

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.

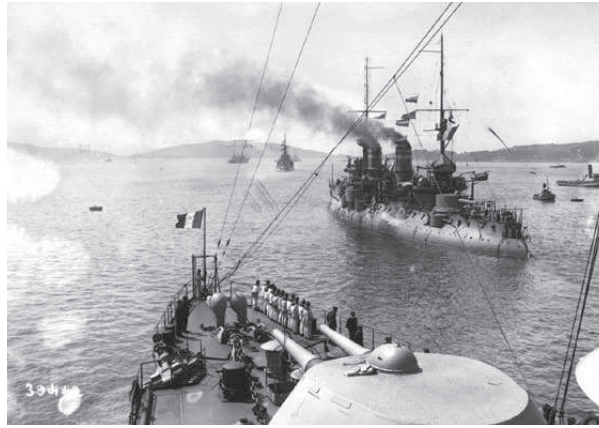
maîtresses sont les cuirassés de type Dreadnought. Rapides et bien protégés, ces navires valent par la qualité de leur armement. Dotés de canons de gros calibre à tir rapide, ils sont le mètre-étalon de la puissance navale. D'emblée la *Grand Fleet* reçoit la tâche titanesque de servir de rempart à un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

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.