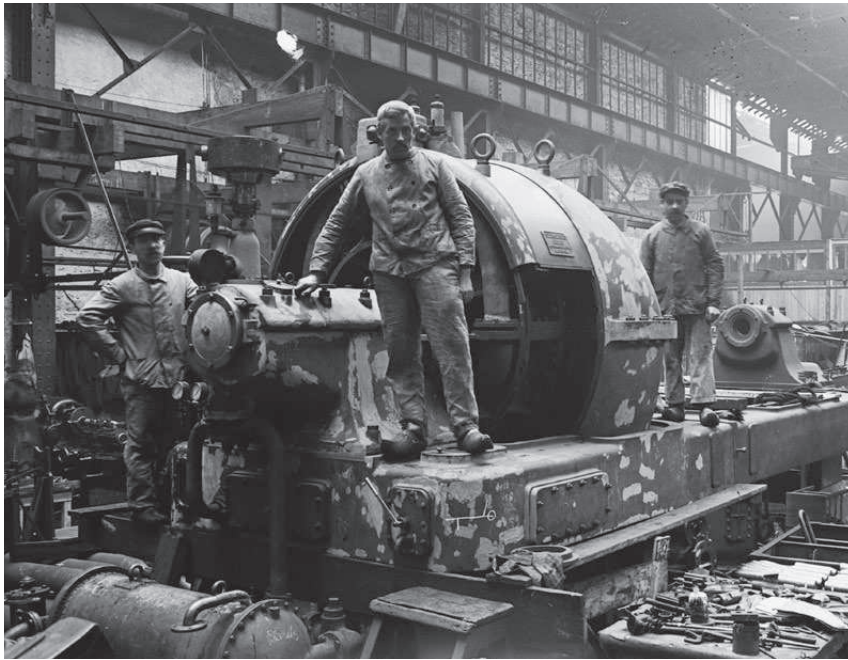


# Une marine victorieuse, mais une victoire... à la Pyrrhus

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. Achever 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 déclasserment 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 « renavalsation » 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**

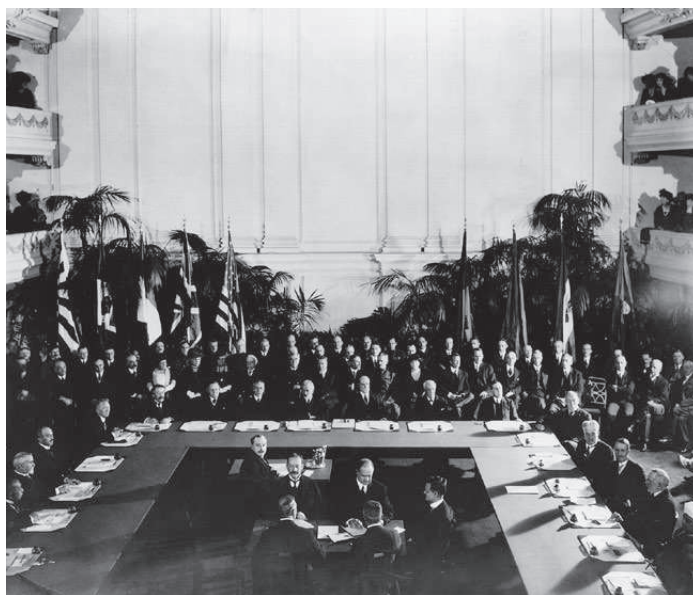
Débats doctrinaux et stratégiques viennent s'ajouter à l'incertitude politique qui règne quant à l'avenir de la Marine au moment de la signature de l'armistice. Il faut repenser l'utilisation de l'arme sous-marine en même temps que l'intégration de l'aéronautique navale dans les flottes. Se pose aussi 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.