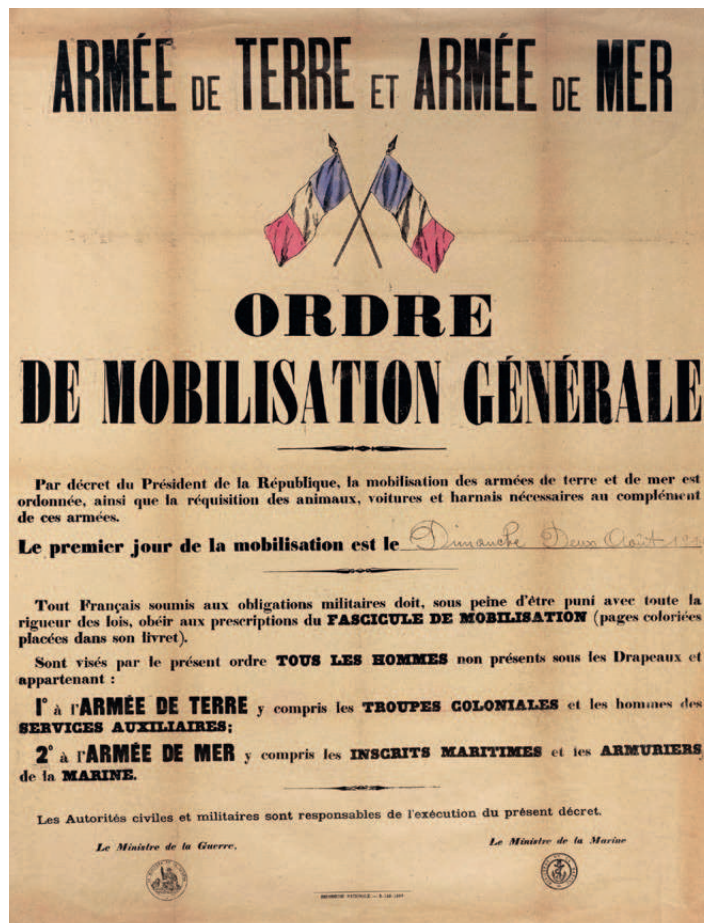


Préparation inachevée,  
adaptation partielle :  
la Marine nationale et le  
choc de la guerre en 1914

Jean de PRÉNEUF  
Thomas VAISSET  
*Service historique de la Défense*



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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle du statut de « rival méprisé » à celui d'« adversaire préféré ». Cette disposition d'esprit semble accréditer la thèse selon laquelle les stratèges de la rue Royale n'ont pas été informés 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<sup>e</sup> corps d'armée stationné en Afrique du Nord, dont l'arrivée au nord de Toul est prévue au 17<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>ère</sup> 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 juger 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 *Mittelmeerdivision*. 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 maharienne 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.