruelle, plans de canons et de navires*.

Face à l'avancée allemande, le siège de Paris se prépare et, dès le 1^{er} septembre, les marins sont répartis dans les forts qui ceignent la capitale. Leur sont confiées des pièces à longue portée ainsi que des canons de 75 contre aéronefs⁹. À la fin du mois, ils sont répartis pour l'essentiel dans sept forts qui assurent la défense Nord et Est de Paris. L'inquiétude est vive au cours de la première semaine de septembre face à l'avancée allemande. Les marins sont ainsi sollicités à la hâte face à la pénurie de personnel de l'armée de Terre. Lorsque le général Desaleux, commandant l'artillerie parisienne, demande le 3 septembre au capitaine de vaisseau Amet d'armer en partie les pièces des forts, il ne peut le faire qu'en puisant dans ses maigres réserves et en utilisant, la nuit, du personnel affecté en journée aux pièces à longue portée. Une forme de précipitation et d'improvisation règne : les demandes ne cessent de s'ajouter les unes aux autres, ce qui a pour effet de déstabiliser des unités qui, constituées à la hâte, sont rapidement éclatées à nouveau en de nombreux sous-ensembles.

La situation se stabilise à partir de la mi-septembre et l'organisation territoriale des commandements des forts se met en place. Là où le contingent de marins est important, un officier (lieutenant de vaisseau) prend les fonctions de commandant d'armes de la place¹⁰. Ailleurs, les officiers de Marine sont simplement commandants de l'artillerie locale¹¹. Les forts sont eux-mêmes réunis en trois groupements : l'un au nord, avec un quartier-général placé à Montmorency, l'autre à l'est avec un quartier-général à Villiers-sur-Marne. Les marins des forts de l'ouest et du sud sont placés sous le commandement de l'adjoint du capitaine de vaisseau Amet, basé à Livry.

À partir du 3 octobre, deux batteries de deux pièces de 16 chacune arrivent à la demande du général Gallieni, tandis que les marins quittent progressivement la région parisienne pour des positions plus à l'est à mesure que les Allemands reculent. Pour ceux qui prennent position dans les batteries de Saint-Brice et de Coubron, c'est la découverte des obligations d'une troupe à terre, desquelles les marins sont très peu familiers : cantonnements, approvisionnements, construction d'abris et de voies ferrées, travaux de terrassement. Deux lieutenants de vaisseau, parmi lesquels François Darlan, arrivent à Toul dès le 2 octobre, accompagnés de quinze marins, avec pour mission de débarquer et de mettre en batterie douze pièces de 16. Ces pièces doivent participer à la défense rapprochée et à la défense avancée de Toul-Nancy.

9. 1 500 hommes environ sont affectés dans les sept forts principaux des régions Nord et Est de Paris, 300 aux batteries de 16 de Coubron et Saint-Brice, 200 environ dans les sections de 75 contre aéronefs de cinq forts.

10. Villeneuve-Saint-Georges, Vaujours, Stains, Ecouen, Redoute du Moulin, Sucy-en-Brie, Montlignon, Domont, Cormeilles, Hautes-Bruyères.

11. Mont-Valérien, Rosny, Butte-Pinson, Hautes-Bruyères dans un premier temps.

Le recul de l'ennemi conduit à une nouvelle réorganisation avant même que ces travaux ne soient totalement achevés. Au cours de la première semaine de mars 1915, les marins de la batterie de Coubron partent pour Toul, tandis que ceux de Saint-Brice s'en vont à Verdun. Les canonniers marins affectés aux canons de 75 de défense anti-aérienne partent simultanément gagner les mêmes secteurs. Dans le même temps, on retrouve des marins à des fonctions plus inattendues, mais nécessaires à la conduite de l'artillerie. La défense de Paris est dotée de projecteurs destinés à guider les tirs. Ces projecteurs sont pour une part fixes et disposés sur les principaux forts et sur la Tour Eiffel. Ils sont également mobiles pour certains, et installés à bord de véhicules conduits par des marins.

Le 2 octobre, au moment où un détachement de marins arrive à Toul, un autre arrive à Verdun afin d'y débarquer et mettre en batterie les pièces de 14, modèle 1910, arrivées dans la place. La mission des marins est triple : bombarder les voies de communication de l'ennemi ainsi que les points de rassemblement de son personnel, mais aussi frapper ses pièces placées hors de portée de l'artillerie lourde de la place. À Verdun comme à Toul, les marins conduisent l'expérience d'installer des pièces d'artillerie sur des péniches¹². Deux d'entre elles sont ainsi mises en service sur le canal de la Meuse pour contribuer à la défense du secteur de Verdun. Celles-ci sont désarmées en février 1916.

En septembre-octobre 1915, quatre groupements d'ouvrages fixes sont construits pour les pièces de 16 et une pièce est à nouveau placée sur une péniche qui opère sur le canal de la Marne à l'Aisne, pour bombarder la gare du Pont-Faverger. Au déclenchement de l'offensive le 25 septembre 1915, l'artillerie de marine bombarde de manière efficace les arrières de l'ennemi.

Au cours de l'année 1916, les pièces de marine sont mises à contribution au cours de deux opérations majeures : la défense de Verdun et l'offensive de dégagement entreprise dans la Somme. Deux périodes peuvent être distinguées dans la défense de Verdun. Au cours de la première, du 21 au 29 février, les pièces de marine sont engagées dans la défense du site mais tombent presque toutes aux mains de l'ennemi. Attaquées violemment dès le début de l'offensive allemande, elles se retrouvent isolées : voies ferrées détruites, lignes téléphoniques coupées, postes d'observation écrasés. L'arrivée de nouvelles pièces permet ensuite aux marins de

12. Ces péniches reçurent des pièces de 14, 16, 19 et 24. À ces péniches, il convient d'ajouter huit canonnières fluviales portant chacune deux canons de 14 et quatre canonnières portant chacune deux canons de 10. Elles sont en outre défendues contre l'aviation par des pièces de 47 mm. Elles furent commandées par le capitaine de vaisseau Schwerer avant que, nommé contre-amiral, il ne rejoigne Brest. Les canonnières sont elles-mêmes accompagnées de péniches chargées d'assurer leur ravitaillement.

participer au dégagement de la place. À partir du 29 février, il ne reste à Verdun que la 1^{ère} batterie, sous le commandement du lieutenant de vaisseau de Vigouroux d'Arvieu.

En juillet 1916, lors de l'offensive de la Somme, un changement significatif intervient dans la mesure où les pièces de marine cessent d'être considérées comme des pièces fixes de position. Installées sur des chariots mobiles, elles sont déplacées par la route ou par voie ferrée, au gré des besoins, et les ouvrages qui les abritent ne sont plus casematés.

En 1917, les canonnières marins se battent dans la Somme, participent aux opérations de l'Aisne et de Champagne, des Flandres, mais aussi de Verdun et de la Malmaison. Partout, leur action permet de frapper l'ennemi au plus loin et avec précision.

Les canonnières marins : une reconnaissance tardive

Près de trois ans après les fusiliers marins, les canonnières reçoivent leur drapeau le 7 février 1918 des mains du président de la République accompagné du ministre de la Marine et du Chef d'État-Major Général. Lorient avait offert le drapeau des fusiliers marins, celui des canonnières est offert par la ville de Toulon. Dans son discours, le général Buat déclare : *« partout où l'on se battra, il y aura des canonnières marins. Il y aura la Marine, devrais-je dire, car tous les corps de la marine militaire et marchande rivalisent de zèle pour vous fournir des cadres et des soldats. Les cadres ! Ce sont des officiers de vaisseau (de l'active et de la réserve), des officiers des équipages, des officiers mécaniciens, des ingénieurs du génie maritime et de l'artillerie navale, des ingénieurs hydrographes, des commissaires, des professeurs d'hydrographie, des administrateurs, des capitaines et lieutenants au long cours et au cabotage ; tous gens de cœur, et techniciens émérites. Des canonnières ! Ce sont des matelots ou d'anciens matelots, et c'est tout dire ! Leur bravoure, leur tenue, l'amour de leur matériel sont légendaires dans les Armées ; ils y sont l'exemple du soldat ! »*¹³

Tout est bon pour déplacer les lourdes pièces d'artillerie de Marine. En avril 1918, on retrouve les péniches qui remontent l'Oise en amont de Compiègne depuis la Champagne. Fin mai, les péniches venues de l'Oise sur l'Aisne remontent en

13. Général de division Buat, cité par le contre-amiral Jehenne, *op.cit.*, p. 56. Le général Buat rappelle en conclusion les cinq citations à l'ordre de l'armée, deux à l'ordre du corps d'armée et une autre à l'ordre de la division obtenues à titre collectif par la 3^e division de la Réserve générale d'artillerie lourde.



Canonnières françaises en 1914-1915.
© SHD.

amont de Vic-sur-Aisne et bombardent le 31 mai les abords de Soissons. Fin septembre, les péniches placées sur le canal de la Marne à l'Aisne participent à l'offensive franco-américaine en direction de Reims, Vouziers et Sedan. La mobilité des pièces se fait donc par tous les moyens existants : ferroviaires, routiers et fluviaux et permet aux marins de contribuer à repousser les attaques allemandes du printemps et du début de l'été 1918. Les unités sont à nouveau engagées dans les offensives qui commencent le 18 juillet et ne s'achèvent qu'avec l'armistice, le 11 novembre. Elles sont notamment présentes en soutien de l'offensive américaine dans le secteur de Saint-Mihiel le 12 septembre, et quinze jours plus tard dans les secteurs de Reims, Vouziers et Sedan, aux côtés des troupes françaises et américaines, puis sur la rive droite de la Meuse. L'armistice ne signifie pas la fin des opérations pour tous ces marins, le groupe des péniches est en effet déplacé à Bauzemont, à l'est de Nancy, pour participer aux travaux de réfection du canal de la Marne au Rhin. Quant aux canonnières fluviales, dont les batteries avaient été désarmées en décembre 1917, elles reprennent du service en novembre et décembre 1918 pour assurer la police et la surveillance du Rhin.

Si l'on s'en tient à la quantité de pièces d'artillerie fournies par la Marine, celle-ci peut paraître modeste avec un total de 111 pièces¹⁴. Sur ces 111 pièces, plus de

14. Voir Capitaine de corvette Muracciole, *Précis d'histoire maritime, 1914-1946*, Marine nationale, Service historique de la Défense, 1966, p. 39. On compte 29 canons de 14 modèle 1910, 15 canons de 16 modèle 1887, 17 du modèle 1891, 36 du modèle 1893, 14 du modèle 93-96.

la moitié furent détruites par l'ennemi, par accident ou par usure. Pourtant, cet appui d'artillerie joua un rôle déterminant par ses capacités de tir à longue distance inégalées dans l'armée de Terre. Ces capacités furent améliorées au fil de la guerre et les munitions furent adaptées au combat terrestre dans la mesure où elles n'avaient plus pour vocation de percer des blindages, mais bien de toucher des casemates et des concentrations de troupes faiblement protégées. Quoique difficiles à installer du fait de leur masse importante, manquant souvent de munitions en quantité suffisante, ces pièces eurent un réel intérêt opérationnel que souligne l'insistance avec laquelle leur concours fut demandé. Elles permirent également de développer une coopération interarmées et interalliée inédite, les marins se retrouvant en situation de combattre à terre en soutien des Américains arrivés par la mer en France.

La participation des marins aux combats terrestres ne se limite pas à Dixmude, même si la glorification de l'engagement des fusiliers les fit entrer dans la légende. Moins mise en avant, mais essentielle, fut la participation des canonniers et de leurs pièces d'artillerie aux combats terrestres. Le sacrifice des fusiliers donna ainsi naissance à une forme de mythe collectif, célébré tant par les écrits historiques que par les créations artistiques. En 1917, Georges Le Bail décrivait avec emphase cette « *phalange héroïque née spontanément à la lumière* »¹⁵. En 1922, le peintre Camille Godet, chargé par Emmanuel Le Ray, architecte de la ville de Rennes, de décorer le Panthéon de l'Hôtel de ville, choisit quant à lui de représenter un fusilier marin croisant une colonne de soldats américains pour illustrer l'arrivée des forces des États-Unis en France. Sans doute décalée par rapport à l'image traditionnelle du Poilu, celle du bachi porté jusque dans les Flandres, loin des bateaux et des ports bases est surtout symbolique de l'engagement total du pays dans la guerre.

15. Georges Le Bail, *La Brigade de Jean Le Gouin : histoire documentaire et anecdotique des fusiliers marins de Dixmude*, Paris, Librairie académique Perrin, 1917.

Le blocus, la guerre sous-marine, les convois¹

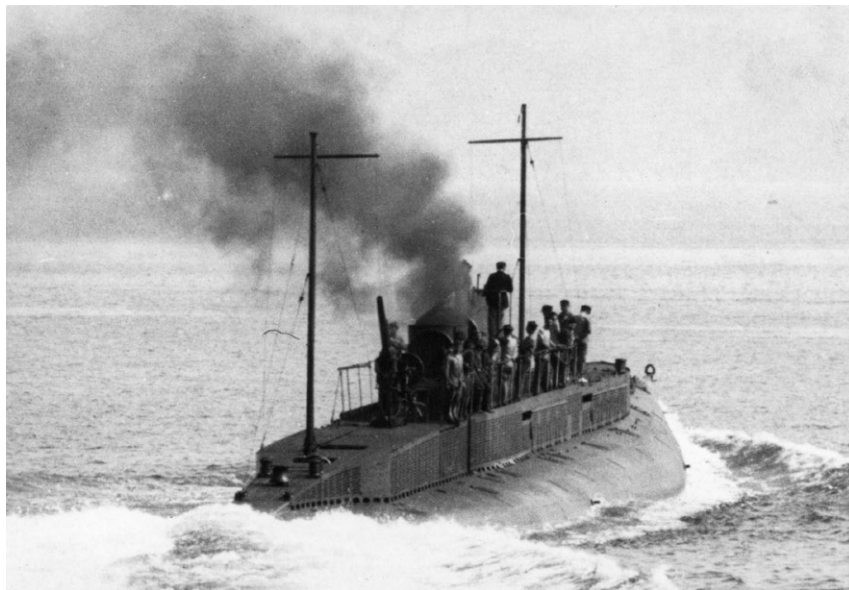
Tristan LECOQ

de l'Académie de Marine

Inspecteur général de l'Éducation nationale

*Professeur des universités associé (histoire militaire et maritime
contemporaine) à l'université Paris-Sorbonne*

1. Tristan Lecoq, « La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre », *Revue d'histoire maritime* n°22-23, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, juin 2017, p. 369-402.



Le sous-marin de haute-mer *Dupuy de Lôme*.
© SHD.

La Grande Guerre sur mer se lit 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. Les Alliés doivent en fait conduire un blocus, protéger les lignes de communication, enjeux essentiels d'une guerre longue, vaincre les sous-marins allemands. 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. 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 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'aéronautique navale 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 Friedman².

Les réflexions qui suivent portent sur une série de problématiques emboîtées. Il convient 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 reconstruire l'interaction des fronts terrestres et maritimes.

L'entrée en guerre repose sur une conviction et une nécessité : la bataille décisive aura lieu entre escadres cuirassées, en haute-mer, et la Marine devra assurer les transports de troupes et protéger les lignes de communication maritimes. Seule cette seconde intuition se révèle exacte : pas de bataille courte et décisive sur les mers, mais dès 1914, une longue maîtrise de la mer qui permet d'acheminer les renforts.

2. « La Première Guerre mondiale était la parfait illustration du vieux dicton selon lequel les plans de batailles survivent rarement au contact de l'ennemi ». Norman Friedman, *Naval Firepower: Battleship, Guns & Gunnery in the Dreadnought Era*, Barnsley (Yorkshire), Seaforth Publisher, 2008, p. 101.

Toulon d'abord et Marseille, toute 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 mer 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 du 11 novembre 1918.

Pour bien comprendre la longue entrée en guerre navale, il faut 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 à partir de mars 1915... et la guerre sous-marine conçue, construite et mise en œuvre par les Allemands comme un contre-blocus.

D'une forme de guerre à une autre, du printemps 1915 au printemps 1917, c'est un moment 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, sans la France : le Jutland, mais pas de Tsushima pendant la Grande Guerre. Une « deuxième Marine » naît : chalutiers, escorteurs, bateaux marchands, plus ou moins armés. Victoire de la « poussière navale » et rôle de la marine marchande. « L'engagement décisif » a lieu à l'ouest, dans les tranchées, et à l'est avec les conséquences militaires de la Révolution russe. À partir de 1917, c'est le renversement de tout : des fronts, des alliances, des priorités. C'est l'entrée en guerre des États-Unis. C'est l'adoption du système des convois qui parachève les efforts du blocus, rend le ravitaillement des Alliés possible, rend inefficace le contre-blocus allemand.

Pour comprendre la sortie de la guerre, comme pour l'entrée en guerre, on dépassera le cadre chronologique et problématique en s'y adonnant autrement, du printemps 1917 à la conférence de Washington (1921-1922) pour prendre en écharpe la victoire des puissances maritimes et du blocus, les traités de paix et le « premier après-guerre », à la suite de la conférence de Washington.

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 espaces de la guerre. L'évolution des opérations navales voit le triomphe du blocus, c'est-à-dire de la « non-bataille » sur mer, la guerre sous-marine à outrance comme arme

du contre-blocus allemand, 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. Blocus des puissances centrales et ses conséquences ; contre-blocus allemand et son échec. Tout a été éprouvé. Tout a été prouvé. 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. Ces câbles sont une ligne de vie sous les mers qui représente une capacité d'informations déjà très importante en 1914. Si les principaux réseaux sont britanniques, américains et français, les Allemands arrivent immédiatement ensuite et leurs câbles couvrent non seulement leurs colonies, mais relient aussi le monde entier à ces grands ports que sont Hambourg et Brême, à ces centres financiers que sont Francfort et Berlin, aux centres de décision politique et militaire de l'Allemagne impériale.

Les lignes de communication maritimes sont alliées. Trois exceptions, mais 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* ». Une même conséquence : l'isolement de la Russie, après les tentatives navales et militaires improvisées et sanglantes des Dardanelles et de Gallipoli. Les routes maritimes sont alliées et le front est stabilisé à l'ouest à la fin 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 préoccupation majeure des Alliés, 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. Avec la lutte anti-sous-marine, c'est une forme de guerre nouvelle, d'opérations navales nouvelles, des techniques et des matériels nouveaux. La mer est 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. Elle peut conduire, par un blocus, à l'enfermement des puissances centrales.

Le blocus : la longue victoire par l'enfermement des Centraux

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 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, *First Sea Lord*, le 17 février 1913, comme « [...] *the guiding policy of a long war* »³. 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 : au plus près des ports allemands jusqu'en 1910, appelée *close blockade*, et 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'adversaire⁴. 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 politique et technique est ainsi 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 TSE, interception des câbles. La *Room 40* de l'*Admiralty*, où l'on décrypte les messages de l'amirauté allemande, rentre 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 à laquelle

3. « [...] La politique d'une guerre longue ». Christopher M. Bell, *Churchill and Sea Power*, Oxford, Oxford University Press, 2013, p. 44.

4. Les travaux récents d'Olivier Forcade, Professeur des Universités (histoire contemporaine) à Paris IV-Sorbonne et de ses étudiants portent une attention nouvelle à cette dimension de la guerre peu ou mal connue.

on accorde, pour le temps de guerre, une commission d'officier de Marine, sont constituées. 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, très difficile à mettre en œuvre mais qui donne très vite des résultats. Du côté allemand, les résultats en termes de tonnages coulés par les sous-marins, raiders et forceurs de blocus, s'ils inspirent la littérature maritime, ne suffisent pas à desserrer l'étau.

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-marine⁵, à la fois pour retrouver une liberté d'approvisionnement et pour priver l'Angleterre des ressources en matières premières agricoles et industrielles qu'elle importe à plus de 65 %. Arme du contre-blocus, la guerre sous-marine retournerait le blocus contre les Anglais. À moyen terme, la situation économique, sociale et politique – pas encore militaire – des empires centraux dès l'hiver 1916-1917 est marquée par les conséquences du blocus, en particulier dans les grandes villes et les centres industriels⁶.

Pour les Allemands, c'est une « *doppelte Einkreisung* », 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 occupe⁷.

Le blocus a des conséquences strictement navales et militaires. Il peut déboucher, aussi, sur des opérations navales supposées décisives et en fait périphériques. En 1916 pour la *Hochseeflotte*, une obsession taraude l'état-major : sortir pour affronter la *Grand Fleet* britannique. À partir de 1917, c'est rester à l'abri des ports 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 et le front russe). Elle conforte cependant le commandement naval allemand dans la conviction qu'il n'y aura pas de bataille décisive, démontre l'interaction des fronts et une excellente coordination du haut

5. Contrairement à la guerre terrestre dans laquelle le haut commandement décide à peu près seul, la conduite de la guerre navale est arrêtée, dans l'Allemagne impériale, 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.

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

7. Götz Aly, *Comment Hitler a acheté les Allemands ?*, Paris, Flammarion 2012.

commandement allemand et renforce l'idée, chez les décideurs allemands, que la guerre sous-marine est une solution militaire et navale possible, efficace, sinon déterminante pour retourner le blocus contre les Alliés.

Le contre-blocus : les *U-Boote* à l'offensive

Arme du contre-blocus destinée à l'attaque des lignes de communication des Alliés, 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 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 fin 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. Le contre-blocus ne s'établit ni directement, ni facilement.

En 1915, ce sont un million de tonnes qui sont coulées, alors que les constructions britanniques neuves n'atteignent que 650 000 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, ce sont 77 sous-marins disponibles, dont 45 en opérations. 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 des bâtiments submersibles, fragiles, dont l'autonomie en surface et en plongée est réduite et les systèmes d'armes quelquefois peu fiables.

Trois affaires retentissantes émaillent ces opérations : le paquebot *Lusitania* est torpillé le 7 mai 1915 par le sous-marin *U20* du *Kapitänleutnant* Walther Schwieger : 1 198 morts dont 118 Américains, 170 tonnes de munitions, fureur des neutres, dont les États-Unis ; l'*Arabia* britannique, le 19 août 1915 ; le *Sussex* français, le 24 mars 1916.

Devant les réactions des Américains, des neutres et des opinions publiques, le commandement de la guerre navale allemand décide d'un report en Méditerranée de la guerre sous-marine (peu d'Américains, pas de coordination alliée, des conditions maritimes, hydrographiques et météorologiques favorables).

Du côté allié, c'est l'impréparation complète, malgré les longues discussions, notes, papiers... en particulier de l'Amirauté britannique entre 1904 et 1914⁸. 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 Calais – une tactique combinant la détection (aléatoire), la recherche (difficile), la poursuite (inégal) est arrêtée, mais sans aucune coordination opérationnelle, ni de coordination entre les armes. La logique d'arme (le bâtiment de surface, l'avion, le poste de guet ou de transmission) 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 : 19 *U-Boote* coulés en 1915... alors que l'*UB 35* du lieutenant de vaisseau Lothar von Arnaud de la Perrière coule plus de bateaux que le plus grand des as allemands de la Seconde Guerre mondiale !

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 à bout de bord, des systèmes d'armes insuffisants (canons ou grenades anti-sous-marins), des équipages peu ou mal formés.

La protection des routes maritimes, complément indispensable du blocus, est effectuée par des navires qui patrouillent, de jour et de nuit, le long des axes que doivent emprunter les navires marchands. Son efficacité est questionnée dès la

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

Conférence navale interalliée de Paris (7 décembre 1915), elle l'est à Malte (2 mars 1916), à Londres (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 très 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 publique⁹. 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 suivre¹⁰. Défendre la profession en ajustant ces objectifs peu conciliables que sont les logiques financières et les logiques militaires. La guerre laissera des traces.

L'essentiel est cependant là : il y a une relation directe entre le blocus, le contre-blocus et la lutte anti sous-marine.

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 restriction. Le contre-blocus y gagne en efficacité et en résultats. 128 *U-Boote* y sont prêts : 59 qui dépendent de la *Hochseeflotte*, 38 au large des Flandres, 26 opérant à partir de l'Adriatique. En cinq mois, les résultats sont spectaculaires : plus de 600 000 tonnes coulées par mois. 700 000 en avril. 800 000 tonnes en juin. Le déficit total des Alliés et des neutres, en tonnage marchand, s'élève à plus de 2,6 millions de tonnes à la fin de l'année 1917. 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 rayon d'action plus réduit, ne partent de surcroît pas des mêmes bases qu'en 1941 (Saint-Nazaire, etc.) les *U-Boote* de l'amiral Dönitz¹¹.

9. Christian Borge, "Le comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime", in « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », *Revue d'histoire maritime*, n° 20 Paris, PUPS 2015, p. 91-102.

10. Emmanuel Boulard, "La défense littorale pendant la Grande Guerre", in « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, Paris, PUPS, 2015, p. 103-115.

11. 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 Zeebruges, point de passage obligé des sous-marins allemands basés à Bruges. Le « raid » sur Zeebruges n'empêche pas les Allemands de rouvrir, deux jours après, un accès à la mer pour leurs sous-marins.

L'amiral britannique Jellicoe, vainqueur du Jutland et qui est devenu ensuite *First Sea Lord* 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 guerre...* »¹². À l'amiral américain Sims, nommé commandant 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 délai* »¹³.

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 tentatives de paix séparée des uns et des autres¹⁴. Ce sont les pertes en bateaux marchands, en Atlantique, dans la Manche et en mer du Nord, et en Méditerranée. Victoire du contre-blocus sur le blocus?

Les convois : la ligne de vie des Alliés

Le 6 avril 1917, c'est l'entrée en guerre des États-Unis. L'intervention à proprement parler navale de ces derniers 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 qui, très vite, vont intervenir sur les côtes de France, protéger les navires marchands, chasser les sous-marins¹⁵.

Dans le cadre de la guerre que livrent les sous-marins allemands, les États-Unis ont une capacité de *shipping* à laquelle s'ajoutent, à compter d'avril 1917, les navires allemands saisis, ainsi de dix-huit paquebots dont le flambant neuf SS *Vaterland*, rebaptisé USS *Leviathan* transformé en transport de troupes. C'est aussi une capacité de construction très vite en plein développement : quatre millions de

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

13. 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, dès son arrivée à Londres en avril 1917, que « [...] si cette destruction [...] du tonnage anglais [jusqu'à 900 000 tonnes 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 il avait envoyé à son gouvernement un rapport dans lequel il écrivait « [...] nous perdons la guerre », amiral William S. Sims, *op. cit.*, p. 18 et 49.

14. Guy Pedroncini, *Les négociations secrètes pendant la Grande Guerre*, Paris, Questions d'histoire, Flammarion, 1969.

15. Joseph Husband (Ensign, USNRF), *On the Coast of France. The Story of the United States Naval Forces in French Waters*, Chicago, A. C. McClurg and Co., 1919, et François Schwerer, « La lutte contre les sous-marins et l'arrivée des Américains », *Neptunia, revue de l'association des amis du Musée de la Marine*, n°273, mars 2014, p. 35-45.

tonnes de constructions marchandes neuves pendant la Grande Guerre et des bateaux marchands modernes, image du retour de la croissance économique.

Au premier semestre 1917, 20 *U-Boote* sont coulés. Au second semestre 1917, ce sont 45 *U-Boote* qui sont envoyés par le fond. Dans le même temps, les Alliés maintiennent l'effort de constructions neuves.

Surtout, le système de convoi est définitivement adopté à l'été 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. Les Français l'avaient imposé en 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. Il constitue l'élément décisif pour conforter les résultats du blocus en mettant fin à la guerre sous-marine allemande.

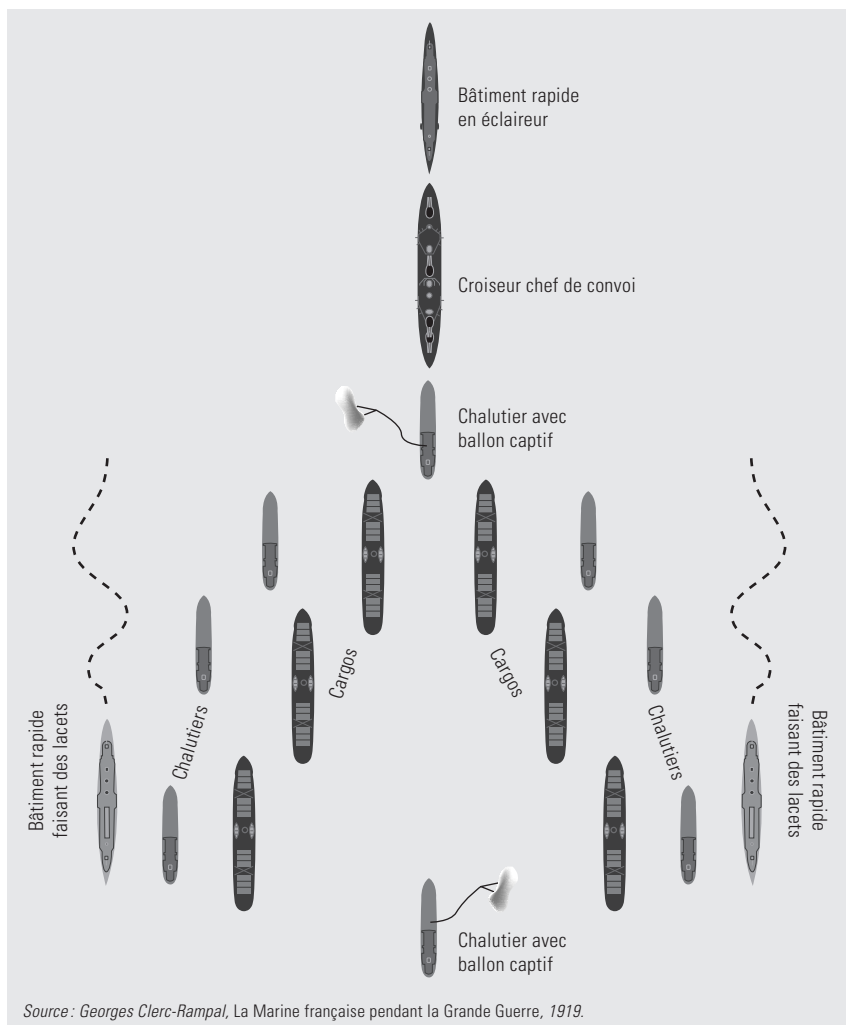
Concentrant les bateaux en groupes fortement défendus, le système des convois, beaucoup plus efficace que les routes patrouillées, consiste à renoncer à protéger la mer pour protéger les navires : c'était une position de l'État-Major Général de la marine française. Les convois sont étendus à la Méditerranée en septembre 1917.

En novembre 1917, ce sont 40 % des navires alliés qui naviguent en convois. En avril 1918, 69 %. En septembre 1918, 90 %. Blocus et convois se conjuguent désormais.

Si le premier rôle est joué par la *Royal Navy*, la Marine nationale joue très bien son rôle de second. Organisation des 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 comptera 1 131 bateaux pour la défense des lignes de communication, 1 264 avions en 18 centres, 37 dirigeables...

La Marine tient, en Méditerranée, le premier rang en matière de protection du commerce et des convois. En 1918, ce sont 75 contre-torpilleurs français, contre 45 destroyers britanniques et 43 italiens, qui y sont affectés à ces missions. Tous les moyens 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.

Schéma d'une organisation complète de convoi



Armes, systèmes d'armes, détection : les progrès s'accroissent. Canon de 75 mm et grenades Guiraud de 25 puis de 40 et de 75 kilogrammes. Appareils d'écoute fondés sur les travaux du lieutenant de vaisseau Walser, portant sur la nature et la détection des sons, dont les expérimentations terminées en décembre 1917, et complétées par la formation des matelots « écouteurs » permettent de rendre opérationnels, en mars 1918, des « groupes offensifs d'écoute » pourvus des hydrophones conçus

par le professeur Langevin du Collège de France. En septembre 1918, huit de ces groupes opèrent en Méditerranée. Trop peu, trop tard ? Ce sont les mois qui vont de janvier à mai 1918 qui voient la période maximale d'activité des sous-marins allemands, au même moment que les mouvements des troupes destinées au front Ouest. De janvier à mai 1918, 541 000 tonnes sont coulées en Méditerranée, 960 000 tonnes ailleurs. De mai à octobre, 240 000 tonnes sont coulées en Méditerranée, 960 000 tonnes ailleurs. Le tournant a bien lieu en septembre.

L'efficacité de la lutte anti-sous-marine est démontrée en Méditerranée, aux approches des eaux britanniques où se concentrent les convois, en mer du Nord et dans la Manche. Détection offensive, grenadage, liaison des armes : une logique de milieu l'emporte sur une logique d'arme ou de théâtre, pour ne jamais y voir 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-marins.

La guerre sous-marine est 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. Le résultat se lit à la mesure d'un blocus efficace et, surtout après 1917, l'appui américain, le contrôle du commerce mondial et des routes maritimes, le système des convois. On comprend alors 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 pu, pour partie, contester ce point de vue dans les années 1920, en arguant du fait d'une puissance maritime allemande intacte à la fin de la guerre.

L'épuisement allemand – pour ne pas parler des Autrichiens – est cependant complet, physique, moral et matériel en 1918, au moment où se concentrent à nouveau toutes les chronologies de la guerre : offensives allemandes du printemps et de l'été 1918 à la mesure des échecs de la guerre sous-marine et de la fin des combats à l'Est, offensives alliées en Italie, dans les Balkans, au Proche-Orient, lassitude croissante des sociétés en guerre.¹⁶

16. En témoigne la relation des derniers mois des combats par Ernst Jünger, *Carnets de guerre 1914-1918*, Paris, C. Bourgois, 2014.

« *La Grande Guerre a été encadrée par deux illusions : la guerre courte et la paix longue* »¹⁷. La sortie de guerre, c'est une paix « bâclée »¹⁸, une situation politique, économique et sociale troublée, et une France en tension entre son rôle de gendarme en Europe, contre une revanche allemande, contre la révolution bolchévique, sans les puissances maritimes qui s'en retirent après être sorties de la guerre comme les vrais vainqueurs de celle-ci, ce qu'elles démontrent lors de la conférence de Washington, en 1921-1922.

Dix ans après la victoire, le commandant en chef de l'armée française le reconnaît cependant : « *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* »¹⁹. Il aurait pu ajouter « ... avec le blocus ».

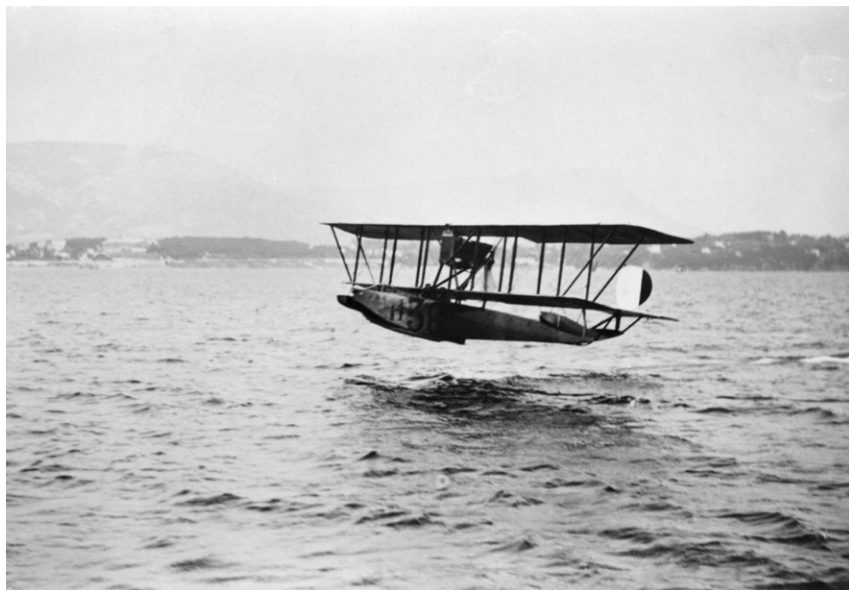
17. Guy Pedroncini, *art. cit.*, p. 231.

18. Michel Launay, *Versailles, une paix bâclée ? Le XX^e siècle est mal parti*, Bruxelles, éditions Complexe, 1999.

19. Philipe Pétain, « La guerre maritime », *La guerre mondiale 1914-1918*, Toulouse, éditions Privat, 2014, p. 253.

L' aéronautique maritime

Amiral OUDOT de DAINVILLE



Hydravion FBA avant l'amerrissage.
© ARDHAN.

La Marine, prenant exemple sur l'Armée, a suivi dès le début les progrès de l'aéronautique, attirée par l'hydravion qui évoluait dans son milieu, mais aussi tentée par l'avion à roues. Elle achète deux avions en 1911 dont elle attend qu'ils lui permettent d'accroître la portée de détection de l'adversaire. Elle l'expérimente lors des grandes manœuvres de 1914, répétition avant la Grande Guerre.

Cette faiblesse de l'aviation maritime au déclenchement de la Grande Guerre ne va pas favoriser son insertion dans cet affrontement marqué par la prédominance de la stratégie terrestre. Néanmoins son rôle ira croissant, notamment dans la guerre contre les sous-marins.

Pendant les premiers mois, la Marine ne sait pas comment utiliser son aviation : le matériel s'est développé trop vite, la réflexion tactique n'a pas suivi. Elle débute la guerre avec 14 hydravions disparates servis par 27 pilotes, dont une quinzaine formés à la hâte les mois qui ont précédé le cataclysme ; c'est peu comparé aux 816 appareils qu'a reçus l'Armée entre 1910 et 1914.

La première opération de Suez

Dès septembre 1914, la *Foudre* appareille de Toulon pour Antivari (aujourd'hui Bar, au Monténégro) qu'elle atteint le 6, transportant deux hydravions Voisin qui doivent participer au barrage pour contenir la flotte autrichienne dans ses ports du nord et de l'est de la mer Adriatique. Malheureusement, dès les premiers vols, les avions sont endommagés par accident. La *Foudre* fait l'aller-retour pour ramener un mois plus tard deux Nieuport à flotteurs. Mais l'échec des premières missions incite le commandement à les retirer de ce théâtre pour les déployer en Égypte, où les Britanniques les réclament pour assurer la défense du canal de Suez, menacé par les troupes ottomanes conseillées par le colonel d'artillerie bavarois Kress von Kressenstein, plus connu sous le nom de Von Kress Pacha. Son adversaire, le général Maxwell, est obligé de regrouper les troupes dont il dispose le long du canal faute de pouvoir contrôler le trop vaste désert égyptien ; il demande des avions pour assurer la sûreté en profondeur de ses défenses. Des contacts sont pris entre les états-majors alliés et le télégramme suivant est envoyé au ministre, qui accède à la demande : « *La Foudre et les hydravions ne servent pas à l'Armée navale, l'Amirauté considère qu'ils seraient très utiles à l'amiral Carden, la marine britannique ne pouvant lui en fournir* ».

Le 30 novembre 1914, la *Foudre* se présente devant Port Saïd et débarque six hydravions Nieuport. Les marins se trouvent une place à terre et s'installent. Il faut tout organiser, s'installer sur un terre-plein prêté par la Compagnie du canal, télégraphier à Paris pour faire venir plusieurs hangars Bessonneau en pièces détachées, se procurer sur place des véhicules, ou à défaut des charrettes à ânes, essayer de faire dégager la rade encombrée pour permettre le décollage en se faufilant au travers des cargos en attente de passage du canal, des remorqueurs et des canots à moteur de toutes sortes qui transportent les estafettes ou les contrebandiers. Le chef de détachement est le lieutenant de vaisseau de L'Escaille, homme énergique, apprécié par l'état-major britannique, qui le juge ainsi : *« L'officier commandant, lieutenant de vaisseau de L'Escaille, était lui-même un pilote magnifique. Caractère laconique qui se révélait par des actes et non par des mots. Sa petite unité de six Nieuport accomplit une somme de travail admirable et le contraste fut frappant entre l'organisation du département d'aviation de la marine britannique et le modeste équipement des Français. Incidemment, les Britanniques, malheureux quant à leur type de moteur, n'arrivèrent à survoler le territoire ennemi, ni plus fréquemment, ni plus loin que n'aient fait leurs prédécesseurs »*¹.

Une fois installés, les pilotes se verront confier une tâche relativement aisée, car le désert n'offre pas de cachette ; mais les vols sont dangereux. Maxwell pense que l'ennemi peut venir du Hedjaz, dans l'actuelle Arabie saoudite ; il obtient de l'amirauté le prêt de deux précieux croiseurs, la *Doris* et la *Minerva*, pour transporter ses hydravions au plus près. Le 16 décembre, la *Minerva* mouille au fond du golfe d'Aqaba pour mettre à l'eau ses hydravions ; le plus léger pilote de l'escadrille, le matelot Levasseur, est choisi pour la mission ; il doit tenter de survoler les montagnes pour pousser une pointe jusqu'à Maan, où doit se trouver l'ennemi. Il ne parvient pas à prendre l'altitude suffisante et échoue.

Lors de la dernière semaine de décembre, la *Doris* amène le lieutenant de vaisseau Destrem au large de la Palestine et lui permet de localiser une partie de l'adversaire, à Jaffa. Il tente de le bombarder pour le désorganiser, mais ses moyens sont rudimentaires : le rase-motte, quelques bombes, des fléchettes et le pistolet Browning.

Maxwell demande aux marins français de redoubler d'efforts. La Compagnie du canal a transformé en navires porte-hydravions deux cargos allemands réquisitionnés, l'*Anne* (ex-*Aenne-Rickmers*) et le *Raven* (ex-*Rabenfels*), destinés à

1. Lieutenant-colonel Percival George Elgood, *Egypt and the Army*, Oxford University Press, H. Milford, 1924.

remplacer les croiseurs dont l'amirauté ne peut plus se passer. Le lieutenant de vaisseau de Saizieu, tout jeune breveté qui vient renforcer l'escadrille, bombarde dès ses premiers vols une troupe de bédouins qui tente de se camoufler. Les Turcs progressent, épiés par les aviateurs qui rentrent le plus souvent avec les plans criblés de balles : le 20 janvier, le quartier-maître Trouillet les découvre à nouveau à Katia ; le 22, Delage bombarde Bir Sheba. Les Turcs sont maintenant arrivés à proximité du canal. Sur la foi de leurs renseignements, Maxwell fait positionner, dans le canal, des bâtiments de guerre pour appuyer ses troupes.

Les Turcs attaquent le 2 février, les canons entrent dans la danse ; les hydravions se relaient sans interruption pour bombarder avec leurs maigres moyens l'avancée de l'ennemi. Les Britanniques résistent victorieusement, obligeant les Turcs à se replier, poursuivis par les Nieuport. L'escadrille reste jusqu'en avril, remplacée par une unité britannique : elle est rapatriée par le *Campinas* car l'Amirauté lui confie une nouvelle mission, la protection des convois. Elle transite par Malte avant de s'installer à Argostoli.

Avec les As...

Dans ces premières semaines de guerre, le désert n'accapare pas tous les pilotes marins. L'Armée, qui en a un impérieux besoin sur le front de l'Est, les réclame à la Marine qui en cède en octobre 1914 cinq avec une cinquantaine de mécaniciens, renforcés un peu plus tard par 16 autres. Les pilotes marins connaissent des fortunes diverses : le lieutenant de vaisseau Cayla, qui avait quitté l'aviation maritime, reprend du service pour commander le groupe de bombardement n° 1 du 15 juin 1915 au 8 janvier 1916 ; le lieutenant de vaisseau Jean de Laborde commande l'escadrille de bombardement VB2 de novembre 1914 à avril 1915 ; le LV Lefranc, l'école d'aviation militaire d'Avord de novembre 1914 à août 1915. Le lieutenant de vaisseau Dutertre crée et commande en mars 1915 le groupe des avions Breguet Michelin de l'Aéronautique militaire – qui prend le nom d'escadre de bombardement en septembre 1915 –, avant d'être fait prisonnier en mars 1916. Le lieutenant de vaisseau Winter commande l'escadrille de l'Armée VB4, de décembre 1914 à mai 1915, mise en place à Saint-Pol en janvier 1915.

Dans les escadrilles de bombardement de l'Armée, les pilotes marins connaissent la vie et les angoisses de leurs camarades terriens. Ils y côtoient les grands as tels Nungesser, Guynemer ou Heurteaux.

Les terrains où ils sont stationnés se ressemblent tous, vastes prairies bordées de hangars de toile qui ressemblent aux voiles des bateaux qu'ils côtoyaient parfois sur les mers. Le rythme des vols est élevé parce que l'ennemi n'est pas loin, de l'autre côté des lignes. Le matin, les mécaniciens préparent leur avion, mais les pilotes gardent un œil dessus, car ils vont remettre leur vie entre ses ailes. Ils portent l'uniforme de leur armée recouvert, pour le vol, d'un blouson de cuir pour supporter le froid de l'altitude et le vent qui siffle dans les haubans. Quand les ordres arrivent, Cayla, Laborde ou les autres entraînent leurs équipiers cavaliers, artilleurs, fantassins ou marins, tous frères dans cette galère. Ils mettent leur casque, leurs lunettes et grimpent se sangler dans l'étroit habitacle, avant de répéter les gestes qui les propulseront dans le ciel.

Après le décollage, une fois rassemblés, il faut voler bas sans se perdre de vue, en tentant de se faufiler dans les vallées, quand il y en a, et en se repérant au sol : les marins sont experts pour s'orienter avec la lisière d'un bois ou une crête aperçue au loin. Mais il faut grimper pour franchir les lignes, pour échapper aux tirs venus du sol, suivant quand on le peut les voies ferrées. On est loin des vastes étendues maritimes où seules les vagues par gros temps auraient pu les cacher. Ils atteignent l'objectif, où généralement les canons les accueillent, des 77 ou des 105 mm qu'ils savent reconnaître à l'oreille. Ils resserrent les rangs et larguent sur ordre du chef leurs misérables bombes sur les constructions que leurs ancêtres ont patiemment construites, pour en déloger l'ennemi.

Il est fréquent que des éclats scintillent sous leurs plans, la chasse ennemie. Les mitrailleurs doivent s'y préparer, armer leurs armes, vérifier les chargeurs et attendre d'être en portée. Mais les bombardiers sont de lourdes proies, conçus pour porter, pas pour chasser, faciles à abattre pour les chasseurs rapides et maniables. Il faut ruser, manœuvrer, esquiver pour essayer de s'en sortir.

Il ne reste plus qu'à se poser, rebondir sur les mottes de terre de la prairie qui sert de terrain ; une fois arrêté, signaler les pannes aux mécaniciens, faire son rapport et se retrouver au mess. Alors le soir, pour oublier l'odeur d'huile, le froid et le visage aux yeux définitivement clos, et parce qu'ils ne pourront pas dormir malgré la fatigue, prendre une voiture pour aller à Paris, s'étourdir rue Royale, les marins connaissent le chemin, chez Maxim's ou ailleurs, dans le bruit de la fête pour couvrir celui de la guerre. Et puis, à l'aube, reprendre la route pour retrouver le confort des draps préparés par leurs ordonnances – plus accueillants que ceux des bannettes ou des hamacs – qui viendront très vite les réveiller si on a besoin d'eux sur le terrain. Puis, le temps d'avaler un café, une nouvelle journée commence, avec les mêmes

avons alignés là où, peu de temps auparavant, broutaient des vaches pacifiques. Un nouvel objectif doit être traité.

Hydravions et sous-marins

Tandis que se vivent ces drames dans le ciel, la guerre se prolonge, les stocks s'épuisent. La nécessité d'aller chercher le ravitaillement à l'extérieur devient plus impérieuse. Les forces des empires centraux sentent qu'il y a moyen de faire plier les Alliés sur ce théâtre maritime. C'est la mission des sous-marins allemands et autrichiens qui maintiennent sur le trafic commercial une pression qui deviendra totale en 1917, avec la déclaration de guerre sous-marine sans restriction.

La protection rapprochée du flux logistique est assurée par l'escorte des bâtiments de guerre, alors que les escadres sont chargées de traquer les sous-marins en haute-mer ; mais elles doivent également s'en défendre pendant les transits. Le commandement naval décide en 1915 de les faire suivre par un bâtiment porte-hydravions, car sans éclairage aérien, les flottes courent de réels dangers du fait de sous-marins qui passent alors plus de temps en surface qu'en plongée. La seule unité de la marine française capable de porter des hydravions est la *Foudre* : malheureusement, à l'issue de ses transports vers l'Égypte, elle a été transformée en bâtiment-atelier. Faute de *Foudre*, l'état-major scrute la liste navale et finit par dénicher, en 1916, un bâtiment-hôpital, le *Campinas*, dont les brancards sont remplacés par des grues pour filer le train de l'escadre en Méditerranée avec le plein d'hydravions. En Manche, trois petits paquebots, le *Nord*, le *Rouen* et le *Pas-de-Calais* subissent la même transformation et deviennent à leur tour les bâtiments gigognes, porteurs des mécaniciens, des pièces de rechange et parfois du salut inespéré quand le vol a mal tourné. La contribution de ces navires à l'effort de guerre sera marginale car les escadres françaises ne sortent pas beaucoup.

Le nombre d'hydravions ne s'accroît que lentement, en raison de la concurrence de l'Armée. Le chef du service de l'aéronautique, le capitaine de vaisseau Noël, se plaint dès 1915 des lenteurs des productions destinées aux marins : « *Les constructeurs d'aviation, étant tous fort occupés par les commandes de la guerre, ne s'intéressent plus aux questions spéciales des hydravions* ».

En juillet 1915, 54 appareils sont en service, 64 en janvier 1916, 96 en juillet. Les appareils qui sortent des chaînes sont convoyés par les pilotes venus du front pour les mener au combat. Ce n'est qu'en 1917, avec la déclaration de

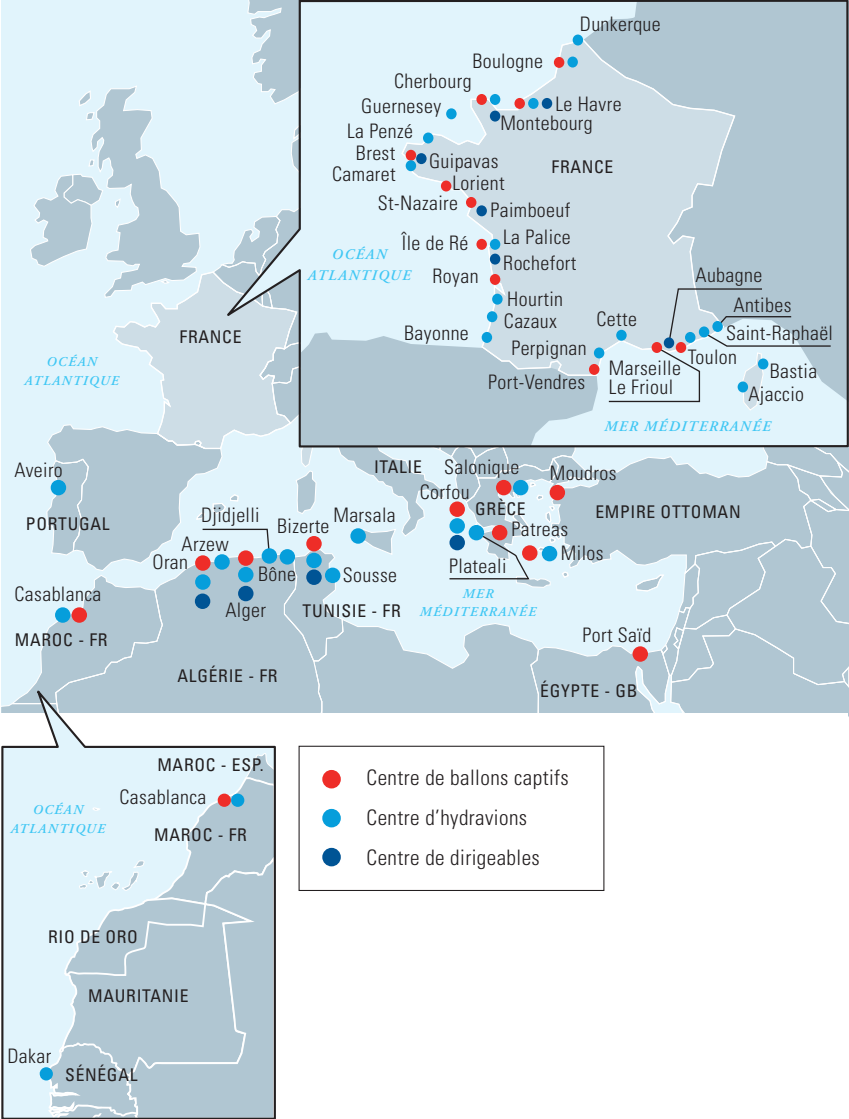
la guerre sous-marine à outrance que l'amiral Lacaze lance, pour renforcer la protection des convois, un grand programme de construction aéronautique, qui sous l'impulsion de L'Escaille permettra à la Marine de disposer, le 11 novembre 1918, de 1 264 appareils, hydravions de haute-mer, de patrouille côtière, d'alerte et de chasse, ainsi que de 37 dirigeables et 200 ballons captifs, à comparer aux 11 836 avions de l'Armée et aux 2 926 utilisés par les Britanniques.

Une Direction générale de la guerre sous-marine est créée en juin 1917, en vue de concentrer tous les efforts : l'aéronautique lui est intégrée car elle va contribuer à la lutte contre ce danger permanent pour les convois.

La Marine répartit la quasi-totalité de ses appareils dans les installations côtières qu'elle dissémine le long du littoral. Trente-cinq nouveaux centres d'aviation sont ainsi créés pour assurer la protection des approches maritimes. Ils contribuent à l'histoire de l'aviation maritime, car ils vont former la génération qui la construira après la guerre en se livrant aux expériences les plus folles. Destrem, rentré de Palestine, prend le 13 mars 1917 le commandement du Centre de Lorient, port d'embarquement du matériel à destination de la Russie, après avoir assuré celui d'Argostoli ; Georges Guierre prend celui du Centre du Tréguier le 17 juin 1917. Plusieurs de ces centres sont cédés aux pilotes de la naissante aviation navale américaine qui débarquent du *Neptune* et du *Mabel Baird* le 5 juin 1917 pour aider à la protection des convois sur les côtes de l'Atlantique ; ils ne sont encore que trois pilotes mais l'instruction des 50 recrues débute à Hourtin et Saint-Raphaël, puis Lacanau. La guerre va donner sur les côtes bretonnes un essor extraordinaire à l'*US Naval aviation* ; des liens sont ainsi tissés qui ne se démentiront jamais.

Le plus célèbre des centres est celui de Dunkerque, où opère la fameuse « escadrille de Dunkerque » chargée, comme toutes les autres, de la lutte contre les sous-marins, mais dont les pilotes, qui rassemblent la fine fleur de ce que compte l'aviation maritime, n'hésitent pas à se frotter aux Allemands en combat aérien malgré les faibles performances de leurs lourds hydravions. Le lieutenant de vaisseau de Laborde en prend le commandement en avril 1915, en remplacement de Dutertre, accidenté. Le lieutenant de vaisseau Janvier s'y fait remarquer par son agressivité avant de disparaître aux commandes de son avion. Un certain Teste, qui n'est alors que simple observateur, est abattu en 1917 par les Allemands après une héroïque résistance ; bien qu'il ait tenté de se faire passer pour mort dans le fond de son épave transpercée, il est fait prisonnier et interné en Allemagne.

Centres de l'aviation maritime en 1918



Source : ARDHAN.

Dans le centre d'aviation maritime de Dunkerque, comme dans les autres centres et sur les terrains de bombardement, les journées s'écoulaient de la même manière. Les marins ne font pas grand-chose, mais ils le font tôt. C'est particulièrement vrai à Dunkerque, car les sous-marins attaquent les convois au large à l'aube, à l'heure où faiblissent les yeux rougis des veilleurs sur les passerelles, brûlés par l'air marin, les paupières engourdis par le sommeil, dans l'attente de la relève de quart. Il faut démarrer les moteurs, arracher au plan d'eau, moteur à plein régime, l'hydroporteur des bombes que l'on a fixées sous les plans. La longue veille commence, il faut scruter la mer en ouvrant grand des yeux qui pleurent car les lunettes ne sont pas étanches. Combien de fois croit-on apercevoir l'ennemi alors qu'il ne s'agit que d'un bois flotté...

Dunkerque est proche des lignes adverses d'où peuvent décoller les redoutables chasseurs ennemis. Il faut donc regarder aussi en l'air, passer du bleu ou gris de la mer au bleu ou gris du ciel.

Il faut sauver sa peau en apercevant à temps les Brandenburg, ces redoutables chasseurs, bien plus maniables et rapides que les lourds hydravions chargés de bombes et de flotteurs. Il faut ruser, se dissimuler dans les nuages quand il y en a ou amerrir quand l'état de la mer le permet pour simuler la panne. Si les Allemands poursuivent l'attaque, il faut alors pointer la mitrailleuse, viser et tirer pour essayer de surprendre le chasseur, tout en envoyant un pigeon voyageur pour signaler la détresse. Quand le chasseur s'éloigne, il faut tenter de repartir, s'il n'a pas causé trop de dégâts et si le moteur accepte de démarrer malgré les embruns, pour regagner le plan d'eau de Dunkerque.

Comme à l'escadrille de bombardement, après la matinée passée dans le cercueil volant, prendre une voiture aux chromes rutilants pour rouler à tombeau ouvert retrouver ses camarades de l'aviation, rue Royale, du côté des numéros pairs, en évitant le n° 2², avant de se replonger dans une nouvelle journée à protéger les convois, et si possible sa peau.

Dans les autres centres maritimes, l'activité est plus routinière car les Brandenburg sont hors de portée. Le vol est plus simple, mais la menace principale vient de la panne et des mauvaises conditions météorologiques qui font se mélanger la mer et le ciel, causant le choc fatal.

2. L'Hôtel de la Marine était situé au 2 rue Royale, à Paris.

Après une longue mission d'où, souvent, l'on rentre bredouille, sur le chemin du retour, la tension diminue dans les équipages. La vedette de servitude les ramène à terre. Les hydros sont tirés sur le terre-plein, bichonnés et garés sous les fameux Bessonneau qui ont éclos comme des champignons sur tout le littoral, pendant que les hommes tombent le casque, retirent leur combinaison, et retrouvent leur uniforme. Ils sont questionnés par l'état-major du centre, qui doit transmettre par TSF au commandement, qui maugrée toujours car ils ne sont jamais assez précis, les résultats de la mission pour rédiger une bonne note d'état-major, celle qui sera appréciée et qui favorisera l'avancement.

En Adriatique, des centres sont implantés à Corfou, à Brindisi et à Venise sur la lagune de San Andrea : de cette baie historique s'envolent les hydravions pour aller bombarder les torpilleurs et les sous-marins autrichiens.

Dès qu'ils sont déployés, les hydravions s'attaquent aux sous-marins ennemis, qui en descendent rapidement deux à la mitrailleuse. L'état-major parisien condamne alors la témérité des attaques de navires et veut démontrer aux pilotes qu'ils ont tort. Sans se démonter, le commandant du centre de Corfou rétorque à l'autorité centrale : *« Vous avez eu tort de déclarer la guerre ! »*

Le bilan des hydravions est difficile à dresser : leur activité ne fait que croître tout le long du conflit ; dans les neuf derniers mois de la guerre, ils totalisent 50 000 heures de vol, 9 050 pour le seul mois d'août. Ils subissent des pertes sévères, car ils sont exposés aux coups des chasseurs, plus maniables. Ils remportent des succès dans la chasse aux sous-marins, le repérage des mines et apportent un appui appréciable pour le bombardement des bases allemandes. Leur principal atout est l'effet dissuasif qu'ils exercent sur l'ennemi. En 1918, il est indéniable qu'ils ont contribué, avec les dirigeables, à interdire l'accès du littoral français aux sous-marins allemands et autrichiens, coupables auparavant de fréquentes incursions destructrices. La Marine a dû fournir de gros efforts pour soutenir ses besoins en hydravions, signe de l'intérêt qu'elle leur portait.

Le rôle méconnu des dirigeables

Dans l'air, les hydravions sont épaulés par les dirigeables pour participer à la lutte contre les sous-marins ennemis, les escortes de convoi et les patrouilles en mer. C'est le 1^{er} janvier 1916 qu'est recréé le premier centre d'aérostation maritime à Marquise-Rinxent, près de Boulogne. Le service d'aérostation précédent avait été

supprimé en 1904. L'aviation maritime devient aéronautique maritime avec ses deux composantes, l'aviation et l'aérostation : la Marine découvre les qualités des dirigeables, dans la lutte contre les sous-marins allemands dont l'action s'intensifie après la bataille du Jutland, jusqu'à la guerre sous-marine à outrance en 1917. Ils peuvent s'aventurer loin des côtes, au-delà de la portée des hydravions. Rochefort est initialement choisie pour protéger les convois qui approvisionnent Bordeaux et La Rochelle. L'Armée cède en 1916 et 1917 ses sept dirigeables à la Marine, dont les deux zodiacs *Champagne* et *Marquis d'Arlandes*, armés d'une mitrailleuse et de 1 300 kg de bombes, qui sont affectés à Corfou. La Marine s'implante également au centre d'aviation de Saint-Cyr, pour être proche de *Zodiac*, son principal fournisseur.

Face à l'intensification de la guerre sous-marine et au danger qu'elle représente (en avril 1917, la France n'a que 15 jours de stock de charbon), la Marine crée 12 centres de dirigeables sur le pourtour côtier et 15 centres de ballons captifs, utilisés soit à partir de la terre, soit sur des chalutiers qui les remorquent. Les ballons sont très demandés car, comme l'écrit Thierry Le Roy « *il avait été découvert à bord d'un U-Boot échoué en Manche que les sous-marins allemands avaient ordre de ne pas attaquer un convoi protégé par dirigeable, il fut décidé d'assurer cette escorte chaque fois que la météo le permettrait ; mais en Manche, Atlantique et mer du Nord, en automne et hiver, la sécurité de la navigation était souvent confiée aux seuls hydravions* »³.

Quand la météo le permettait, les dirigeables pouvaient s'aventurer à 100 milles nautiques des côtes, là où les hydravions n'en dépassaient pas 20. Ils obtinrent aussi des résultats appréciables dans la recherche des mines.

Mais le bilan général fut décevant : « *Les dirigeables sont des engins volumineux qui nécessitent des abris importants et coûteux ; ils sont trop facilement soumis à l'influence du vent et peuvent devenir incontrôlables dans certaines situations météorologiques. En revanche, on peut être admiratif quand on constate le rythme élevé de sorties qu'ils sont capables d'assumer en temps de guerre, assurant par leur simple présence une dissuasion efficace contre les sous-marins ennemis. De 1916 à 1918, ils sont intervenus 31 fois contre des sous-marins ou des cibles supposées telles. Mais leur véritable rôle n'a pas été d'attaquer les submersibles mais plutôt de dissuader ceux-ci d'entrer en action et ils ont en cela parfaitement réussi* »⁴.

3. Thierry Le Roy, « Le personnel de l'aérostation maritime française (1917-1919) », *Revue historique des armées*, n°252, 2008, p. 104-113.

4. Robert Feuilloley, *Les Dirigeables de la marine française (1915-1937)*, ARDHAN, décembre 2008.

Le tonnage des navires torpillés, qui a atteint 871 000 tonnes en avril 1917, diminue de 60 %. Les équipages effectuent un travail formidable, des missions obscures, ingrates et trop dures. Quand ce ne sont pas les canons de l'ennemi qui les accueillent au hasard d'un bâtiment découvert, c'est la panne qui ne pardonne guère, on est contraint alors, dans le meilleur des cas, d'amerrir et de dériver doucement, endurant une lente agonie dans l'espoir d'un secours problématique, qui mit pour l'un d'entre eux 12 jours à venir, et pour d'autres se termina par la noyade. Il n'y a jamais d'exploits, de rencontres glorieuses : on n'évoque jamais les Guynemer de la Marine ; il n'y a que la besogne quotidienne, les croisières fastidieuses, le travail monotone et dangereux qui use les nerfs de l'équipage. Leurs faits d'armes sont construits de présence quotidienne et non de rares et brefs coups d'éclat, bien souvent faits du hasard.

Et pourtant, sans ces hommes, les frontières maritimes auraient été à la merci des raids meurtriers de l'adversaire, les côtes auraient été peu sûres, les populations du littoral auraient vécu dans la crainte d'une attaque, les ports n'auraient pu écouler l'indispensable flux logistique nécessaire pour nourrir et défendre la nation, le troisième régiment de tirailleurs algériens n'aurait pu être engagé pour sauver Verdun. L'opinion ne sait pas reconnaître les mérites de la constance et les gouvernements, soucieux de leur assise populaire, sont parfois enclins à sacrifier la constance au panache.

La véritable naissance de l'aéronautique maritime

L'aéronautique maritime va profiter du formidable progrès technologique qui accompagne la Première Guerre mondiale. L'avion est devenu une arme redoutable, indispensable pour les missions de sûreté. C'était un œil, il a maintenant des bras. Le lieutenant de vaisseau Le Prieur invente la grenade anti sous-marine : le 28 mars 1918, il en largue deux sur la coque de l'ex-sous-marin *Alose* qui coule en 40 secondes. Le Prieur, encore lui, fabrique des roquettes destinées à interdire le ciel aux ballons captifs allemands. La maniabilité et la résistance des avions progressent ; les moteurs gagnent en puissance et en fiabilité : le Clerget très répandu en 1914 développe 60 hp alors que le Mercedes de 1918 atteint 260 hp, l'Hispano et le Renault 300 hp. L'avion de 1918 a donc acquis les qualités qui lui faisaient défaut en 1914 pour en faire un véritable avion marin.

L'aérostat progresse aussi. En 1914, les ballons captifs sont instables et inutilisables par vent supérieur à 36 km/h. Début 1917, les ballons Caquot type P, adaptés

au service de mer, peuvent subir des vents de 125 km/h. La durée de vol des dirigeables augmente, passant de quelques heures à plus de 90 heures, ainsi que l'altitude (utile pour éviter les premiers chasseurs aériens), avec près de 7 500 mètres pour certains.

Les effectifs ont suivi la même évolution. Au 11 novembre 1918, l'aéronautique maritime, qui représente un dixième des effectifs de la Marine, compte 11 000 hommes, dont 4 000 dans l'aérostation (ballons captifs et dirigeables) et 7 000 dans l'aviation, dont 700 pilotes d'hydravions et autant d'observateurs. 135 pilotes et observateurs d'hydravions ont disparu pendant le conflit.

Pour la réalisation de son matériel, la Marine crée un service technique et industriel de l'aéronautique maritime et une commission d'études pratiques d'aviation chargés d'étudier les prototypes des constructeurs, de vérifier leurs aptitudes et de s'assurer que les matériaux employés offrent de bonnes garanties, avant d'autoriser la fabrication en série. Le capitaine de frégate de Laborde prend la tête du service en avril 1917, secondé par le lieutenant de vaisseau Nové-Josserand pour le personnel et le lieutenant de vaisseau Hautefeuille pour le matériel.

L'aéronautique militaire connaît ainsi un développement extraordinaire. En 1917 est créé un sous-secrétariat d'État à l'aéronautique pour lequel la Marine fournit un apport décisif en effectifs – officiers, ingénieurs mécaniciens, ingénieurs du Génie maritime et personnel subalterne spécialisé – sans lequel cette institution n'aurait pu naître. La Marine peut donc revendiquer une part de fondateur, matériel et spirituel.

La formation des pilotes s'est standardisée. Les écoles privées cèdent la place aux militaires qui réglementent les méthodes : l'apprentissage dure trois mois, commence par une sélection où les pilotes apprennent à rouler sur un avion aux ailes tronquées surnommé le « Pingouin » et continue en spécialisant les candidats, dans la chasse, à Pau, ou le bombardement, à Avord. À Saint-Raphaël, école des hydravions, il faut réussir douze amerrissages et un voyage aller-retour jusqu'à Toulon pour obtenir le brevet d'hydravion. Depuis 1912, les pilotes débutants reçoivent un carnet d'emploi du temps, qui deviendra le fameux carnet de vol, document qui garde la mémoire des heures dangereuses et victorieuses de l'équipage et de sa machine ; en 1917 est créé leur insigne distinctif. En juin 1917, une deuxième école pour les pilotes d'hydravions s'ouvre à Hourtin. Les deux centres de la Marine forment ainsi, aux côtés de leurs camarades français, des Américains, des Russes émigrés et des Portugais.

L'armistice de 1918 a donc laissé en héritage à l'aéronautique maritime les hommes, le matériel et l'organisation qui lui sont indispensables pour progresser et imiter les Alliés qui ont réalisé quelques exploits aéronavals, même si les informations données par les hydravions embarqués ne furent pas utilisées lors de la bataille du Jutland. Dès Noël 1914, des hydravions britanniques venus de leurs bateaux porteurs ont bombardé sans grand succès les hangars à dirigeables de Cuxhaven, des avions à roues remorqués sur une plate-forme ont réussi à atteindre des dirigeables. Le 18 juillet 1918, ils ont réalisé le premier raid de porte-avions à partir du *Furious* pour incendier les hangars à dirigeables de Tondern, dans le Schleswig-Holstein, sur le même porte-avions qui réalisera le premier raid aéronaval à Tarente lors du second conflit mondial.

La montée en puissance de l'aéronautique navale fut donc progressive. Elle réussit à se rendre indispensable, dans la maîtrise navale, comme les Breguet Atlantique l'assurent cent ans plus tard, et tant à Port Saïd qu'à Cuxhaven, dans la projection de puissance, comme les aéronefs du *Charles de Gaulle* aujourd'hui.

Une marine victorieuse, mais une victoire... à la Pyrrhus

Jean de PRÉNEUF

Thomas VAISSET

Service historique de la Défense



Montage de turbines de torpilleurs aux chantiers de Bretagne (détail).
© Maurice Boulay / ECPAD / Défense / SPA 8 BO 267.

La Marine nationale a apporté une contribution significative à la signature de l'armistice du 11 novembre 1918. Avant tout parce qu'elle a participé à l'acquisition de la maîtrise de la mer, préalable indispensable à la victoire dans le cadre d'un conflit global et prolongé. Au plus fort de la tempête, le contrôle des routes maritimes a ainsi permis d'éviter l'effondrement du front occidental. Il a ensuite permis l'acheminement du corps expéditionnaire américain, prélude indispensable à la victoire finale. L'arrivée, saines et sauvées, des armées de l'oncle Sam a en effet provoqué le basculement définitif du rapport de force à l'ouest. Mais la renonciation de Berlin a aussi été précipitée par la défection de ses alliés austro-hongrois et ottoman qui ont été vaincus grâce à une stratégie périphérique dont l'importance est trop souvent minorée. Or, les coups de boutoir des armées de l'Entente en Italie et sur les fronts oriental et moyen-oriental n'ont été rendus possibles ici aussi que par la victoire dans la lutte anti-sous-marine (ASM) en Méditerranée dont 50 % des moyens sont alors mis en œuvre par la Marine nationale. Ce succès est en effet la condition *sine qua non* de la projection et du soutien des corps expéditionnaires. Enfin, les arsenaux de la Marine ont joué un rôle décisif lors de la première moitié du conflit jusqu'à ce que la mise en place d'une économie de guerre, dès 1916-1917, ne vienne relativiser leur part – qui reste néanmoins cruciale – dans la mobilisation industrielle.

Victorieuse, la Marine de 1918 l'est donc assurément. Mais il s'agit d'une victoire à la Pyrrhus, aussi paradoxale et coûteuse qu'elle est incertaine et amère. La contribution majeure au succès final a été réalisée au prix d'une utilisation intensive de l'outil naval de 1914. Elle a été aussi permise par un profond renouvellement, que ce soit en surface, sous l'eau, dans les airs ou sur terre. Or cette refondation reste partielle, car il a fallu donner la priorité aux opérations terrestres. Achèvement la modernisation en cours de la flotte et des arsenaux représente aussi une gageure, car le pays est exsangue financièrement. Traumatisée par le sacrifice des Poilus, la majorité de la population et des élites aspire à toucher les dividendes de la paix qui se profile et comprend mal le rôle joué par la Marine comme la nécessité de poursuivre son adaptation aux mutations de la guerre sur mer. Cette incompréhension est d'autant plus largement partagée que la situation stratégique apparaît favorable avec la disparition des menaces navales italienne, austro-hongroise et surtout allemande. Dresser le portrait de la Marine à la fin 1918, c'est donc présenter le visage d'une flotte entre deux rives, entre paix et guerre, entre obsolescence et modernisation, entre victoire à portée de main et doutes face à un avenir incertain.

L'armistice n'est pas la fin de la guerre

Sur mer comme à terre, la Grande Guerre ne s'achève pas le 11 novembre 1918. Les unités de la Marine continuent d'assurer le blocus afin de faire pression sur l'Allemagne jusqu'à la signature de la paix, le 28 juin 1919, à Versailles. Des forces importantes sont aussi positionnées devant les côtes de Méditerranée orientale, de Constantinople au Levant. Mais c'est en mer Noire que le dispositif est le plus important. Engagée pour surveiller l'évacuation des troupes allemandes après l'armistice de Brest-Litovsk, en mars 1918, puis pour soutenir les troupes contre-révolutionnaires et alliées qui luttent contre les Bolchéviques, l'escadre de la mer Noire, commandée par le vice-amiral Amet, rencontre de nombreuses difficultés. À la complexité de la situation politique sur le terrain s'ajoute la défaillance du ravitaillement et des communications. La tension monte au sein des équipages qui veulent regagner au plus vite leur foyer et des mutineries éclatent en avril 1919. Le climat est lourd également dans les arsenaux métropolitains dont les 64 000 ouvriers aspirent au retour à la normale après quatre années de travail dans des conditions très rudes. Une partie des ouvriers et des équipages se montre aussi sensible à la propagande révolutionnaire. Des mutineries, à caractère d'abord politique cette fois, finissent par éclater en juillet 1919, à l'instar de ce qui se produit dans la plupart des grandes flottes.

Entre obsolescence et adaptation inachevée au nouveau visage de la guerre sur mer

Au-delà de leur dimension sociale et politique plus ou moins marquée, ces troubles trahissent également l'ampleur du déclassement et du délabrement de la Marine à l'issue de plus de quatre années de conflit. Au jour de l'armistice, la flotte française comprend environ 650 000 tonnes de bâtiments en service. Mais les hommes sont épuisés, les matériels usés et souvent obsolètes.

L'absolue priorité du soutien des opérations terrestres a conduit à interrompre le renouvellement du corps de bataille. La Marine nationale n'a lancé aucun cuirassé ou croiseur moderne depuis 1914. Les seules unités construites dans les arsenaux ont été destinées à la lutte ASM, construction complétée par l'achat de plusieurs centaines de bâtiments légers à l'étranger. Dans ces conditions, comme en 1914, la marine française reste une flotte d'échantillons, l'ensemble est hétérogène et sa valeur militaire très inégale.

Les hostilités ont en effet révélé l'inadaptation de la flotte de 1914 aux nouvelles conditions de la guerre navale. Un effort important de modernisation a été entrepris, mais il reste inachevé sur de nombreux points. Si, en novembre 1918, la flotte aligne 1 131 unités de tous tonnages affectées à la lutte ASM, seule une minorité de celles-ci est dotée de l'hydrophone inventé par Paul Langevin, un appareil de détection à la pointe de la modernité. Encore embryonnaire en 1914, l'aéronautique maritime représente désormais près du dixième des effectifs de la Marine nationale et met en œuvre 1 264 hydravions et avions, ainsi que 37 dirigeables. Quelques mois à peine après la *Royal Navy*, la Marine nationale vient de procéder au premier lancement d'avion depuis le pont d'un cuirassé. Après les premières tentatives d'essais réalisées sur la *Foudre* à la veille de la guerre, il s'agit là des premiers balbutiements de l'aéronautique navale embarquée. Il faudra néanmoins attendre le début des années 1920 pour que soit mis sur cale le premier porte-avions français, le *Béarn*, dont les qualités militaires sont relatives. Cet exemple montre que l'effort d'innovation est autant technique que doctrinal. Alors qu'en 1914 les aéronefs étaient d'abord conçus comme des systèmes permettant le réglage d'artillerie et l'éclairage, ils servent désormais aussi au bombardement de navires et de sous-marins, même si l'efficacité de cette dernière mission reste très limitée. Autre « innovation » tactique apparue au cours du conflit, la redécouverte et le perfectionnement du système des convois dans lequel la Marine nationale a joué un rôle moteur. De façon plus générale, c'est toute l'intégration des différentes composantes de la Marine dans la conduite des opérations qui apparaît beaucoup plus poussée en 1918 qu'en 1914.

Mais si l'effort de modernisation est bien réel, il n'en reste pas moins que l'outil naval français a connu un déclin relatif entre 1914 et 1918. En quatre ans, la marine italienne a achevé ou mis sur cale six cuirassés et deux croiseurs (ainsi que trente-deux contre-torpilleurs, trente-sept torpilleurs et soixante-dix-sept sous-marins). Le rapport de force en Méditerranée semble s'inverser et compromettre la sécurité des communications maritimes de la France avec l'Afrique du Nord et le Levant. De leur côté, Britanniques et Américains ont lancé de gigantesques programmes de construction navale. Paris se trouve donc en situation délicate lors des négociations des aspects navals de l'armistice et à l'heure de discuter des modalités de la paix sur mer. Poursuivre la modernisation à peine esquissée pendant le conflit s'impose si la Marine nationale entend préserver son rang et la France peser à Versailles. Or la remise à niveau de la flotte s'annonce problématique. Le premier obstacle réside dans les limites de l'infrastructure industrielle dues au sous-investissement chronique pendant le conflit. Il faut aussi gérer le difficile processus de « renavalisation » d'arsenaux qui ont privilégié la satisfaction des besoins de l'Armée. En novembre 1918, à peine le tiers du personnel des arsenaux travaille à des tâches relevant de la

construction ou de la réparation des navires de guerre. Les ports militaires français peinent à assurer l'entretien des bâtiments et il faut faire appel aux chantiers privés et aux arsenaux alliés. Le second obstacle à la poursuite de la modernisation de la Marine est budgétaire et politique, car la priorité va à la reconstruction du pays. La pénurie de crédits conduit une partie des établissements industriels de la Marine à travailler temporairement au profit du secteur civil pour alimenter leur plan de charge. Et, dès 1919, le tonnage de la flotte retombe à 485 000 tonnes.

Un avenir incertain et une pointe d'amertume

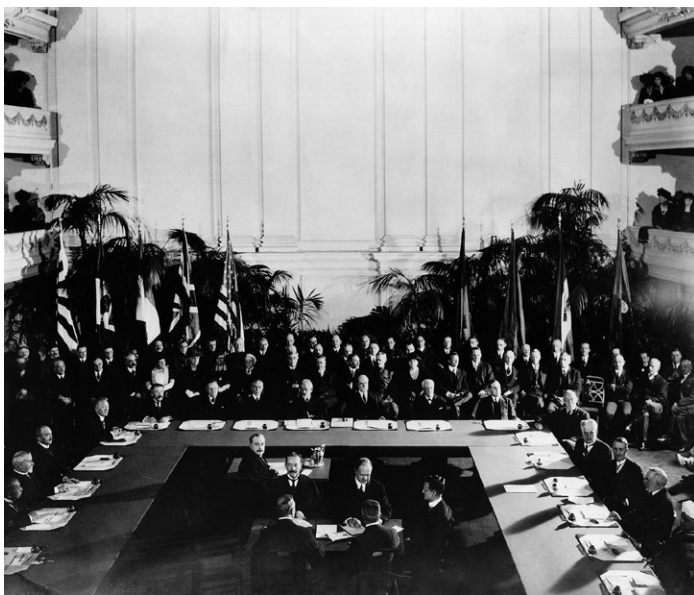
Débats doctrinaux et stratégiques viennent s'ajouter à l'incertitude politique qui règne quant à l'avenir de la Marine au moment de la signature de l'armistice. Il faut repenser l'utilisation de l'arme sous-marine en même temps que l'intégration de l'aéronautique navale dans les flottes. Se pose aussi la question du très coûteux renouvellement des corps de bataille, alors même que les peuples aspirent au développement de l'État social, à la garantie de la paix par des moyens non militaires ou à l'institutionnalisation de la sécurité collective, que ce soit l'utilisation de l'arme monétaire ou la création de la Société des nations. L'incertitude est donc grande et les débats font rage, arbitrés par les opinions publiques et les puissances alliées dont Paris, affaiblie financièrement et à la recherche de garanties de sécurité, dépend en partie.

L'apparition des *U-Boote* a ébranlé les fondements mahaniens de la stratégie navale en contestant la primauté du cuirassé en tant que *capital ship* au sein de la composition des flottes. La véritable surprise tactique consiste bien plus dans les succès remportés par les sous-marins contre les bâtiments militaires de surface que dans une guerre de course que les *U-Boote* n'ont fait que remettre au goût du jour. Ce constat inspire une partie des officiers qui songe à refonder la Marine autour d'une force sous-marine océanique. Elle constituerait un outil dissuasif à l'égard du commerce britannique et ferait peser une menace certaine à l'égard des escadres de la *Royal Navy* et de l'*US Navy* qui dominent les océans à la fin de la guerre. Pourtant, au lendemain du conflit, les adversaires de l'arme sous-marine sont nombreux et pointent la « faillite » d'un système d'arme jugé encore peu performant, surtout face au développement des moyens de lutte ASM au cours du conflit. Comme leurs pairs américains et britanniques, la majorité des amiraux français entend, fin 1918, donner la priorité au renouvellement du corps de bataille en relançant un ambitieux programme de super-dreadnoughts, complété par la construction de croiseurs et de flottilles aériennes et de surface pour les escorter et les éclairer.

Objet de débat au sein de la Marine, le sous-marin est aussi et surtout au cœur d'intenses tractations diplomatiques. Elles opposent les puissances favorables à son interdiction et celles qui entendent libéraliser son emploi. Les marines militaire et marchande britanniques ont été durement éprouvées par les *U-Boote*. Londres plaide donc en faveur d'une mise hors-la-loi de cette arme nouvelle, d'autant plus que le gouvernement de Sa Majesté se trouve sous la pression d'une opinion publique profondément heurtée par les pertes civiles provoquées par la guerre sous-marine à outrance et le blocus. En revanche, Paris se place, comme Rome, dans la logique du faible au fort et voit dans le sous-marin une arme de dissuasion qui doit permettre d'écarter le risque de guerre. Cantonnée, en France, au cercle des experts et des états-majors, cette divergence d'appréciation entre Alliés apparaît dès 1918.

De même, à l'heure de l'armistice, le débat sur l'opportunité de la relance de l'effort budgétaire à consentir pour moderniser la flotte reste pour le moment feutré et embryonnaire. La France possède-t-elle encore les moyens nécessaires pour nourrir une véritable ambition navale alors qu'elle n'a plus d'ennemi ? La marine italienne est désormais une alliée, l'essentiel de la flotte allemande se saborde à Scapa Flow en juin 1919, et ce qu'il en reste est cantonné au rôle de garde-côte en Baltique. Il n'y a là rien qui puisse inciter les dirigeants français à mettre l'outil naval au premier rang de leurs préoccupations, surtout quand la reconstruction des régions dévastées du Nord-Est prime. La méconnaissance de l'ampleur de la contribution de la Marine à la victoire ne fait que renforcer ce relatif désintérêt des élus. Significativement, « l'armée de mer » n'est pas mentionnée dans la loi du 17 novembre 1918 qui proclame que « *les armées et leurs chefs [...] ont bien mérité de la Patrie* ». L'oubli n'est réparé que le 4 décembre, mais seulement par le vote d'une simple motion de félicitations de la part de la commission parlementaire de la Marine. Au-delà des élus, l'absence de victoire décisive dans un combat d'escadre identifié tranche aux yeux de l'opinion publique avec les succès de la Marne et de Verdun. Elle peine à prendre la mesure de l'ampleur tant des sacrifices que de l'effort d'adaptation auquel la Marine nationale a dû consentir. Dans un pays traumatisé par l'hécatombe des Poilus, les 11 500 marins disparus au combat représentent moins de 1 % des pertes totales françaises. Dans les mémoires domine le souvenir des fusiliers marins de l'amiral Ronarc'h qui se sont sacrifiés pour enrayer l'offensive allemande à Dixmude, en novembre 1914, et qui sont les seuls marins invités à participer au défilé de la Victoire le 14 juillet 1919.

Dans un conflit prolongé aux dimensions planétaires, la puissance maritime a fait sentir tous ses effets. Si la guerre a démontré le caractère illusoire du navalisme mahanien sans nuance qui domine en 1914, elle a confirmé toute l'importance du



Conférence navale de Washington, 1922.

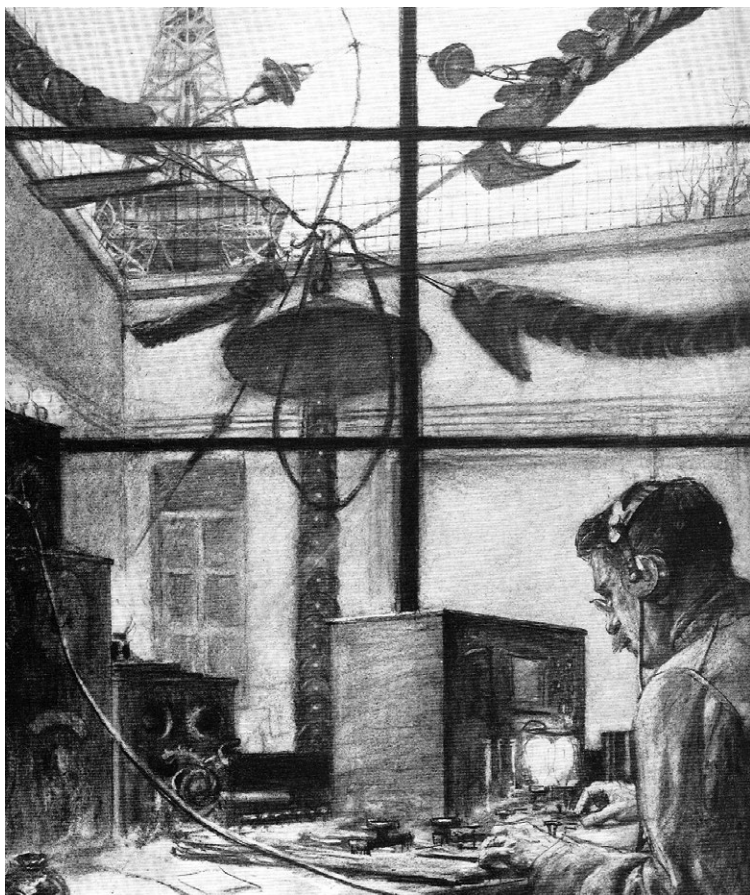
© Harris & Ewing.

contrôle de la mer cher à Corbett. Comme le théorise Castex à l'issue du conflit, ces quatre années ont aussi apporté la preuve qu'il n'est de stratégie que globale et s'appuyant sur la liaison interarmées.

Pour autant, la contribution de la Marine nationale à la victoire reste en partie mal connue ou incomprise. Dans ces conditions, le défi est de convaincre politiques et société civile de la nécessité de poursuivre et accélérer l'effort de modernisation ébauché pendant le conflit, sous peine de ne pouvoir peser dans les arbitrages sur l'après-guerre. Déjà perceptibles lors de la négociation des clauses navales de l'armistice, tensions et divergences avec les autres vainqueurs de la guerre éclatent au grand jour lors de la conférence de Washington, en 1922. L'approche britannique quant à la guerre sous-marine s'y impose et une stricte limitation des constructions navales est instaurée selon un système de quotas particulièrement favorable aux États-Unis et à la Grande-Bretagne. Quant à la rue Royale, elle entend tirer les leçons de cette séquence délicate. Désormais, l'un des axes majeurs de sa politique est de convaincre les élus et la société civile de la nécessité pour la France d'avoir une véritable ambition navale. Ce n'est pas le moindre enseignement du conflit.

Le Chiffre de la marine française dans la Grande Guerre : d'un service dépendant à un organe autonome et efficace du renseignement technique

Agathe COUDERC
Agrégée d'histoire
Doctorante à la Sorbonne-Université



Station TSF de la Tour Eiffel.
© D.R.

Au début du XX^e siècle, le Renseignement technique émerge à travers trois spécialités : les Transmissions, chargées d'intercepter et d'écouter les communications ; la Goniométrie, qui localise un poste émetteur intercepté par triangulation du signal ; et le Chiffre qui comprend à la fois la cryptographie, soit le fait de transformer un texte dit « en clair » en un message incompréhensible pour qui n'a pas la clef, et la cryptanalyse, dont le but est de percer les télégrammes adverses chiffrés interceptés, d'en trouver la clef et de les déchiffrer, pour prendre connaissance de leur contenu.

Lorsque la Marine s'engage dans la guerre, son service de renseignement est sommaire : la 1^{ère} Section de l'État-Major Général de la Marine (EMG) organise la collecte et l'analyse des renseignements maritimes, mais ses moyens en renseignement humain comme en renseignement technique sont insuffisants : les fonds, le matériel et les hommes manquent.

Présenté ici, l'exemple du Chiffre de la Marine, évoluant d'un simple service de protection de la correspondance à un service de renseignement technique, par la collecte et le traitement de messages interceptés, illustre bien la transformation du Renseignement naval français au cours de la Grande Guerre.

La Marine dans la dépendance cryptologique des autres ministères, 1914-1915

Marine et Transmissions, une coopération nécessaire

Le début du XX^e siècle est une période d'innovations techniques. Après la télégraphie par fil, mise au point au milieu du XIX^e siècle, et la pose des premiers câbles sous-marins, c'est la Télégraphie Sans Fil (TSF) qui éveille l'intérêt. Elle permet de communiquer sans voir son destinataire, mais les messages transitant par ondes peuvent être interceptés. Dès 1899, en France, une commission interministérielle relative à la TSF réunit les ministères de la Guerre, de la Marine et du Commerce. En 1903, la Marine et la Guerre obtiennent que la TSF dépende d'une commission interministérielle de 24 membres¹ en temps de paix, et qu'en temps de guerre, les particuliers ne puissent plus l'utiliser.

1. Sébastien Laurent, *Politiques de l'ombre. État, renseignement et surveillance en France*, Fayard, 2009, p. 435.

L'issue de la guerre russo-japonaise de 1904-1905 renforce l'intérêt des militaires pour la TSF. En effet, la supériorité des Japonais face aux Russes est avant tout technique, puisque les premiers ont équipé leur flotte avec des appareils de TSF, tandis que les Russes utilisent encore le sémaphore, à transmission optique. La victoire finale du Japon est liée à sa capacité à communiquer en mer de jour comme de nuit et quelles que soient les conditions climatiques. Après cette guerre, les armées et les flottes ne peuvent plus envisager de se passer de TSF.

En France, la TSF est développée conjointement par le Génie de l'armée de Terre et par la Marine. Formé à l'École navale par Camille Tissot, l'un des pionniers des télécommunications, le lieutenant de vaisseau Maurice Jeance réalise des expériences sur les communications par ondes hertziennes en mer en 1908, en collaboration avec le général Ferrié, autre pionnier de la TSF². Pendant l'été 1914, Jeance met sur pied un service de goniométrie relié aux postes de TSF fixes et mobiles de la Marine, pour alimenter au mieux les services de renseignements. Au début de la guerre, du fait du poids et du coût des appareils de TSF, seuls les grands navires sont pourvus en Sans Fil, ce qui veut dire que les messages transmis par ondes sont surtout d'importance stratégique et tactique³.

Des marins au service du Chiffre de l'armée de Terre

En parallèle, une commission interministérielle de cryptographie est créée le 9 janvier 1909 : elle regroupe des représentants des ministères de la Guerre, de la Marine, des PTT, de l'Intérieur et des Colonies. Elle n'entre véritablement en action qu'en mai 1912, par la mise en place de stages de décryptement, où se forment entre autres des officiers de l'armée de Terre et de la Marine.

Au début de la Grande Guerre, des marins formés à la cryptanalyse sont détachés auprès du Chiffre militaire. L'un d'entre eux rejoint dès septembre 1914 le Chiffre du Cabinet du ministre de la Guerre et y est en charge du bureau central de TSF. D'octobre 1914 à mai 1915, d'autres marins rejoignent le service du Chiffre du Grand Quartier Général (GQG), dirigé par le commandant Givierge, artilleur de formation et polyglotte, et ils participent au décryptement des messages allemands au sein de la structure interarmées. En 1914, si la Marine dispose de bureaux du Chiffre, au sein du Cabinet du ministre et de la 1^{ère} Section de l'État-Major Général de la Marine (l'EMG), leurs effectifs restreints se chargent uniquement du service courant (chiffrement et déchiffrement de la correspondance) ce qui

2. Yves Bouquillon, « Les Ondes et la mer, hommage à Camille Tissot », *Les Cahiers de la FINARH*, n° 85, 2002.

3. Guy Malbosch et Jean Moulin, *Guerre des codes et guerre navale : 1939-1945*, Marines éditions, 2012, p. 39.

contraint la Marine à s'appuyer sur les Chiffres des autres ministères pour obtenir les renseignements qui l'intéressent.

Les échanges cryptologiques interministériels et interalliés

Détacher ses hommes permet à la Marine de disposer d'informations utiles en échange. Dès septembre 1914, le Chiffre du ministère de la Guerre transmet au ministère de la Marine les renseignements nécessaires pour prévoir les manœuvres allemandes en mer, grâce aux écoutes réalisées à partir des postes de TSF du Génie. Ces informations sont destinées au lieutenant de vaisseau Jeance, qui dirige les services de télégraphie, de radiotélégraphie et de goniométrie de la Marine en 1915. Son amitié de longue date avec le commandant Givierge facilite les rapports entre les Chiffres du GQG et du Cabinet du ministre de la Guerre d'une part et la Marine de l'autre. Le Chiffre militaire transmet à la Marine des traductions de télégrammes interceptés, complètes ou synthétisées dans des bulletins de renseignement, ainsi que des notes pratiques précisant les procédés de chiffrement de la marine allemande en juillet 1915 ou le système du code naval autrichien en septembre 1915.

La Marine se repose aussi sur les Affaires étrangères. Dès août 1914, le Quai d'Orsay lui communique des informations sur les mouvements des navires de commerce et de guerre allemands. Intéressée par la rapidité de réception de ces renseignements, la Marine suggère aux Affaires étrangères, le 6 août 1914, leur envoi immédiat par le tube pneumatique qui relie les deux ministères⁴.

Au sein de l'Entente, l'alliance avec la Grande-Bretagne amène à des accords cryptographiques dès l'avant-guerre. Pour autant, lorsque la guerre débute, le Chiffre de la Marine est loin derrière son homologue, le *Room 40* britannique, service des transmissions et du chiffre de l'Amirauté. En octobre 1914, les Anglais demandent que les capitaines des navires français faisant le service dans l'Atlantique Sud, entre l'embouchure du Rio de la Plata et la côte occidentale africaine, « *interceptent tous signaux sans fil d'origine allemande et en remettent le texte à leur arrivée à la première escale, avec l'indication de la date et de la position où ils les auraient entendus, [au consul britannique ou au Commandant à Dakar]* »⁵. La réponse française est favorable puisque les commandants de la Marine à Saïgon et

4. S.H.D/D.M., SS Ea 203, note du 06/08/1914 du bureau du Chiffre de la 1^{ère} Section de l'État-Major Général de la Marine au ministre des Affaires étrangères.

5. S.H.D/D.M., SS Ea 203, Duplicata d'un déchiffrement de télégramme très confidentiel envoyé par Castillon le 23 octobre 1914 de Montevideo, transmis au ministère de la Marine le 25 octobre.

Dakar et les Gouverneurs de La Réunion et de Nouméa reçoivent l'ordre chiffré de communiquer tous les renseignements maritimes concernant l'ennemi au consul britannique de leur résidence⁶. Mais l'échange des informations est inégal : les Britanniques en reçoivent plus qu'ils n'en transmettent aux Français, craignant des indiscrétions de la part de leurs alliés⁷.

Le sursaut de 1916 : la guerre des codes, une priorité désormais maritime

Des Dardanelles à la réorganisation du Renseignement naval français

L'issue de l'opération navale des Dardanelles en mars 1915 déstabilise les marines française et britannique en faisant entrer le conflit naval dans la guerre des mines et la guerre sous-marine. Lorsque le *Bouvet* s'enfonce sous les eaux, les responsables militaires prennent conscience qu'il faut se préparer à une guerre navale qui se déroule désormais sans visibilité directe.

Avec la nomination de l'amiral Lacaze comme ministre de la Marine le 29 octobre 1915, la marine française prend un virage stratégique : la priorité absolue est donnée à la guerre sous-marine et à la lutte contre les sous-marins allemands et autrichiens⁸. Pour ce faire, il faut pouvoir prévoir les attaques et prévenir les navires ciblés. Un rapport de décembre 1915 de la 1^{ère} Section de l'EMG tire pourtant un portrait négatif de l'organisation du service de renseignement naval au début de la guerre. On peut y lire que « *l'apparition des sous-marins ennemis dans la Méditerranée au début de novembre 1915 a fait sentir d'une façon douloureuse l'importance d'un service de renseignement et la nécessité de l'organiser aussitôt que possible* »⁹. Le rapport préconise trois améliorations : plus de personnel, un budget accru et une réorganisation des moyens matériels de collecte de renseignements. Jusque-là simple outil de renseignement tactique identifiant les bâtiments ennemis localisés par la goniométrie, la cryptanalyse arrive sur le devant de la scène.

Début 1916, le Chiffre prouve ainsi son utilité opérationnelle en perçant un système de chiffrement à quatre lettres surchiffré de la marine allemande utilisé par les *U-Boote*. Il peut désormais lire les consignes données aux sous-marins allemands

6. S.H.D/D.M., SS Ea 203, brouillons portant mention « à chiffrer » pour télégrammes pour Saïgon, Dakar, La Réunion et Nouméa.

7. David Kahn, *The Codebreakers: the Story of Secret Writing*, Scribner, 1996, p. 277.

8. Bertrand Larrère de Morel, *L'amiral Lacaze : ministre de la Marine de la Grande Guerre, 1915-1917*, éditions Christian, 2004, p. 63.

9. S.H.D/D.M., SS Ea 203, Rapport de décembre 1915 au Chef d'État-Major Général de la Marine sur le Service de renseignements de l'État-Major Général de la Marine, p. 2.

en Méditerranée qui devaient intercepter les navires quittant le port de Marseille. L'ensemble des bâtiments alliés est dérouté à temps, à l'exception de la *Provence II*, un navire de transport de troupes pour Salonique, qui sombre le 26 février 1916¹⁰, faisant plus de 900 victimes.

Un service du Chiffre naval renforcé

C'est par un décret du 19 janvier 1916 que l'amiral Lacaze définit avec précision les attributions du Chiffre de la Marine et fait apparaître le statut de commissaires auxiliaires du Chiffre, tandis qu'existaient déjà, depuis 1890, les commissaires auxiliaires interprètes. En moins d'un an, 150 hommes sont recrutés à ce poste, sans qu'on sache exactement combien le sont pour l'interprétariat et combien pour le Chiffre¹¹.

Le Chiffre est déjà au cœur des préoccupations du ministère de la Marine, en atteste la spécialité des dix premiers recrutés en 1916 : la cryptographie¹². Par la suite, les autres commissaires du Chiffre sont formés à Paris, dans les locaux du Chiffre de la Marine avant d'être détachés soit sur les bâtiments, pour ceux aptes au service de la mer, soit dans des postes sédentaires dans les ports.

Un recrutement précis pour une formation soigneusement encadrée

Ces commissaires auxiliaires du Chiffre de la Marine sont recrutés dans des milieux cultivés, des Normaliens et des agrégés d'histoire et de lettres essentiellement. Le ministre de la Marine accorde davantage d'importance à l'attitude irréprochable de ces hommes qu'à leur connaissance préalable de la cryptographie. Il précise dans une lettre au sénateur de la Manche du 10 juillet 1917 qu'il a recherché « *les candidats offrant les garanties de moralité et d'instruction indispensables* »¹³. Ceux qui sont recrutés sont peu susceptibles d'être mandatés au front, ce sont des réformés ou des hommes placés dans la Territoriale. Leur formation prend du temps et on ne peut en instruire beaucoup, par conséquent leur sélection est précise et on veille à les conserver le plus longtemps possible.

Au sein du Chiffre de la Marine, les déplacements de ces hommes encadrés par leur structure hiérarchique sont suivis rigoureusement, du Chiffre de Paris, où

10. Guy Malbosc et Jean Moulin, *op cit.*, p. 50.

11. Robert Bartel (ORIC de 1^{ère} classe), *Historique des corps d'officiers interprètes et du chiffre dans la Marine*, janvier 1964, S.H.D/Bibliothèque de la Marine, Vincennes, (6 T 185), p. 2.

12. *Ibid.*, p. 3.

13. Intra-Marine, *Centenaire des interprètes de la Marine – 1890-1990*, Imprimerie de la Manutention, 1990, p. 12.

ils sont formés au chiffrement et aux rudiments du décryptement, jusqu'à leur bureau d'affectation (Bizerte, Rochefort, etc.)¹⁴. Embarqués comme sédentaires, tous les bureaux du Chiffre rendent compte à la 1^{ère} Section de l'EMG Marine qui répond au cabinet du ministre, mais est responsable de l'organisation générale, tant en matière d'effectifs que de moyens financiers. Le Chiffre de l'EMG est le plus actif dans le décryptement, la recherche des clefs et des codes adverses : il transmet ensuite les clefs ennemies aux bureaux subalternes qui, en plus du service courant qu'ils assurent en continu, déchiffrent ce que le Bureau de renseignements local a pu intercepter. Le Bureau du Chiffre et le Bureau de renseignements sont indépendants, mais doivent coopérer activement pour participer à la victoire¹⁵.

Le Chiffre de la Marine, un organe à consolider

Le secret : une préoccupation majeure en matière de renseignement technique

L'efficacité du Chiffre dépend de son secret : si l'ennemi prend conscience que ses messages sont lus, il changera de système de chiffrement et tout le travail accompli sera perdu. Ce problème est rencontré par toutes les puissances disposant d'un tel service. Par conséquent, qu'il soit terrestre ou naval, le Chiffre français ne cesse de répéter que la discrétion de son personnel doit être absolue, tant sur les informations interceptées que sur le fonctionnement du service. La réitération de ces instructions indique des manquements au secret qui nourrissent la crainte des supérieurs de perdre une source précieuse de renseignements. Dans la Marine, le commissaire auxiliaire du Chiffre doit signer au début de son service une attestation dans laquelle il jure de garder inviolable le secret des documents et des renseignements qu'il sera amené à connaître¹⁶.

Les commissaires auxiliaires recrutés pour la durée de la guerre sont étroitement surveillés. S'ils jugent la moralité d'un subalterne douteuse, ses chefs de bureau le renvoient¹⁷. L'intransigeance du Chiffre de la Marine à l'égard des dérogations au secret, volontaires ou imprudentes, peut s'expliquer par le lien tissé avec le Chiffre de l'armée de Terre, plus éprouvé dans ce domaine.

14. S.H.D/D.M., SS Ea 209 et SS Ea 209 bis, duplicata d'ordres de missions dans les dossiers du personnel.

15. S.H.D/D.M., SS Ea 203, Instruction du 24/10/1916 sur l'organisation et le fonctionnement des bureaux maritimes de renseignements en France, en Algérie et en Tunisie, p. 14-15.

16. S.H.D/D.M., SS Ea 209bis, attestations de reconnaissance du secret du Chiffre.

17. S.H.D/D.M., SS Ea 204, dossier Forest de janvier 1918; S.H.D/D.M., SS Ea 204, note du 31/05/1918, rapport au ministre, sur sanction disciplinaire prise à l'égard de Terrenoir.

La collaboration entre les Chiffres de l'armée de Terre et de la Marine se cristallise en 1917-1918 sur la question des systèmes de chiffrement des marines ennemies, en lien avec le renforcement de la guerre sous-marine. La marine française devant sécuriser le commerce allié en Méditerranée, les principaux adversaires du Chiffre de la Marine sont les Autrichiens. Après un échec du Chiffre de la 1^{ère} Section de l'EMG face à un système de chiffrement autrichien particulièrement complexe en avril 1917¹⁸, la Marine interroge le Chiffre de l'armée de Terre. La coopération terre-mer des Chiffres aboutit en septembre 1917 à une note de 11 pages sur les codes autrichiens en service : l'échange des informations et le recoupement des messages interceptés ont payé.

Depuis avril 1915, l'Italie est l'alliée des Français et des Britanniques. Ce qui se passe en Méditerranée l'affecte aussi : une collaboration des Chiffres français et italien se met en place de 1916 à 1918 face à la marine autrichienne. Ensemble, ils parviennent à reconstituer certains codes navals autrichiens, travaillant à partir des radiotélégrammes austro-hongrois interceptés par les postes de TSF français et italiens du pourtour méditerranéen pourvus de radiogoniomètres fixes, ce qui facilite la localisation des bâtiments ennemis.

À l'échelon tactique et opérationnel, les découvertes du Chiffre sont transmises par télégramme aux navires dans les ports, pour éviter l'interception par ondes. Néanmoins, depuis le printemps 1916, tous les navires transportant des troupes doivent être équipés en TSF, en cas de besoin¹⁹. Le croiseur auxiliaire *Golo II*, patrouillant en Méditerranée occidentale en mars 1917, peut ainsi répondre au S.O.S radiotélégraphique d'un vapeur anglais attaqué par un sous-marin à 90 milles marins de sa position et repêcher les survivants après six heures de navigation²⁰.

De la démobilisation à la refonte du service du Chiffre après-guerre

De l'été 1914 à l'été 1919, le Renseignement naval change à la fois de statut et de mode de fonctionnement. Tandis qu'en 1914, le volet renseignement technique dépendait de collaborations interministérielles et interalliées, un Chiffre de la Marine compétent émerge progressivement au cours de la Première Guerre

18. S.H.D./D.M., SS Ea 204, note rigoureusement personnelle du 12/04/1917.

19. Bertrand Larrera de Morel, *op cit.*, p. 77.

20. Georges Clerc-Rampal, *La Marine française pendant la Grande Guerre, 1914-1918*, Larousse, 1919, p. 75-77.

mondiale. À la démobilisation, le Chiffre reste au cœur des préoccupations de la Marine nationale. Reconnu organe de renseignement technique indispensable, il est compris dans la réorganisation du service du Renseignement naval dès janvier 1919 qui met sur pied la 1^{ère} Section de l'EMG du futur, divisée en trois sections : la SRR (recherche de renseignements), la SUR (utilisation des renseignements) et la SSC (service courant). Le Chiffre apparaît dans deux sections : le volet cryptanalyse fait partie de la SRR, à raison de deux ou trois spécialistes sous-officiers en temps de paix ; le chiffrement des messages se fait au sein de la SSC. Pour répondre aux besoins en hommes du Chiffre de la SRR, la Marine lance une recherche d'officiers qui se seraient signalés par leur aptitude et leur goût pour la cryptographie²¹. Ce vivier de spécialistes doit être formé en continu, assurant ainsi l'avenir du Chiffre de la Marine après cette guerre qui en a révélé la grande nécessité.

Le sort des commissaires auxiliaires du Chiffre diffère. À la fin de la guerre, ils sont plus de 200, démobilisés entre fin 1918 et août 1919. En décembre 1927, un corps des ORIC (officiers de réserve interprètes et du chiffre) est constitué : ces réservistes ne seront réveillés qu'en cas de guerre. Pour maintenir le contact, les ORIC se réunissent au sein d'une amicale, l'AORIC, créée en 1928 pour transmettre les savoirs et lier armée active et réserve.

En 1967, l'AORIC prend le nom de Branche INTRA (Interprétariat-Transmissions) du corps des officiers de Marine. Le Chiffre, autrefois explicitement mentionné, disparaît des attributions de ce corps : cela marque son retour au secret et sa prise d'indépendance vis-à-vis des services de transmissions avec lesquels il maintient une coopération étroite encore aujourd'hui.

21. S.H.D./D.M., SS Ea 208, circulaire du 25/01/1919 au sujet de la recherche d'officiers cryptographes.

Les enjeux du camouflage maritime pendant la Première Guerre mondiale

Cécile COUTIN

Docteur en histoire de l'art

Conservateur en chef honoraire



Pierre Gatier (1878-1944), *Bateau camouflé en rade de Toulon.*

© Musée national de la Marine / P.Dantec.

© ADAGP. N° inv. : 11 OA 352.

Au début du conflit, le rapport de force en mer joue en faveur de l'Entente qui, d'emblée, institue un blocus et lance des raids sur les côtes allemandes en mer du Nord et sur les côtes autrichiennes dans l'Adriatique. Mais ces actions, menées respectivement par l'amiral Beatty et l'amiral Boué de Lapeyrière, demeurent inefficaces, car les flottes ennemies restent à l'abri dans leurs rades, évitant tout engagement. Finalement, hormis la bataille du Jutland à l'issue incertaine qui, le 30 mai 1916, oppose la flotte allemande des amiraux Scheer et Hipper à la « Grande Flotte » (« *Grand Fleet* ») de Jellicoe et Beatty, la *Kriegsmarine* ne sortira plus de ses bases et aucune action d'envergure stratégique ne sera engagée durant le conflit. Ce n'est donc pas en surface que va se décider le sort de la guerre navale.

Pour rompre le blocus imposé par l'Entente, les dirigeants allemands se tournent dès octobre 1914 vers la guerre sous-marine. Craignant les réactions des pays neutres et soucieux de respecter le droit international, Guillaume II se montre d'abord hésitant. Ce n'est qu'en février 1915, devant le renforcement du blocus et le danger de destruction sans avertissement des bâtiments naviguant dans les eaux de l'archipel britannique déclarées « zone de guerre » qu'il reconnaît la nécessité d'engager la guerre sous-marine à outrance. L'amiral Tirpitz va doter la *Kriegsmarine* de sous-marins. Les ingénieurs et les industriels allemands maîtrisent depuis longtemps la réalisation de ces *U-Boote* qui, malgré leur faible nombre au début du conflit¹, vont rapidement et fortement paralyser les grandes flottes de surface, contraintes de s'abriter dans des rades protégées². La marine française devra la moitié de ses pertes à ce redoutable instrument de combat. L'efficacité des *U-Boote*³ se révèle particulièrement meurtrière lors des attaques généralisées sans restriction et sans examen contre les navires de commerce. En 1916, ils coulent 200 000 tonnes par mois, soit le double des constructions réalisées par les Alliés dans le même temps.

Ainsi, pour les Alliés entre 1915 et 1918, le rôle principal sur mer est moins donné aux cuirassés qu'aux cargos indispensables à l'approvisionnement et au ravitaillement des nations européennes. Les transports maritimes et les constructions navales se sont considérablement développés dans les décennies précédentes : l'expansion de l'industrialisation exige l'arrivée de matières premières, souvent

1. En 1915, moins d'une dizaine de sous-marins allemands sont en permanence en mer.

2. Dès le 5 septembre 1914, l'*U-21* torpille un croiseur britannique et, le 22 septembre, au large des côtes flamandes, l'*U-9* commandé par Otto Weddigen coule trois croiseurs cuirassés en moins d'une heure. En Méditerranée, le 27 avril 1915, le croiseur français *Léon Gambetta* est coulé au large de l'Albanie. Le torpillage de deux cuirassés britanniques devant les Dardanelles, à la fin de mai 1915, interdit aux Alliés d'attaquer les Turcs depuis la mer. Les Alliés dénoncent la piraterie allemande et ripostent en installant des mines sur les itinéraires utilisés par les *U-Boote* : 19 d'entre eux sont ainsi coulés en 1915.

3. Les Allemands perdent en moyenne un sous-marin pour 85 navires de commerce envoyés par le fond.

importées d'outre-mer. Ces nécessités modifient les conditions de la guerre navale : renonçant à leur disputer la maîtrise des mers, l'Allemagne répond au blocus de surface des Alliés par un blocus sous-marin, s'attaquant à leurs approvisionnements et aux transports de leurs troupes. Les sous-marins allemands, cuirassés, armés de pièces à longue portée et pourvus de scies contre l'étreinte des filets foisonnent dans la mer du Nord, l'océan Atlantique et la Méditerranée. Leurs attaques causent d'importantes pertes en vies humaines⁴, en matériel, et restreignent le ravitaillement en nourriture. Il faut trouver une parade, d'autant qu'à partir du 1^{er} février 1917, l'Allemagne disposant alors de 128 sous-marins (dont 40 sont à la mer en permanence), décrète la guerre sous-marine sans restriction. Elle espère briser le blocus et négocier une paix de compromis. En janvier, 52 navires français sont coulés, 39 en février, 66 en mars. Les Britanniques connaissent des pertes dans les mêmes proportions. La guerre sous-marine atteint son apogée en avril, avec le bilan impressionnant de 874 000 tonnes de bâtiments coulés.

Les Alliés décident d'organiser des convois de 20 à 40 navires, accompagnés de patrouilleurs : devant la multiplicité des cibles qui s'offrent à lui, le sous-marin allemand doit en choisir une et négliger les autres. Le navire qui a la malchance d'être atteint est plus rapidement secouru s'il navigue en compagnie d'autres bâtiments. Chaque fois que le trajet à effectuer le permet, la navigation se fait au plus près des côtes, particulièrement bien surveillées et défendues, où la faible profondeur de l'eau ne permet pas aux sous-marins allemands de plonger.

De nouveaux matériels se développent, comme la grenade anti-sous-marine et le détecteur acoustique : l'écouteur *Walser* (ancêtre du sonar) permet de repérer par le son, à la distance de 6 milles, l'approche d'un sous-marin. Les bâtiments de commerce reçoivent un armement composé de pièces d'artillerie servies par des marins canonnières qui accompagnent les équipages civils.

En septembre 1916, l'amiral Lucien Lacaze, ministre français de la Marine de 1915 à 1917, passe une importante commande d'hydravions destinés à patrouiller les approches maritimes du territoire et des théâtres d'opérations extérieures, complétant l'action des ballons captifs, des dirigeables et des avions d'observation. Les postes de TSF qui équipent les grands paquebots se généralisent sur les navires de commerce de plus de 1 500 tonnes, mais on manque de radiotélégraphistes : des écoles sont rapidement créées pour former les personnels nécessaires.

4. La mobilisation a privé la marine marchande française d'une partie de ses effectifs les plus jeunes et les mieux formés. Les compagnies ne disposent plus que de la moitié des capitaines au long cours et des officiers mécaniciens. 11 500 marins sont morts pour la France entre 1914 et 1918.

Enfin, puisque l'essentiel de la détection utilise des moyens optiques, on peut à l'aide d'un camouflage approprié donner une fausse identité aux bâtiments menacés. S'il est évidemment impossible de les rendre invisibles, modifier leur aspect en brisant leurs masses et leurs lignes rend leur reconnaissance plus difficile par l'ennemi : le temps perdu à la définition du bateau retarde d'autant sa réactivité et ses manœuvres d'attaque.

Le recours au camouflage

Le principe est le suivant : il s'agit de peindre les coques des navires par larges pans de valeurs dégradées allant du très clair (blanc) au très foncé (bleu-noir), en passant parfois par des couleurs vives, ou de tracer des lignes obliques claires recoupant la coque à l'avant et à l'arrière. On attire ainsi l'attention de l'observateur sur un faux centre de gravité et on le trompe sur l'identité du bâtiment en le raccourcissant par effet d'optique. Un accent clair sur la cheminée déplace le centre de gravité apparent en reportant l'intérêt sur cette cheminée. Le désaxement des mâts, le changement d'inclinaison des cheminées, l'adjonction de cheminées factices



Cargo se protégeant d'un sous-marin ennemi par écran de fumée.
Dessin de Sandy-Hook. © D.R.

– notamment sur les pétroliers qui sont particulièrement visés – ou de voilures masquant les cheminées réelles et la dissimulation de l’armement, contribuent à abuser le sous-marin ennemi qu’on laisse approcher avant de faire feu sur lui. Suivant la couleur du ciel, les lignes géométriques peintes sur la coque provoquent une distorsion du bateau ; mais les conditions atmosphériques et l’heure de la journée rendent l’effet plus ou moins efficace, et même inopérant si l’observateur est à contre-jour. En Méditerranée, en raison de l’éclairage plus violent qui accentue les contrastes, les bateaux sont peints d’une couleur uniforme, en blanc cassé ou en gris. D’une manière générale, un bariolage est plus efficace qu’un ton standardisé gris-bleu passé sur la totalité du vaisseau. Ce dernier y gagne une chance supplémentaire de survie.

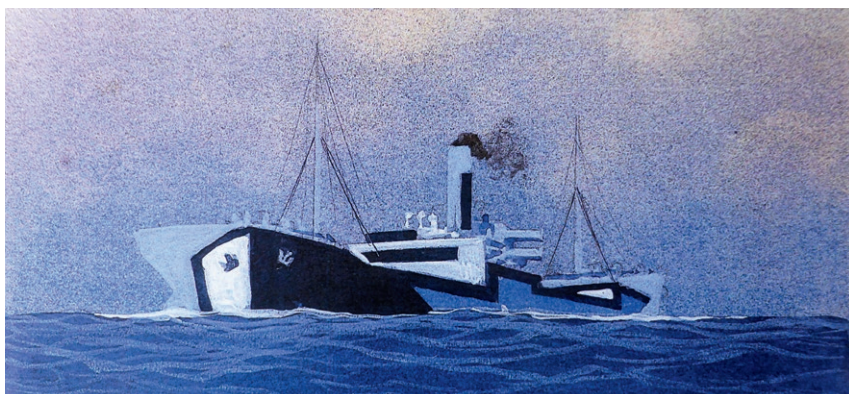
Enfin, les bateaux peuvent se dérober à la vue de l’ennemi en répandant des brouillards artificiels qui leur permettent de s’échapper. Les bateaux de commerce ont d’ailleurs rapidement employé des engins fumigènes pour échapper aux sous-marins allemands.

De patientes recherches, menées conjointement par des artistes britanniques et français, ont conduit à ces résultats.

Les recherches pionnières françaises

Le peintre, graveur et illustrateur Pierre Gatier (1878-1944) a fortement contribué à ces recherches et a rédigé un grand nombre de rapports sur le camouflage des navires pendant la Première Guerre mondiale. Par sa pratique de l’aquatinte et de l’eau-forte en couleurs, il avait acquis une solide expérience de la juxtaposition des couleurs et des effets de leur superposition. D’abord mobilisé dans l’artillerie de forteresse côtière, il saisit, au printemps 1916, une occasion de passer dans la Marine comme commissaire auxiliaire de 3^e classe. Affecté à la zone des Armées du Nord (ZAN) à Boulogne-sur-Mer, il a l’opportunité de monter à bord d’un sous-marin commandé par son ami Paul Leygues et d’observer au périscope la surface mouvante de la mer et des navires se découpant sur l’horizon. Vision inoubliable... qui va inspirer ses recherches. Envoyé à l’atelier de camouflage maritime de Rochefort au début de 1917, il étudie les contrastes et oppositions de valeurs de peintures à employer sur les coques des navires, de manière à créer une confusion sur leur forme et leur nature, en fonction de la luminosité et des éclairages changeants : un objet sombre sera plus visible sur un fond clair et inversement. De jour comme de nuit, les couleurs claires prises isolément sont moins voyantes

que les couleurs sombres. Mais une valeur claire mise à côté d'une valeur sombre donne un contraste très voyant : il est donc illusoire de rechercher l'invisibilité ou la moindre visibilité, en raison même de l'infinie variété de l'éclairage du ciel qui forme toujours, sur la mer, un écran sur lequel se profile le navire dans le champ de vision du sous-marin ennemi. Dans ces conditions, le résultat à atteindre est de faire confondre à l'adversaire l'avant et l'arrière des bateaux pour tromper sur le cap qu'ils suivent. Pierre Gatier écrit dans une notice restée inédite⁵ : « On reconnut bien vite que la visibilité d'un navire sur la mer ne dépend pas entièrement de la peinture qui le recouvre, mais de son éclairage... On a constaté que si un navire est peint par éléments de différentes couleurs contrastantes, l'œil est attiré plus particulièrement par certaines oppositions de valeurs. Par contre, certaines parties du navire échappent

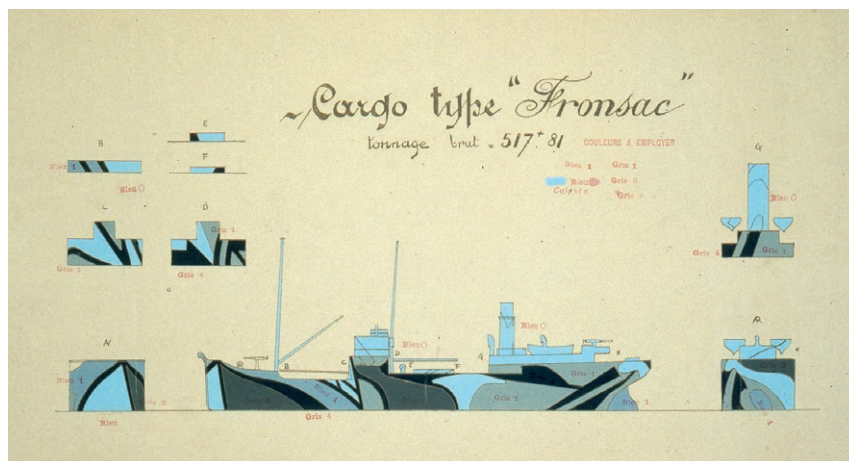


Représentation d'un navire camouflé extraite d'un rapport de Pierre Gatier de 1918.
© Musée de la Grande Guerre, Meaux.

presque complètement à l'œil qui ne peut s'accommoder de certains contrastes. Le but que l'on se propose, faute de mieux, est donc de tromper l'ennemi sur le cap, sur les dimensions et les distances des navires. Grâce à certains contrastes étudiés selon des lois connues, on est arrivé, dans une certaine mesure souvent très appréciable, à renverser le jeu naturel des ombres qui, instinctivement, renseignent sur la route suivie». Pour protéger les navires, il suffit donc parfois de troubler la visée du sous-marin ennemi pendant quelques minutes, l'obligeant à s'attarder en surface où il court de gros risques. Les formes utilisées pour peindre les coques des bateaux (triangles, zébrures ou zigzags) ont pu, pour certains, évoquer une démarche cubiste. Mais ces tracés sont plutôt commandés par la forme des bateaux.

5. Pierre Gatier, *Notice historique sur le camouflage des navires de commerce*, 3 décembre 1918. Manuscrit illustré auquel sont annexés des bulletins et brochures tapuscrits et imprimés. Musée de la Grande Guerre, Meaux.

En 1918, l'atelier Rochefort (créé en 1916) est déplacé à Paris. Ce service est dirigé par le lieutenant de vaisseau de Lamothe-Dreuzy et par Eugène Ronsin, peintre de décors de théâtre, sous-lieutenant d'artillerie, qui a fait partie de l'équipe fondatrice du camouflage en 1915. Gatier vient renforcer le groupe de peintres, décorateurs et modelers qui y travaille. Ces artistes sont chargés d'imaginer et de proposer des motifs à peindre sur les navires de différentes natures. Sandy-Hook est l'un d'eux. Ce



En haut, Pierre Gatier (1878-1944), Cargo type « Fronsac », tonnage brut 517 t 81.

© Musée national de la Marine / P.Dantec. © ADAGP. N° inv. : Ico 43353.9.

En bas, Dumont-d'Urville, Bateau camouflé, Compagnie des Messageries Maritimes (1851-1977).

© Musée national de la Marine / A.Fux / D.R. NUM_7 BS 1.

« portraitiste de navires » est passé maître dans l'art du travestissement des bateaux : aucun des 18 navires dont il a conçu le camouflage n'a été touché par une torpille. Certains bâtiments destinés à des emplois pacifiques sont parfois modifiés pour assurer leur sécurité. L'une des maquettes conçues par Gatier concerne un chalutier boulonnais converti en patrouilleur armé de deux canons de 37 mm et dont la coque est camouflée par un jeu de couleurs contrastées brisant ses lignes réelles.

Inversement, des patrouilleurs se donnent l'allure de paisibles bâtiments pour s'approcher des sous-marins ennemis sans les inquiéter sur leur véritable nature. Pierre Gatier explique le déroulement du travail : toutes les compagnies de navigation, toutes les escadres et les patrouilles adressaient à son service les silhouettes des navires à camoufler, sous forme de plans cotés représentant un profil, une vue avant et une vue arrière. À partir de ces documents, les modélistes de la section de camouflage, excellents maquettistes, confectionnent en bois un modèle réduit du cargo, du torpilleur ou du chalutier. *« Ce petit modèle était placé sur une plaque tournante à l'extrémité d'une longue table figurant le niveau de la mer, avec un éclairage à la demande, lumière violente ou tamisée. À l'autre extrémité de la table, un périscope de tranchée permettait de se placer dans les conditions d'observation d'un sous-marin inspectant la mer. On étudiait en tous sens ce modèle. On cherchait les coïncidences possibles entre les ombres et leurs exagérations feintes pour tâcher de modifier sensiblement l'aspect du cap pris par le navire. On exécutait ensuite ces modifications sur la petite coque. On l'observait à nouveau, et si le résultat était concluant, on passait au tracé des grands plans qui étaient envoyés ensuite aux services compétents pour exécution ».* Ils lui sont retournés avec des observations, des compliments ou des critiques parfois acerbes. Les bariolages proposés sont ensuite réalisés dans les chantiers navals qui procèdent au travestissement des navires. Le résultat est si probant qu'au début de 1918, les sous-mariniers allemands de la base navale de Kiel se voient contraints de créer une école pour former les officiers et les timoniers à la compréhension de ce nouveau genre de camouflage...

Le rôle éminent des peintres vorticistes britanniques

Préoccupées, les compagnies maritimes anglaises ont improvisé des camouflages de leurs navires de commerce, mais le manque de méthode conduit à un résultat décevant. À l'exemple de la France, l'Amirauté décide la création d'une section de camouflage maritime. Réunissant une vingtaine de peintres qui ont pris des leçons auprès du camouflage français, elle est installée à Burlington House, siège de la *Royal Academy of Art* de Londres. En avril 1917, deux peintres de la Marine et de

l'armée de Terre, Cecil King et Norman Wilkinson, sont chargés de coordonner un travail réfléchi qui va dépasser les recherches françaises. *Lieutenant-Commander* de la *Royal Navy*, peintre de la marine, dessinateur et illustrateur appartenant au mouvement vorticiste⁶, Wilkinson conçoit une méthode de déstructuration visuelle des coques de navires destinée à tromper les observateurs ennemis : la *Dazzle Painting* (littéralement « peinture éblouissante »), à base de motifs parallèles en bandes, en zigzag, en dents de scie qui cassent les lignes des bâtiments.

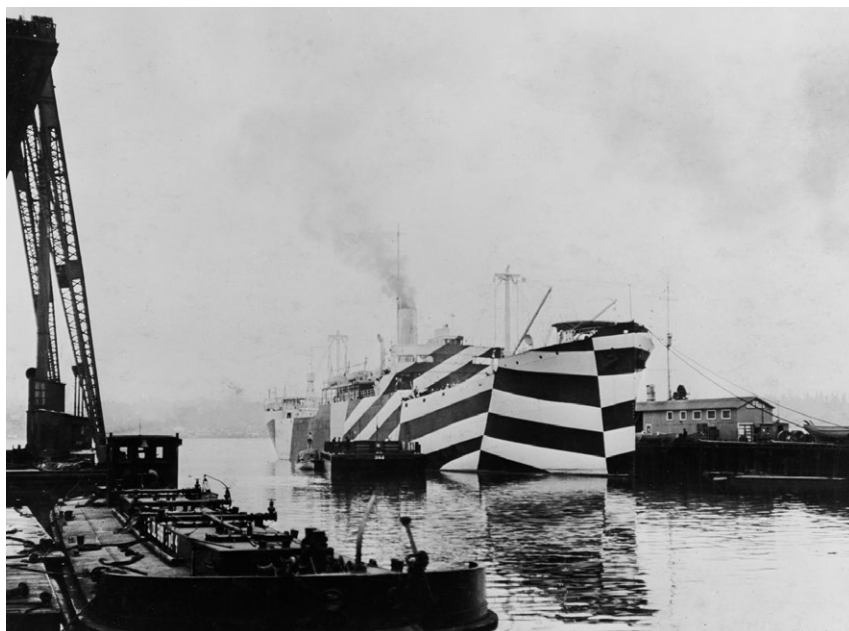
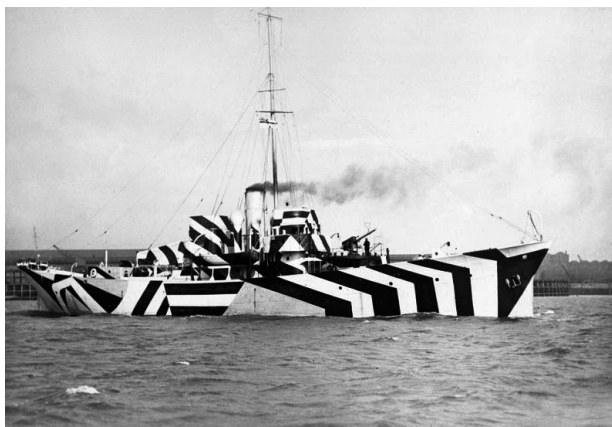
L'ennemi, dont la vision est perturbée par ces motifs, est induit en erreur sur la nature de ce qu'il voit : a-t-il affaire à un ou plusieurs bateaux ? Et quelle en est l'identité ? Dans quel sens navigue-t-il ? À quelle distance se situe-t-il et à quelle vitesse vogue-t-il ? Un capitaine allemand d'un *U-Boot* a témoigné de sa surprise de s'être laissé berné par ce subterfuge lors d'une observation dans une situation de visibilité parfaite. Le résultat des travaux de Wilkinson est si probant qu'en octobre 1917, l'Amirauté britannique décide de faire recouvrir tous ses navires marchands de *Dazzle Painting*.

Informé du succès de ce procédé, Pierre Gatier se rend à Londres en septembre 1917 pour s'instruire des techniques employées afin de les appliquer aux navires de commerce. Comme dans les ateliers français, les motifs sont d'abord testés sur de petites maquettes en bois de 25 cm de long, souvent peintes par des femmes recrutées dans les rangs de l'Académie royale des Arts de Londres. Après observation à travers un périscope, afin d'avoir le point de vue d'un sous-marinier, les modèles satisfaisants sont retenus pour réalisation en cale sèche sur les coques des navires dans les docks de Bristol et de Liverpool⁷. Les couleurs les plus utilisées sont le noir, le blanc, le bleu et le vert à l'état pur ou dans des tons dégradés. Wilkinson note que les lignes verticales sont à éviter, tandis que les lignes obliques, les courbes et les bandes sont les motifs efficaces pour provoquer visuellement la distorsion d'une coque de bateau.

Ainsi, les sections de camouflage maritime française et anglaise se stimulent mutuellement et, partageant leurs expériences, perfectionnent leurs techniques.

6. Mouvement artistique britannique d'avant-garde, le vorticisme, dont le nom est construit sur le substantif « *vortex* » (tourbillon), ne réunit qu'une dizaine d'artistes. Fondé en 1913 par l'écrivain et peintre Wyndham P. Lewis (1882-1957), qui participe au camouflage maritime en 1917-1918, ainsi qu'Edward Wadsworth et le poète Ezra Pound, les œuvres vorticistes se définissent par un rayonnement de lignes courbées ou cassées provoquant un mouvement giratoire qui exprime le dynamisme du monde. Cette école artistique s'interrompt au bout de trois ans, car elle ne rencontre qu'indifférence auprès du public. En revanche, ses principes vont être exploités efficacement dans le camouflage maritime anglais pendant la Première Guerre mondiale. Les motifs répétitifs provoquent une distorsion visuelle qui modifie les lignes des objets qu'ils recouvrent.

7. Chaque cale sèche a été en mesure de traiter une centaine de bateaux, ce qui donne un total, en 1918, de plus de 4000 navires marchands et d'environ 400 vaisseaux de combat camouflés par la *Dazzle Painting*.



En haut, navire anglais camouflé 1917-1918. © *Imperial War Museums*. Q 43387.

En bas, USS West Mahomet. © *US National Archives*.

Les marines alliées (États-Unis, Italie, Portugal, Brésil) adoptent à leur tour la *Dazzle Painting*. Entrés en guerre en 1917, les États-Unis créent dès février 1918 une section auprès du *Navy Department* et invitent Wilkinson à présenter ses recherches et applications. Ses démonstrations sont convaincantes et les autorités navales américaines ordonnent le camouflage de tous les bateaux de commerce. Ce travail est réalisé sous la direction de George de Forest Brush et d'Abbott Thayer : 1 256 navires marchands américains reçoivent un camouflage.

Conclusion

En septembre 1918, un comité interallié⁸ fait le bilan de l'efficacité pratique et psychologique du procédé de *Dazzle Painting* et juge utile de le maintenir, tout en prévoyant une évolution plus technique qu'artistique. Transformer la silhouette d'un cargo en peignant celle d'un autre type de bâtiment se dirigeant en sens inverse fait partie des nombreuses astuces développées par les camoufleurs. Mais, avec les nouveaux systèmes de détection électroniques, une telle peinture de guerre s'avère inopérante. Cependant, les principes définis par Wilkinson seront en grande partie retenus pour le camouflage des bateaux au cours de la Seconde Guerre mondiale.

On a souvent objecté au camouflage naval par trompe-l'œil que la valeur, la couleur et la forme des taches de peinture ne pouvaient faire illusion qu'à courte distance et que, vue à hauteur de périscope, la silhouette d'un bâtiment, camouflé ou non, se détachait en foncé sur un ciel clair. Ceci est parfaitement exact, mais il faut croire que le camouflage a des vertus psychologiques puisqu'un marin se sent généralement plus en sûreté lorsqu'il navigue sur un bâtiment camouflé. Et même avec les procédés de détection les plus sophistiqués qui existent à l'heure actuelle dans les grandes flottes mondiales, qui oserait imaginer un bâtiment de guerre peint en blanc, noir et rouge ?

8. Ce bilan répond à une demande du maréchal Foch, commandant en chef des armées alliées : le 22 août précédent, lors d'une conférence interalliée de camouflage au GQG, il a décidé d'unifier les services des différentes armées. Il était prévu de créer un camp dédié aux expériences de camouflage, où serait déposé et examiné un échantillon de chaque matériel employé et de toute nouvelle invention. Les chefs de service du camouflage devaient s'y réunir tous les mois. Le but était d'assurer l'unité des procédés et l'interchangeabilité du matériel. Cette création n'avait pas encore vu le jour lorsque fut signé l'armistice, le 11 novembre 1918.

« L'Histoire, c'est de l'histoire maritime »

Entretien avec Jean-Yves DELITTE

Auteur de bandes dessinées

Peintre officiel de la marine belge,

Membre titulaire de l'Académie des Arts & Sciences de la Mer



Études marines: Vous dirigez la collection « Les grandes batailles navales » chez Glénat. D'où vous est venu ce projet un peu fou de couvrir l'essentiel des différents affrontements maritimes ?

Jean-Yves Delitte: Pour être honnête, l'idée de la série vient de mon directeur éditorial. Passionné d'histoire, passionné par la mer, j'ai accepté de la réaliser mais à ma manière, en y ajoutant une pointe de romanesque. Mon idée c'est de bâtir, sur un terreau historique solide, un récit fondé sur des personnages imaginaires qui vont permettre aux lecteurs de mieux comprendre l'affrontement et ses enjeux. Un gabier, un mousse, un canonnier me permettent de faire découvrir un navire de l'intérieur, de commenter librement la bataille ou de disserter sur le rôle des chefs. Le cahier historique qui accompagne systématiquement chaque album permet ensuite, si on le désire, d'aller plus loin.

Comment choisissez-vous les batailles ? Vous avez toute liberté ?

Le panel est assez large : il y a plus de 600 batailles répertoriées ! Il faut bien évidemment faire un choix que nous tentons de fonder sur de grandes ruptures, de grandes mutations. Les premières batailles entre cuirassés par exemple sont révolutionnaires, avec leur artillerie organisée en tourelle, tout comme, dans un autre domaine, la bataille de Gravelines (1588) qui acte la naissance de la flotte britannique, l'émergence d'une nouvelle puissance maritime et le déclin progressif, avec la défaite de l'*Invincible Armada*, de l'hégémonie espagnole. Mon souci est aussi de ne pas me limiter à l'Europe ou à l'Occident. La bataille de No Ryang (1598) par exemple, qui oppose Coréens et Chinois aux Japonais, est fondamentale dans cette partie du monde puisqu'elle conduit l'Empire du Soleil levant à renoncer, provisoirement, à ses rêves de conquête du « pays du Matin calme ». De ce point de vue d'ailleurs, pouvoir recourir à des dessinateurs extérieurs est particulièrement précieux : pour cette bataille, j'ai pu m'appuyer sur un auteur coréen, Q-Ha, à qui j'ai transmis mon scénario, mon imaginaire, charge à lui de retranscrire cette atmosphère. À côté de cela, il y a bien entendu des batailles qui s'imposent : Actium, Lépante, Trafalgar, etc. Ce qui, paradoxalement, n'est pas forcément le plus simple : il s'agit de transmettre en 46 pages de textes et de dessins la vision d'une bataille sur laquelle des centaines d'ouvrages ont déjà été publiés et dont l'imaginaire est déjà bien ancré chez le lecteur.

C'est la raison pour laquelle, vous avez choisi le point de vue de gabiers pour *Trafalgar*, afin de transmettre une vision différente?

Déjà, je voulais démonter certaines légendes, notamment celle des tireurs d'élites et de la mort de Nelson. Quand on s'informe un peu, que l'on découvre la manière dont le choix des tireurs s'opérait et la performance des mousquets de l'époque, on se dit que la mort de Nelson est vraiment le fruit du hasard... Et puis prendre des anonymes me permet une fois encore de donner un point de vue sur les chefs. En l'occurrence, Villeneuve était tout sauf la bonne personne et c'est d'ailleurs parce que sa destitution avait été décidée par le ministre de la Marine qu'il a pris la décision d'appareiller et de tenter de racheter son inertie par un coup d'éclat... On sait ce qu'il en est advenu. L'affaire aurait sans doute été différente avec Latouche-Tréville qui devait assurer initialement le commandement, mais venait de mourir d'une crise cardiaque.

D'une certaine manière, Trafalgar résume bien les failles de la Royale : des navires exceptionnels avec des incompetents à leur tête. Il faut tout de même bien se représenter que le vaisseau de 74 dont Jacques-Noël Sané, à la fin du XVIII^e, a dressé des plans qui ont été enviés par le monde entier, a souvent connu un destin funeste au sein de la Royale ! Le désastre de la bataille des Cardinaux (1759) par exemple s'explique par l'incompétence du maréchal de Conflans, 70 ans, sans expérience maritime, mais favori de la cour. C'est aussi, plus tardivement, l'histoire de la *Méduse* (1816) : son capitaine, Chaumareys, émigré, n'avait pas navigué depuis l'Ancien Régime. En fait, le principal défaut de la flotte royale est son commandement et la prime donnée aux nobles. Bougainville n'avait pas le sang bleu et, pour cette raison, n'a jamais été gratifié d'un grade plus élevé que celui de chef d'escadre. Avec un tel fonctionnement, Nelson, fils d'un prêtre anglican, n'aurait jamais pu devenir vice-amiral...

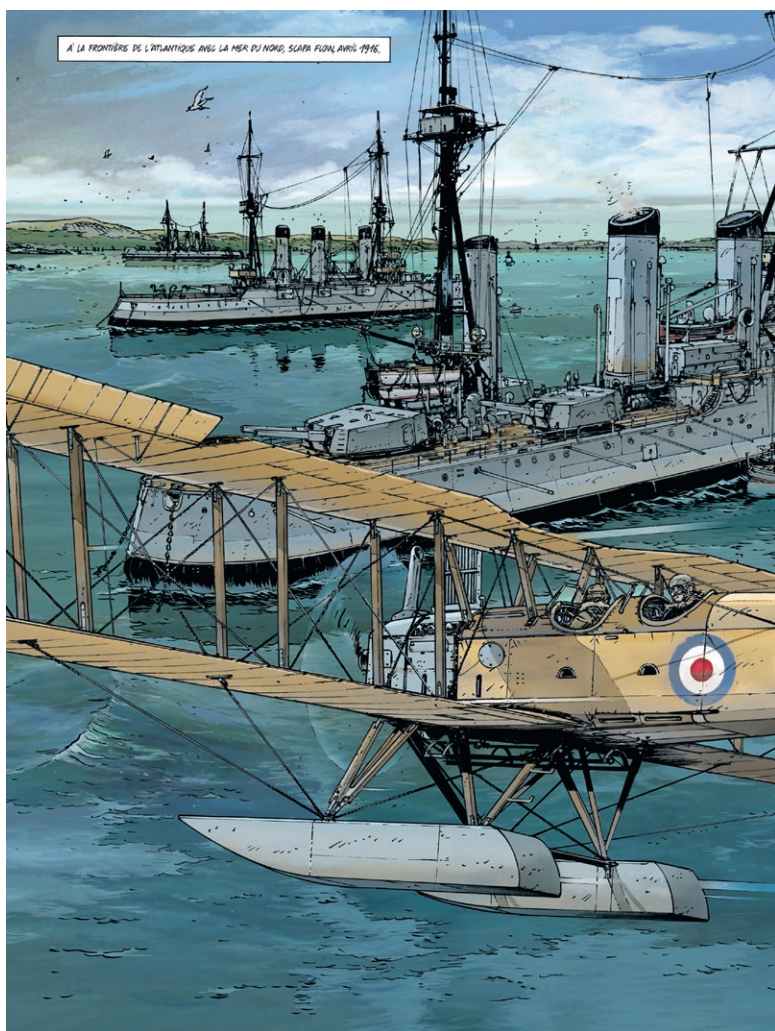
Concernant la Première Guerre mondiale, vous avez choisi la bataille du Jutland, vous ne vous intéressez pas au rôle du sous-marin ?

Jutland est incontournable, comme Trafalgar. Elle est présente dans les imaginaires collectifs et elle marque d'une certaine manière un tournant, puisque la flotte de haute-mer allemande ne prendra plus le large à compter de cet affrontement. Concernant la guerre sous-marine, j'avais une difficulté qui tenait à l'imagerie de l'*U-Boot* pendant ce premier conflit mondial, pas idéale pour évoquer une vraie bataille. Le sous-marin à cette époque est un peu considéré comme l'arme du

traître, celui qui n'a pas assez de courage pour affronter le feu de ses adversaires. C'est un navire lent et à l'efficacité encore toute relative. Les premiers *U-boot* embarquent moins de dix torpilles, ils ont une autonomie limitée et un armement sommaire. D'ailleurs rapidement, les sous-marins seront équipés d'une artillerie de pont afin d'augmenter leur potentiel guerrier. Néanmoins, leur rôle dans le conflit sera principalement, pour ne pas dire exclusivement, d'attaquer les routes maritimes ou d'établir des blocus au large. Finalement, quand de nouvelles générations de sous-marins apparaissent pour en faire enfin une arme redoutable, l'armistice est signée. Cela étant dit, dans la collection, je vais évoquer l'épisode de l'*U9*. C'est un sous-marin allemand des premières générations, six torpilles, une mitrailleuse sur le kiosque et une vitesse en surface inférieure à 10 nœuds ! Bref, une tortue malodorante et sous-armée. On va l'envoyer faire une mission de surveillance des côtes anglaises sans réelle conviction et il coulera trois croiseurs cuirassés anglais en une heure. L'évènement est important puisque, jusqu'alors, l'Amirauté considérait les sous-marins comme des sortes de jouets inoffensifs. En même temps, il y a pas mal de chance dans cet exploit : les équipages de ces navires étaient majoritairement constitués de réservistes, peu expérimentés, et l'arrogance de l'Amirauté, qui ne pouvait imaginer ses navires coulés par ce type d'arme, a joué un rôle non négligeable. Même après le premier tir au but, ils n'ont pas réagi : ils se sont laissé tirer comme à la parade.

Au fond, ce qui est valorisé à travers votre collection, par-delà les batailles, c'est le rôle de la mer dans les différents conflits...

Mais l'Histoire, c'est de l'histoire maritime ! La plupart des puissances se sont façonnées sur la puissance maritime. La France sans ses colonies, donc sa Royale, n'aurait pas été la France. Idem pour l'Espagne, le Portugal, et bien évidemment l'Angleterre. Il faudrait réécrire l'Histoire vue de la mer et l'on se rendrait compte alors du rôle essentiel qu'ont joué les océans. Prenez la guerre d'indépendance des États-Unis : sans la bataille de Chesapeake, que je conte dans un des albums de la collection, il n'est pas certain que l'issue du conflit aurait été la même. C'est parce que la Royale a dominé la *Royal Navy* que les insurgés ont pu l'emporter. Depuis que le monde est monde, la mer est décisive. Si Hannibal franchit les Alpes ce n'est pas par plaisir, c'est qu'il y est contraint : Rome est maîtresse des mers, il est donc dans l'obligation de faire ce long détour terrestre pour gagner la péninsule. Idem pour Salamine dans l'affrontement entre Perses et cités grecques, etc. La puissance maritime a été de tous temps primordiale. Un peu moins aujourd'hui car l'aviation a pris de l'importance mais avant, la maîtrise des mers permettait de tout



Jutland de Jean-Yves Delitte. © Éditions Glénat, 2017.

contrôler, même l'argent. Or une guerre ne peut se faire sans liquidités : s'il n'y a pas d'argent pour payer le soldat, pour remplir sa gamelle, il n'y a pas de guerre. Et par conséquent, la meilleure façon de remporter un conflit, c'est de tuer le commerce, de frapper au porte-monnaie. La guerre de Sept ans (1756-1763) a comme fond une âpre guerre sur le contrôle des routes maritimes. La fourrure, le tabac, le sucre, le coton, les épices sont tous des produits à forte plus-value qui viennent des Amériques et des Indes. Sans les richesses que ces marchandises rapportent, les États ne peuvent assurer la solde de leurs soldats. De manière cynique, si le royaume de France s'investit dans la guerre d'indépendance aux Amériques, ce n'est pas parce qu'un vent de liberté y soufflait, mais parce que tout simplement la France a saisi l'opportunité de nuire aux intérêts commerciaux anglais. Et puis, il faut tout de même réaliser que le tout premier moyen de locomotion inventé par l'Homme, avant même la roue, est le bateau. C'est lui qui va permettre de peupler, de civiliser. Aujourd'hui encore, plus de 90 % du commerce transite par les mers et les océans.

On sent chez vous une vraie passion pour l'histoire ; la mer contemporaine ne vous attire pas particulièrement ?

J'ai toujours adoré l'histoire, toujours. Et c'est vrai que, de ce point de vue, la mer fait rêver avec ces marins qui traversent les océans : Colomb, Bougainville, La Pérouse... L'aventure pure ! Vous verrez d'ailleurs, si vous analysez mes BD, qu'il y a toujours des petits bateaux qui apparaissent de-ci de-là, même si cela n'avait rien à voir avec l'histoire... Et quand j'ai pris le gouvernail de mes aventures, c'est le *Belem*, l'*Hermione* qui m'ont permis de m'épanouir... Mais pour en revenir à votre question, c'est vrai que la mer contemporaine ne m'attire pas. Moi, j'aime le vieux gréement, que cela craque, qu'on y sente de la vie. Aujourd'hui la marine est belle, mais elle manque de poésie. Je ne dis pas que les petits voiliers modernes ne sont pas agréables, mais il y a un côté un peu matelot artificiel, en toc... Et puis quand vous imaginez l'avenir, les navires autonomes, cela ne fait pas rêver... La part d'aventure n'existe plus là-dedans, la part de l'homme, celle de l'audace, de l'inventivité : tout cela ne m'inspire pas. Maintenant, avec les ordinateurs, un navire peut absolument tout calculer, prendre les routes les plus rapides, éviter les événements naturels et pour un marin d'occasion comme moi, c'est fabuleux, mais concernant l'inspiration, c'est assez pauvre.

Vous naviguez, la mer fait donc partie de votre vie, de votre imaginaire depuis toujours ?

J'ai toujours aimé la mer en effet, elle a bercé mes rêves d'enfant quand j'allais en Bretagne avec mes parents. C'était magnifique Concarneau à l'époque avec ses plages sauvages... Bon, maintenant cela a bien changé : quand j'y retourne, je m'enfuis ! Enfin bref, j'adore la mer, j'y navigue à l'occasion, mais je ne suis pas téméraire : on ne sait pas lutter contre la mer et je tiens trop à la vie. Je pratique la plongée sous-marine tout de même et c'est chaque fois un émerveillement. Il faut dire qu'en Belgique vous passez vos brevets dans des carrières, dans de l'eau douce et de la vase, sans visibilité, alors bien évidemment, quand on se trouve en mer du Nord ou en Atlantique, c'est un peu la piscine pour nous ! Il faut être juste, le Belge n'est pas foncièrement marin, la plupart, pour ne pas dire la majorité, est tournée vers la terre. On peut s'en excuser avec notre faible linéaire de côtes.

Si la Belgique n'est pas tournée vers la mer, elle l'est en revanche vers la bande-dessinée ; c'est cet « atavisme » qui explique que vous vous soyez dirigé vers ce métier après une carrière d'architecte-*designer* de formation ?

C'est vrai que j'ai baigné dedans depuis tout petit. Mon père avait des bandes dessinées des années 1930 et, chez mes grands-parents, je trouvais plein de versions originales. J'ai toujours aimé dessiner et mes parents, très ouverts, m'ont laissé faire des études artistiques au terme desquelles j'ai choisi la voie d'architecte-*designer*. Mais en parallèle je dessinais et, grâce à mon père qui avait des relations dans les maisons d'édition, j'ai pu rencontrer des gens qui m'ont écouté, aiguillé, accompagné dans ma progression, et puis ensuite tout s'est enchaîné. J'ai eu beaucoup de chance d'avoir bénéficié de ce temps d'apprentissage. Aujourd'hui les pratiques ont changé : il y a une telle production que l'on demande à un jeune auteur d'arriver avec des produits quasi parfaits. Il faut essuyer une dizaine de refus avant que la onzième ou douzième proposition soit la bonne. On exige énormément de choses, on fait miroiter beaucoup de choses aussi. On hésite à dire non par peur de rater la perle rare et on hésite à dire oui pour ne pas prendre de risques financiers. C'est une époque pas facile pour cette jeune génération et, d'une certaine façon, avec cette série sur les grandes batailles navales, j'essaie de tendre la main comme mes anciens l'ont fait avec moi. En confiant la réalisation d'une partie d'un album, je donne sa chance à un auteur.

Quels sont vos projets à venir en dehors des grandes batailles navales : toujours en lien avec l'Histoire ou plus dans le registre de l'anticipation, à l'image de votre série « Les nouveaux Tsars » ?

J'ai eu des idées de série d'anticipation, en lien avec l'écologie, mais il y a un côté rêve qui me manque et puis j'ai trop de plaisir à aller farfouiller dans l'Histoire. Quand je plonge dans les Dardanelles, dans la Première Guerre mondiale, j'adore ça ! Mon prochain projet est en lien avec une période plus ancienne puisque je vais romancer Barbe-Noire. C'est une porte ouverte à l'imaginaire fantastique : pas de photos, pas d'empreintes, une histoire transmise oralement et puis les Antilles... C'est une manière de revisiter la piraterie, la traite négrière avec l'œil de l'époque. Aujourd'hui, on considère l'esclavage avec horreur – et on a raison – mais il faut bien imaginer que pour les contemporains de cette période, l'esclave n'est ni un homme, ni un animal et que le *Code noir* de Colbert, pour l'époque encore une fois, représente une énorme avancée en attribuant des droits et des devoirs aux esclaves comme à leurs maîtres. C'était une révolution le *Code noir* ! Barbe-Noire a bien évidemment profité de la traite négrière, ce qui offre un terreau imaginaire fertile, tout comme sa mort : on la conte mais est-ce vraiment ce qui s'est passé ? N'y a-t-il pas une autre fin envisageable qui l'aurait vu vivre une autre vie ? Bref, il y a de quoi rêver !

Et pour finir, quel serait votre rêve à vous ?

Alors j'ai un rêve, mais un rêve impossible, celui d'embarquer dans un sous-marin, savoir ce que l'on ressent dans les grandes profondeurs. C'est un fantasme bien sûr : la Belgique n'a pas de sous-marins et en France c'est quand même un secret défense très bien tenu, un Belge ne pourra jamais poser les pieds dans un SNLE. Donc cela reste un rêve... aller dans un sous-marin.

Propos recueillis par Cyrille P. Coutansais et l'EV2 Camille Morel

LES PUBLICATIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse quatre publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Chaque semestre, des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

Cargo Marine

Des études apportant une connaissance approfondie d'une problématique navale ou maritime.

Brèves Marines

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité.

Les @mers du CESM

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
cesm.marine.defense.gouv.fr

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :
cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

Les numéros publiés :

N°1 - *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.*
La place de l'autorité judiciaire. Octobre 2011

N°2 - *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3 - *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4 - *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5 - *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6 - *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Mai 2014

N°7 - *Union européenne : le défi maritime.* Décembre 2014

N°8 - *Abysses.* Juin 2015

N°9 - *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10 - *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série - *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11 - *Littoral.* Décembre 2016

Hors série - *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12 - *Ruptures.* Juin 2017

N°13 - *Marins.* Décembre 2017

N°14 - *Liberté.* Juin 2018

ISSN 2119-775X

Dépôt légal novembre 2018
Achevé d'imprimé au 4^e trimestre 2018
Impression EDIACA Saint-Étienne
Réalisation Marie-Laure Jouanno

LA MARINE DANS LA GRANDE GUERRE

La Grande Guerre évoque le Poilu de Verdun, les taxis de la Marne, parfois les « As »... Plus rarement la Marine nationale.

Pourtant son rôle fut important : à l'orée du conflit, quand il s'agissait de garantir la maîtrise de la Méditerranée pour assurer le transport des troupes d'Afrique du Nord sur le théâtre métropolitain, mais tout autant à ses moments décisifs. Les canons de marine viendront ainsi suppléer le léger canon de 75 pour assurer la défense de Paris, permettre la victoire de la Marne et de Verdun.

Pour clore le conflit, l'apport de la Marine sera tout aussi essentiel : c'est en développant des moyens de lutte ASM – une aéronautique navale notamment – qu'elle pourra s'assurer la maîtrise de l'Atlantique face aux *U-boote*, sécuriser les flux logistiques et assurer ainsi le passage des troupes américaines sur le Vieux Continent. Rethondes est donc non seulement une victoire interalliée, mais avant tout interarmées.



Hors série – Novembre 2018
Centre d'études stratégiques de la Marine

