

— ÉTUDES MARINES —

L'HISTOIRE D'UNE RÉVOLUTION

La Marine depuis 1870

N°4 - Mars 2013
Centre d'études supérieures de la Marine

— ÉTUDES MARINES —

Les opinions émises dans cet ouvrage n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Directrice de la publication

Lieutenant de vaisseau Gwennan Le Lidec

Avec la précieuse collaboration de Dominique Guillemain et Thomas Vaisset
pour l'iconographie

— ÉTUDES MARINES —

L'HISTOIRE D'UNE RÉVOLUTION

La Marine depuis 1870

Sous la direction de Philippe Vial

N°4 - Mars 2013
Centre d'études supérieures de la Marine

PRÉFACE

Sous le titre *Histoire d'une révolution, la Marine depuis 1870*, le Centre d'études supérieures de la Marine propose une synthèse des travaux du Service historique de la Défense sur la politique navale française sous toutes ses formes.

Sous la direction de M. Philippe Vial, les auteurs adressent à un large public intéressé par l'histoire de la Marine un panorama des grandes évolutions institutionnelles, politiques et stratégiques connues par les forces navales de notre pays, du Second Empire à la V^e République au début du XXI^e siècle. Conçu sans notes de bas de page renvoyant à des archives et à de la bibliographie, le propos ne vise pas à l'érudition scientifique ou à la discussion historiographique, mais à une vision d'ensemble commode des « mutations de tous ordres, qui modifient comme jamais les traits et la place de la Marine ».

C'est en ce sens qu'il faut entendre le mot ambivalent de « révolution » qui peut désigner aussi bien le retour exact au point de départ d'une trajectoire qu'une rupture profonde et brutale, éventuellement sanglante.

Plusieurs axes forment autant de fils conducteurs à travers le siècle et demi envisagé :

- une histoire des politiques navales sous des régimes différents et même des républiques successives ;
- une mise en rapport de ces politiques avec les environnements stratégiques et diplomatiques, comme avec les arbitrages entre terre et mer, ce qui revient à réfléchir sur le rôle de la Marine dans la politique extérieure française ;
- une interrogation sur la plus ou moins grande adaptation de ces politiques aux guerres et opérations qu'il a fallu réellement mener ;
- une attention soutenue à la Marine comme institution par la place qu'elle occupe dans l'État en même temps qu'une évaluation de l'impact de la politique dans la Marine, à partir des périodes de tensions ou, au contraire, de proximité entre le corps des officiers et le régime du moment.

Cette grille de lecture mettant la politique, dans ses diverses acceptions, au centre de l'analyse est appliquée sur une longue durée qui voit d'abord l'inexorable déclassement de la Marine française, deuxième du monde sous le Second Empire mais cinquième en 1914, puis son relatif relèvement qui lui valait d'être la quatrième en 1970, juste derrière la *Royal Navy*. À partir de la première patrouille du *Redoutable* en 1972, elle est devenue un élément toujours plus important de la dissuasion nucléaire, permettant le retour puis le maintien de la France à un rang qui ne serait plus le sien autrement.

On ne peut cependant manquer de se poser la question de l'inquiétante distorsion actuelle entre les moyens, en nette diminution, et les missions, multipliées : on ne peut plus faire deux choses (importantes) à la fois et il n'est pas évident de concilier la logique des Opex avec la cohérence de l'outil naval.

Au fil des pages, le lecteur trouvera confirmation de données déjà connues des historiens, par exemple sur l'inadaptation de l'outil naval en 1914 ou l'état des forces et faiblesses de la Marine de 1939, ainsi que des perspectives nouvelles sur l'importance à tous égards de l'engagement en Indochine à partir de 1946 ou l'ampleur sans équivalent des forces déployées pour l'infructueuse expédition de Suez.

Il assistera à la progressive disparition du département ministériel que fut jadis la Marine, héritage colbertien peu à peu effeuillé puis fondu dans le creuset interarmées du ministère de la Défense. Il pourra aussi prendre conscience de problèmes rarement évoqués tels que la faiblesse logistique quasi structurelle de la Marine.

Il comprendra, en creux, qu'à partir des années 60 et de l'avènement de la force de frappe, il n'est plus possible d'évoquer encore une politique « navale », dès lors que seule existe une politique de défense, arrêtée au plus haut niveau de l'État : la dissuasion nucléaire, à laquelle la Marine participe éminemment, est une arme politique et non pas strictement militaire. C'est la dernière des armes, aux mains du premier des Français.

Des questions sont posées, non sans quelque esprit de provocation, comme celle de savoir si la Marine française a vraiment été, pendant la période considérée, davantage que l'outil naval régional, en l'occurrence méditerranéen, d'une puissance continentale rentrée dans le rang.

En un siècle et demi, depuis l'avènement de la vapeur et de la cuirasse, les mutations n'ont pas manqué. Ont-elles été une révolution ? Une succession de métamorphoses à tout le moins. Les rappeler est porteur d'espoir : en dépit des guerres civiles, ouvertes ou larvées, des défaites et des erreurs, la France a été capable à plusieurs reprises de reconstruire son instrument naval, de le repenser, de le financer et de trouver des personnels, de tous grades, pour y servir. Ce fut le cas à chaque fois que l'autorité politique a choisi la durée.

Il faut savoir gré aux chercheurs du Service historique de la Défense d'avoir rédigé ce dossier qui montre quelle est leur place dans un champ disciplinaire à la fois en expansion et en renouvellement¹.

L'histoire maritime est en effet en plein essor en France, comme en témoigne le dynamisme du Groupement d'intérêt scientifique (GIS) d'histoire maritime dont le prochain colloque, à Nantes en juin 2013, portera justement sur « la recherche en histoire maritime, objets, enjeux et méthodes ».

L'étude spécifique des marines de guerre est aussi en train de prendre des formes inédites en histoire tant moderne (où il existe depuis Jean Meyer une solide tradition) que contemporaine. À côté de l'approche très politique qui est celle des auteurs de ce cahier, il s'en développe d'autres comme les travaux menés sur les arsenaux, les approvisionnements et les financements des marines, notamment par David Plouviez (Nantes), Olivier Corre (Brest) et par Caroline Le Mao (Bordeaux III) en histoire moderne, ainsi que la thématique que j'explore à Paris Sorbonne avec mon collègue Tristan Lecoq sur « l'opérationnel naval, objet d'histoire, XVII^e-XXI^e siècles », en lien avec l'École navale.

Un tel cahier, dont j'ai plaisir à remercier les auteurs avec qui j'ai, par le passé, collaboré plusieurs années durant², a enfin l'intérêt d'appeler d'autres travaux, avec une mise en contexte plus poussée de certains épisodes qui y sont étudiés, telle que la volonté des politiciens radicaux de « républicaniser » les forces armées et pas seulement la Marine et aussi avec des comparaisons nécessairement fructueuses entre la France et les autres puissances, européennes ou non, qui ont joué ou jouent encore un rôle maritime. Il est plus que probable que le Service historique de la Défense, dans son format interarmées, et en relation forte avec ce qui se passe ailleurs, offrira un dispositif propice pour répondre à de telles attentes.

Olivier Chaline

Professeur d'histoire moderne, Université Paris Sorbonne (Paris IV)

Directeur du Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124)

Membre de l'Institut d'histoire de la Défense et de la sécurité MARS (Marines, Armées, Renseignement, Sécurité), Paris Sorbonne.

1. On trouvera plusieurs contributions des auteurs de ce cahier dans le numéro 14 de la *Revue d'histoire maritime*, « Marine, État et politique », qui contient notamment les actes du colloque qu'ils avaient organisé à Vincennes sur ce thème.

2. Je leur ai en effet ouvert mon séminaire d'histoire maritime à Paris Sorbonne (Paris IV), si bien que plusieurs d'entre eux ont eu l'occasion d'y intervenir dans le cadre d'un partenariat entre mon université et le Service historique de la Défense Paris Sorbonne (Paris IV) sur le thème « Marine et politique », partenariat auquel s'était ensuite joint le Centre d'études supérieures de la Marine que je remercie de nous avoir généreusement accueillis pendant deux semestres.

L'histoire d'une révolution

L'histoire de la Marine débute bien avant 1870. Dans ses écrits, César s'est fait l'écho de la réputation de la flotte vénète ou de celle de Massilia. Ses successeurs ont installé à Fréjus une base importante pour la flotte impériale. De multiples témoignages attestent ainsi d'une tradition navale bimillénaire sur le sol français. Par la suite, tout au long du Moyen-Âge, le fait maritime est indissociable du développement de la monarchie capétienne. Les Croisades, puis la guerre de Cent Ans voient la mise en œuvre régulière de flottes importantes. Mais il faut attendre la deuxième moitié du XVII^e siècle pour que celles-ci ne soient plus épisodiques. Prolongeant l'action centralisatrice du cardinal de Richelieu, Colbert fait de la Marine un département ministériel dont il prend la tête (1669). Associant marines de guerre, de pêche et de commerce, commerce et colonies, sans parler des eaux et forêts, ce vaste ensemble constitue, avec la Guerre et les Affaires étrangères, le socle de la politique de puissance menée par Louis XIV. L'avènement de la monarchie absolue a donné au roi les moyens, comme les raisons, de se doter d'une Marine permanente. Dans le dernier quart du XVII^e siècle, la puissance navale française est devenue la première au monde.

Elle ne le restera pas. Contrairement à ce qui prévaut pour le Royaume-Uni, la menace ne vient pas de la mer. Traditionnellement, c'est sur ses frontières du nord et de l'est que la France joue son existence. Début XVIII^e, les déboires de la guerre de Succession d'Espagne y ramènent l'ennemi et la réalité de l'invasion. Dans le cadre d'une conjoncture économique désastreuse, la priorité va donc aux forces terrestres. Apparaissent ainsi deux caractéristiques essentielles de l'histoire navale française moderne : une alternance de périodes fastes et de « recueillage », selon la formule consacrée ; dans ce dernier cas, la guerre de course comme recours va longtemps constituer une alternative, à bien des égards chimérique, aux difficultés périodiques de la Marine. La fin de règne du Roi-Soleil est ainsi marquée par le déclin de la puissance navale française, que symbolise le sabordage de l'escadre de Toulon en 1707.

Avec la guerre d'Amérique, la France retrouve un temps sa prééminence navale : la victoire de De Grasse à la Chesapeake (1781) en est l'illustration éclatante, que confirme la campagne de Suffren aux Indes (1781-1784). Mais la période révolutionnaire sape les bases de ce renouveau. Aboukir (1798), puis Trafalgar (1805) sont la sanction impitoyable de cet affaissement structurel de la flotte française. En dépit d'efforts importants sous le Premier Empire pour restaurer la puissance navale, la période révolutionnaire et impériale ouvre la voie à un siècle de domination britannique. Pays d'ambition maritime, mais de tradition

continentale, la France n'aura été que rarement en situation de développer parallèlement ses armées et ses escadres. Dès la Régence, mais surtout après 1815, la politique navale est donc menée avec le souci de ne pas provoquer le Royaume-Uni dont les priorités, elles, sont d'abord sur mer. Le Second Empire en offre une illustration exemplaire. Si la Marine retrouve un rang qu'elle n'avait plus connu depuis le règne de Louis XVI, une confrontation avec la *Royal Navy* est désormais exclue.

Cette équation est confortée par la défaite de 1870 : la priorité est désormais à la préparation de la revanche. C'est le choix clairement posé par la France au moment de la crise de Fachoda (1898), d'autant que le rapport de force entre les deux marines ne laisse aucun espoir de succès en cas d'affrontement. Or, le développement continu de la puissance allemande – spécialement sur le plan naval – a fini par inquiéter autant à Londres qu'à Paris. La conclusion de la troisième Entente cordiale (1904), en dépit de sa portée initiale limitée, ouvre la voie à un rapprochement durable entre les deux pays. Même si le mouvement reste progressif, même si l'évolution des mentalités n'est pas aussi nette, la *Royal Navy* a cessé d'être l'ennemi héréditaire pour la Marine. Les affrontements qui, entre juillet 1940 et novembre 1942, marquent une dernière fois les relations navales franco-britanniques ne sont qu'une parenthèse tragique au regard de la longue durée. Désormais, la menace vient de l'Est, allemande et italienne jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, soviétique pendant la guerre froide.

Cette évolution stratégique fondamentale s'inscrit sur un fond de ruptures technologiques inédites. À partir du milieu du XIX^e siècle, les effets de la révolution industrielle induisent des mutations en chaîne qui vont bouleverser la notion même de navire de guerre. Qu'il s'agisse de sa coque, de son système propulsif, des armes qu'il embarque ou des moyens de communication et, plus tard, de détection, le bâtiment change du tout au tout, comme l'arsenal d'ailleurs. La guerre sur mer en est bouleversée, d'autant que le marin n'est plus seulement celui qui va sur les mers, spécificité déjà forte s'il en est ! Désormais, il se risque sous les eaux comme dans les airs, devenant tridimensionnel. La Marine française est régulièrement à l'origine de ces avancées : grâce à la créativité de ses ingénieurs, le premier bâtiment cuirassé et le premier sous-marin sont conçus dans ses arsenaux.

Un cycle ininterrompu de mutations est enclenché, qui perdurera jusqu'à nos jours. Car, à un siècle d'intervalle, s'il n'y a que peu de différences entre les vaisseaux du Roi-Soleil et ceux de Louis XVI, comment comparer ceux de la

III^e et de la V^e République? Et la flotte des années 2000 est bien différente de sa devancière des années 60... D'autant que les ruptures touchent également les cadres dans lesquels s'inscrit l'action de la Marine, que ce soit sur le plan national ou international. Au lendemain de la défaite de 1870, pour la première fois dans l'histoire, le régime républicain va durablement s'acclimater en France. La Marine va cesser d'être royale ou impériale pour devenir définitivement nationale. Inversement, le département de la Marine va perdre la responsabilité des colonies, puis graduellement se fondre au sein d'un nouveau ministère, celui de la Défense nationale ou des Armées, seul en lice à partir de 1958. De même, les antagonismes traditionnels avec les pays voisins vont s'effacer au profit de l'édification d'un projet collectif, à la fois atlantique et européen, tandis qu'à la fin de l'aventure coloniale répondra le développement des opérations de maintien de la paix, le plus souvent sous la bannière de l'ONU. Elles ne sont que l'un des visages des opérations extérieures (Opex), qui se multiplient à partir de la seconde moitié des années 70.

La période qui s'ouvre à partir de 1870 est ainsi incroyablement riche en mutations de tous ordres, qui modifient comme jamais les traits et la place de la Marine. Cette époque est pourtant bien moins connue que celle de la Royale, un paradoxe qui s'explique tant par la complexité des ruptures à l'œuvre que par le fait que la Marine cesse d'être un monde en soi. Inéluctablement, elle doit s'insérer dans des ensembles qui la dépassent, à l'image du pays dont elle est l'émanation et dont la défense ne se conçoit plus de manière isolée. La Marine depuis 1870 ou l'histoire d'une révolution...

Un vrai-faux déclin? (1870-1914)

LA MODERNITÉ DE L'HÉRITAGE NAVAL DU SECOND EMPIRE

Pour défendre ses intérêts outre-mer et asseoir le leadership de la France en Europe continentale, Napoléon III estime que la France doit disposer d'une flotte de guerre modernisée, à même de lui garantir un minimum d'autonomie stratégique dans le cadre de la *Pax Britannica* qui règne sur mer depuis 1815. Car Louis-Napoléon Bonaparte a beaucoup médité sur les infortunes de son illustre aïeul face au *sea power* britannique. Agissant dans le cadre de l'Entente cordiale scellée par Louis-Philippe et Victoria, mais renouvelée et rééquilibrée, la Marine impériale opère au sein d'alliances de circonstances et intervient le plus souvent dans le cadre du concert européen et au nom du droit des gens. Elle est considérée comme le principal levier d'une politique extérieure très active.

Cette ambition navale s'inscrit comme rarement à l'époque contemporaine dans une politique maritime globale, au plus près des ruptures induites par la révolution industrielle qui commence à faire pleinement sentir ses effets sur mer. Napoléon III est en effet un homme féru de technologie, un citoyen du monde qui a vécu en Grande-Bretagne et aux États-Unis, un adepte du saint-simonisme aussi. Sa politique navale traduit son attachement à un idéal de progrès universel par l'industrialisation et l'internationalisation des échanges. Sa mise en œuvre articule étroitement volontarisme étatique et initiative privée. L'Empire encourage donc le développement par le secteur marchand de la construction navale (chantiers de Saint-Nazaire en particulier) et du *shipping* (Compagnie générale maritime et Compagnie des messageries maritimes). Dans le cadre d'une ambition mondiale, le régime conclut également un traité de libre échange avec le Royaume-Uni (traité Cobden-Chevalier en 1860) et encourage aussi le percement du canal de Suez par Ferdinand de Lesseps, défi à la fois technique et stratégique (1869).

La carte de l'innovation technologique sur mer est aussi conçue comme l'atout maître de la politique navale. Il s'agit ainsi de pallier le déclin relatif de la France survenu depuis 1815 face à Londres. L'entrée en service de la frégate *Gloire* (1860), premier navire cuirassé de l'histoire, marque ainsi une rupture majeure. Elle doit beaucoup à l'implication personnelle du souverain qui a aidé Dupuy de Lôme à vaincre le conservatisme technique du haut commandement naval. Dans le cadre pérenne du programme de 1857 qui tire les leçons de la guerre de Crimée, la marine à voile s'efface alors progressivement au profit d'une flotte nouvelle, fondée sur la propulsion à la vapeur, l'obus explosif et le blindage (objectif de 60 navires cuirassés contre 90 en bois). Dans le même

temps, la formation et la progression de carrière des équipages sont normalisées, spécialisées et professionnalisées (en particulier par la création du corps des équipages de la flotte ou celle de la spécialité de fusilier marin en 1856). De la Crimée au Mexique, du Sénégal à la Cochinchine, cette flotte modernisée est aux avant-postes sur tous les théâtres, retrouvant un rang qu'elle n'avait plus connu depuis le règne de Louis XVI et développant une vraie capacité amphibie et de projection de force.

ENTRE DÉSILLUSION ET CONTRIBUTION MÉCONNUE AUX OPÉRATIONS TERRESTRES (1870-1871)

La défaite de 1870 sonne le glas de cet âge d'or longtemps méconnu des contemporains, comme des historiens. L'enfant chéri – et coûteux – du régime déchu s'est en effet révélé incapable de menacer les côtes allemandes. Même si, très vite, l'enchaînement des désastres sur les frontières de l'est a rendu caduque l'idée initiale de manœuvre de revers *via* un débarquement sur le littoral allemand. En fait, à l'image de la diplomatie et de l'armée de Terre focalisées depuis les années 1850 sur les « *interventions extérieures* » outre-mer, le haut commandement naval n'a pas assez anticipé le renversement géostratégique induit par la résurgence rapide d'une menace continentale. Conçus pour dissuader la *Royal Navy*, les cuirassés français ont un tirant d'eau trop important pour pouvoir bombarder les côtes allemandes. De même, le port-arsenal de Cherbourg, achevé sous le Second Empire pour menacer le cœur de la puissance britannique, s'est avéré trop éloigné de la zone de blocus et de débarquement.

Pourtant, dans cette guerre essentiellement terrestre, la Marine a tenu à apporter une contribution cruciale. Sans son apport comme toujours capital dans le cadre d'un conflit général et prolongé, la guerre n'aurait pas pu être poursuivie jusqu'en février 1871. Après les désastres subis à Metz et Sedan en septembre-octobre 1870, face à l'encombrement des réseaux terrestres, la Marine apporte un concours décisif à la mobilité stratégique des armées pour continuer le combat dans le nord sous le commandement de Faidherbe : une séquence qui se répétera lors de la course à la mer de l'automne 1914... Ensuite, la maîtrise de la mer garantie par la Marine permet – comme ce sera le cas lors des deux conflits mondiaux – de ravitailler le pays en denrées et en armes, notamment en provenance des États-Unis. Conjugué à la reconversion rapide des arsenaux de la Marine, cet apport en matériel joue un rôle central dans l'équipement des armées levées à la hâte par le gouvernement de Défense nationale. Enfin, les

marins rompus aux opérations amphibies sous le Second Empire se distinguent par leur courage et leur compétence dans les combats à terre, qu'il s'agisse des simples combattants ou des commandants de force (Jaurès – grand cousin du futur leader socialiste – et Jauréguiberry). Ils se font remarquer en particulier lors du siège de Paris où les canons de marine mis à terre, sous le commandement de La Roncière Le Noury, compensent avec efficacité les lacunes de l'artillerie de l'armée, à l'instar de ce qui surviendra en 1914 et en 1940.

ENTRE RECUEILLEMENT LIMITÉ ET CONTINUITÉ (1872-1878)

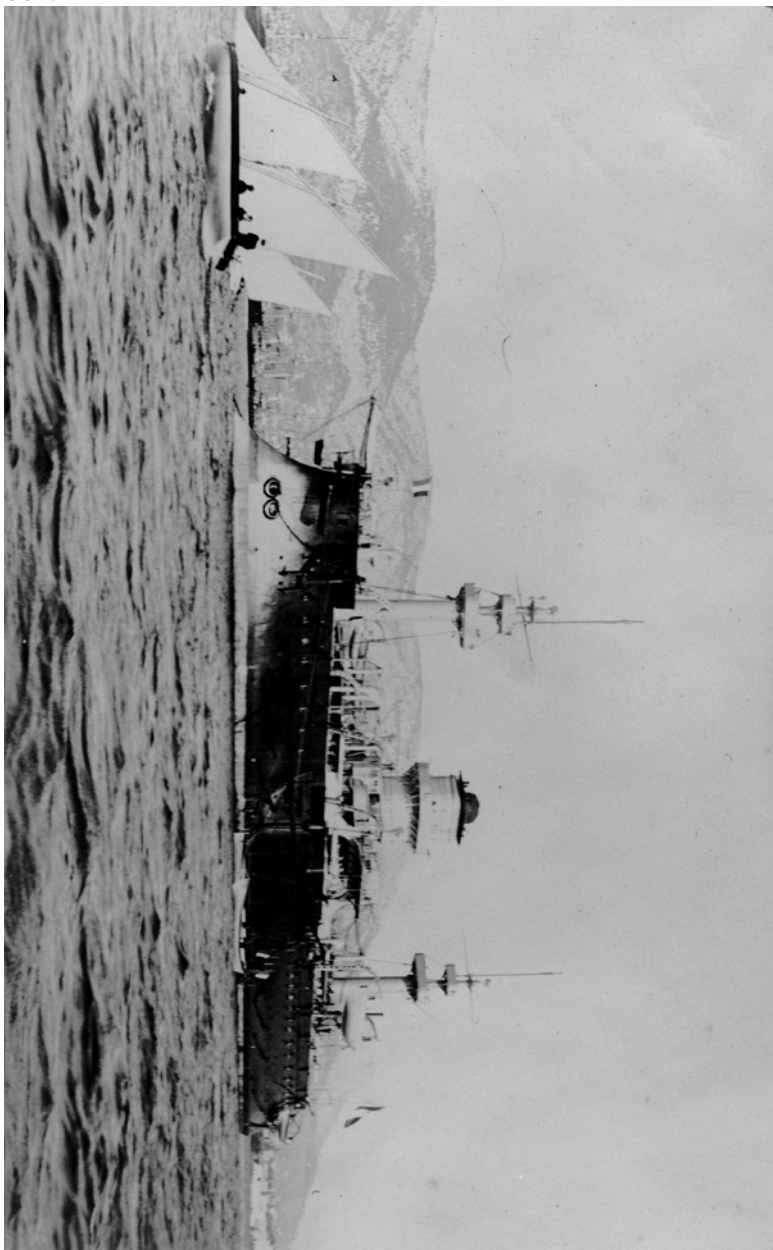
Comme lors des guerres mondiales, c'est d'ailleurs surtout la participation des marins aux combats à terre qui retient l'attention de la population et suscite sa reconnaissance. Elle se matérialise par l'élection record de dix-neuf marins à l'Assemblée nationale en février 1871. Mais il n'en reste pas moins que, dans le contexte qui suit « l'année terrible », les marins sont plus populaires que la Marine. Ils vont dès lors pleinement bénéficier de l'autonomie et du prestige accordés à l'armée au sens large. « L'Arche sainte », selon la formule en usage à l'époque, est en effet considérée comme l'outil de la revanche en même temps que le levier de la régénération d'un pays traumatisé par la défaite et la guerre civile. Reste qu'à l'heure où tous les regards sont désormais tournés vers l'est, le chef du pouvoir exécutif en personne, Adolphe Thiers, pose devant les députés la question de l'utilité d'une marine hauturière. Selon un schéma qui se manifeste au sortir de chaque conflit d'ampleur depuis les guerres de la Révolution et de l'Empire en 1815 jusqu'à la guerre d'Algérie en 1962, les premières années de la République sont donc des années de « recueillement » sur le plan naval. Le consensus se fait en effet pour donner la priorité à la modernisation de la composante terrestre de l'outil de défense et payer les lourdes indemnités exigées par l'Allemagne. « *La Marine doit se sacrifier sur l'autel de la patrie* », résume son ministre, le vice-amiral Pothuau, en présentant le budget de 1872. Il se révèle à l'occasion aussi bon manœuvrier que fin politicien car l'ampleur du « sacrifice » doit être nuancée.

Dans un pays certes toujours sous la menace d'une attaque allemande mais dont les intérêts restent mondiaux, le recueillement est limité dans le temps et en volume. De plus, le format de la flotte n'est pas bouleversé. Afin de ne pas hypothéquer l'avenir, le budget de la Marine n'est amputé que d'un quart par rapport à 1869. Le principe des trois flottes élaboré sous le Second Empire (défense de côtes, guerre d'escadre, outre-mer et train d'escadre) est préservé *a minima* dans le programme de 1872 qui constitue la référence de

la flotte tout au long de la décennie. Cependant, en ces temps où la priorité budgétaire va à la modernisation de l'armée de Terre et à l'édification d'un réseau de fortifications sur les frontières de l'est, on conserve de nombreux bâtiments à propulsion mixte, car la navigation à la voile est privilégiée en raison du coût du charbon.

Dans le cadre d'une stratégie générale française qui vise à dissuader toute attaque préventive ordonnée par Bismarck (ce qui faillit arriver en 1875), le Conseil d'amirauté et le Conseil des travaux se fixent pour objectif de disposer de bateaux capables d'opérer en Baltique pour faire peser la menace d'une descente qui fixerait loin du théâtre principal une partie des troupes allemandes, tout en exerçant un blocus des grands ports. Dans le même temps, le souci de garder un outil dissuasif vis-à-vis de la *Royal Navy* reste toujours présent. L'affaiblissement temporaire de la France provoqué par la défaite de 1871 n'efface pas la rivalité structurelle avec Londres, en particulier en Méditerranée orientale. Tout en conservant le principe du chargement par la culasse qui procure à la Marine un avantage certain sur la *Royal Navy* depuis le milieu du XIX^e siècle, la rue Royale entend s'inspirer du *Devastation* britannique lancé en 1871 et considéré comme le premier cuirassé moderne.

Le choix de la continuité avec le modèle de la Marine impériale procède cependant autant d'une vision stratégique à long terme que de l'inertie de l'administration navale et de considérations électoralistes ou corporatistes. Ainsi, le nombre de cadres et d'ouvriers n'est pas diminué proportionnellement à la réduction du format de la flotte. Bien au contraire, il augmente ! De même, la volonté des élus des ports arsenaux de ne pas heurter les nombreux charpentiers de marine explique autant que l'impératif budgétaire la décision de continuer à construire des bâtiments en bois après 1870. Dans ce contexte difficile, les innovations techniques sont désormais introduites avec parcimonie. Paradoxalement, la relative disette budgétaire et ce conservatisme s'avèrent en partie bénéfiques à moyen terme car ils limitent le développement de systèmes sans avenir quand toutes les marines tâtonnent à l'heure d'une révolution technologique accélérée. Le seul cuirassé français lancé au cours de la décennie, *Le Redoutable* (1876), en témoigne puisque doté de la première charpente en acier, symbole de modernité technique, et aussi équipé d'un éperon. La présence sur le fleuron de la Marine de cette arme d'un autre temps renvoie à une lecture erronée et passéiste des conflits récents. Au cours de la bataille de Lissa, en 1866, entre marines italienne et autrichienne, le *Re d'Italia* a en effet été éperonné par le *Ferdinand Max*, un succès spectaculaire qui a connu un grand retentissement en Europe.



Le Redoutable dans les années 1890, probablement en rade de Toulon. Construit à partir de 1873, c'est un bâtiment de transition (9 224 tonnes, 100 mètres, 705 hommes). Il est ainsi le premier cuirassé au monde à être doté d'une structure en acier tout en conservant initialement une mâture traditionnelle (démontrée au moment où le cliché est pris). De même, *Le Redoutable* est le dernier cuirassé français dont l'artillerie principale (4 canons de 270 mm) est montée dans un réduit central ou casemate. Les générations suivantes adopteront les barbettes, puis les tourelles.

Autre conséquence de cette phase de repli, le déploiement et l'activité opérationnelle de la Marine sont revus à la baisse. Le dispositif est recentré sur le sanctuaire méditerranéen au détriment des théâtres lointains. Outre-mer, la rue Royale ne peut plus affecter à la maîtrise des espaces maritimes que des unités moins nombreuses et de second rang. De façon significative, la principale activité opérationnelle dans les années 1870 réside dans la « *transportation* » des révoltés kabyles et des Communards vers les bagnes de Nouvelle-Calédonie et de Guyane qui continuent de relever de la compétence du département de la Marine. Dans ces conditions, la reprise des velléités d'expansion coloniale reste ponctuelle et limitée. Elle est le fait d'individus isolés qui font jouer leurs relais dans les milieux colonialistes et maritimes. Soutenus personnellement par certains amiraux, ils sont bien vite désavoués par le Quai d'Orsay et une partie de leurs pairs. Ainsi de Francis Garnier au Tonkin en 1873, appuyé par le contre-amiral Dupré, ou de Savorgnan de Brazza au Congo entre 1875 et 1878, encouragé par le vice-amiral Montaignac de Chauvance, l'heure reste à la prudence en politique extérieure.

UNE POSTURE TOUS AZIMUTS IRRÉALISTE (1878-1898)

Cependant, la parenthèse de ce recueillage ne dure pas, car dès 1878 et la guerre russo-turque, le contexte stratégique évolue tandis que le règlement rapide des indemnités de guerre, la prospérité financière du pays et la reconstitution d'une armée de Terre crédible permettent d'envisager une politique étrangère plus ambitieuse. La rue Royale doit tenir compte de la multiplication d'adversaires potentiels en Europe. C'est particulièrement le cas en Méditerranée avec le réveil des ambitions italiennes et russes alors que Londres s'assure le contrôle de Chypre (1878), puis de l'Égypte (1882). Il faudra attendre la fin de la guerre froide et la disparition de la menace soviétique, un siècle plus tard, pour clore cette séquence...

La première justification de la relance de l'effort naval réside donc bien dans la prise en compte de la persistance de la rivalité avec Londres et du développement concomitant des flottes italiennes et russes, puis allemandes et autrichiennes. Contrairement à ce que l'historiographie a longtemps mis en avant, le soutien à la politique de conquête coloniale n'intervient qu'en second lieu pour expliquer l'ampleur de l'effort naval consenti par la France entre le dernier quart du XIX^e siècle et la Belle Époque. La relance de l'expansion outre-mer à laquelle la Marine est étroitement associée est d'ailleurs aussi conçue – parfois il est vrai

a posteriori! – pour peser sur mer face aux nouveaux rivaux continentaux. À commencer en Méditerranée, qui reste encore et toujours le point nodal des intérêts et préoccupations des élites françaises, tant navales que politiques ou économiques, le tout, désormais, dans le cadre d'une démocratie parlementaire, voire d'un régime d'assemblée.

La relance de l'effort naval s'effectue en effet dans un contexte politique renouvelé. Les républicains qui accèdent au pouvoir au tournant des années 1880 sont de plus en plus critiques quant à la gestion des crédits navals. Dans ces conditions, ils sont également de plus en plus hostiles à l'autonomie des autorités militaires qu'ils entendent soumettre à un contrôle renforcé des élus. Cette influence du Parlement dans la gestion de la Marine se développe alors que se fait sentir le poids d'une opinion publique informée des enjeux navals par une presse populaire aux tirages impressionnants. Désormais, la fabrique de la politique navale est aussi affaire de communication et de lobbying, tant vers les élites politiques et économiques que vers les électeurs. Le dilemme stratégique d'une marine tiraillée entre plusieurs adversaires potentiels en raison de l'isolement diplomatique de la France depuis 1871 n'est donc plus arbitré par les seuls amiraux et quelques experts.

La compétition qui s'instaure sur mer entre les grandes puissances oblige une France privée d'alliés à définir progressivement et, de façon définitive à compter de 1889-1890, une stratégie navale à double niveau face à la Grande-Bretagne et à l'Italie, puis surtout face à la Triplice conclue en 1882. Le rapprochement entre Paris et Saint-Petersbourg, à partir du début des années 1890, ne vient pas fondamentalement bouleverser la donne. Si les marins sous-estiment la crainte que l'alliance franco-russe, conclue entre 1891 et 1894, inspire à la *Royal Navy* désormais confrontée à une menace accrue en Extrême-Orient, ils pointent en revanche les faiblesses de la Marine tsariste dont les bases sont situées dans des mers fermées et sur des théâtres éloignés les uns des autres, interdisant une concentration avec les escadres françaises. Le schéma d'une stratégie tous azimuts perdure donc jusqu'en 1906-1908 et la transformation progressive de l'Entente cordiale en alliance de fait se déroule au lendemain de la crise de Tanger et de la conférence d'Algésiras (1905-1906).

Au-delà d'ajustements à la marge, la structure générale du plan d'opérations de la flotte française est fixée à partir de la fin des années 1880, avec comme assise le port de Toulon où le gros du corps de bataille français est concentré à partir de 1887. En cas de conflit avec la Triplice, la guerre d'escadre associée à des

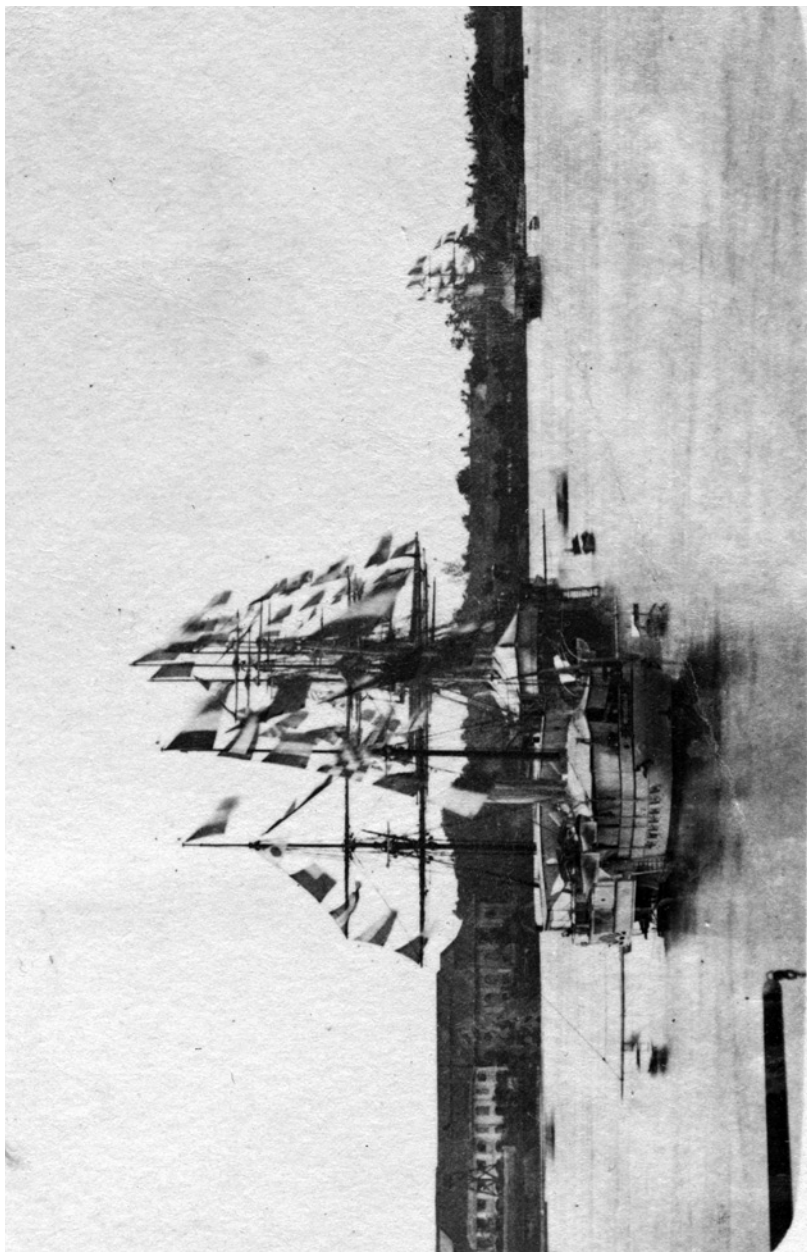
opérations amphibies est privilégiée contre l'Italie dans le cadre d'une stratégie interarmées. Les marins ne doutent pas du succès contre la flotte italienne, qu'ils entendent annihiler avant sa jonction avec la flotte autrichienne. Dans un second temps, le gros du corps de bataille ralliera Brest où il rejoindra les forces qui y sont stationnées et se seront cantonnées jusque-là dans la défensive face à la *Hochseeflotte*. Ainsi regroupée, la flotte française livrera alors une seconde bataille décisive contre la Marine allemande.

À l'inverse, en cas de guerre contre Londres, on évitera soigneusement le combat d'escadre face à la *Royal Navy*, excepté devant Toulon où l'on espère profiter de circonstances favorables pour affronter la *Mediterranean Fleet*. Face à la superpuissance britannique, la solution de la guerre de course semble plus réaliste. En concentrant le gros du corps de bataille à Toulon, on oblige Londres à disperser ses forces imposantes, ce qui permet à la fois d'équilibrer localement le rapport de force et donne des marges de manœuvre accrues aux corsaires français. En s'attaquant aux routes commerciales britanniques, il s'agit de frapper le talon d'Achille de la puissance la plus emblématique de la mondialisation du XIX^e siècle, dont le cœur réside dans la maîtrise des flux avec son empire formel et informel.

C'est dans ce cadre que se déploie la reprise de l'expansion coloniale articulée avec la dissuasion des ambitions méditerranéennes de l'Italie unifiée. La Marine joue un rôle déterminant dans l'établissement d'un protectorat en Tunisie (1881), qui permet d'abord de menacer la route des Indes puis, à l'heure de la Triplice, le Sud de la péninsule italienne. Cette opération est la plus importante entre 1871 et 1914 par le nombre des navires engagés. L'escadre d'évolutions du vice-amiral Garnault permet de projeter des troupes et d'assurer un appui-feu efficace sur les côtes tunisiennes. La Marine est aussi à la manœuvre lors de la guerre au Tonkin lancée à la suite de l'échec de l'expédition du capitaine de vaisseau Rivière, qui s'inscrivait dans la même logique que celle de Garnier dix ans plus tôt (1883). Le président du Conseil, Jules Ferry, fervent promoteur de l'expansion coloniale, refuse de renoncer et un corps expéditionnaire est dépêché en recourant à la flotte logistique héritée du Second Empire. Mais les succès à terre remportés sur ses marches tonkinoises ne suffisent pas à faire plier la résolution de Pékin. La flotte du contre-amiral Courbet intervient alors sur les côtes chinoises.



Le contre-amiral Courbet, commandant l'escadre d'Extrême-Orient, 1883-1885. Après avoir achevé la conquête du Tonkin, il mène une série d'opérations navales pour forcer Pékin à reconnaître la tutelle française. Le 23 août 1884, il remporte la victoire de Fou-Tchéou, puis instaure un blocus du Yang-Tsé Kiang qui s'avère décisif pour le succès final.



14 juillet 1883, Saïgon : les bâtiments (*l'Alouette*, le *Bayard*, navire-amiral de Courbet, et le *Lyne*) sont pavoisés en l'honneur de la fête nationale. Alors que la conquête de la péninsule n'est pas encore terminée, ces manifestations permettent de marquer la présence française dans ce que l'on appelle à l'époque l'« Union indochinoise ».

© SHD

Ce conflit est riche en enseignements et éclaire les enjeux contemporains. Face à cet adversaire continental, en passe de se doter d'un outil naval modernisé selon les canons occidentaux, la brillante victoire de Fou-Tchéou (1885) voit l'escadre française détruire au mouillage la partie la plus ancienne de la flotte chinoise. Elle n'est cependant pas décisive, pas plus que les descentes réalisées à Formose. La clé du succès réside dans le blocus du Yang Tsé Kiang alors que la Chine est, déjà, très dépendante des flux maritimes. Trente ans après la guerre de Crimée, le conflit semble donc confirmer l'avantage stratégique que procure la maîtrise de la mer. Mais il faut nuancer cette assertion car la puissance continentale chinoise du milieu des années 1880 n'est pas encore dotée, comme l'Allemagne ou l'Italie, d'un réseau ferré important lui permettant de concentrer rapidement des forces terrestres sur son littoral. Par ailleurs, à l'instar du contre-amiral Lancelot disposant en 1956, au moment de l'intervention de Suez, d'appareils à hélice dépassés face aux avions à réaction égyptiens, le vice-amiral Courbet ne peut rattraper les unités récentes de conception allemande de la flotte chinoise avec ses navires de second rang dévolus à l'outre-mer. Dès la fin du XIX^e siècle, ce conflit démontre que la défense d'intérêts au-delà des atterrages européens implique d'y engager des unités en nombre respectable et dotées des dernières technologies face à la prolifération de matériel moderne hors d'Europe.

Le nouveau cours de la politique extérieure française suppose donc un effort naval conséquent qui semble hors de portée à l'heure où la priorité va toujours à l'armée de Terre. D'où l'idée renouvelée de s'en remettre de nouveau à l'innovation technologique pour égaliser un rapport de forces par trop défavorable. Cette option est défendue avec ferveur par la Jeune École de l'amiral Théophile Aube. On mise sur de nouveaux systèmes d'armes prometteurs comme les torpilleurs et les sous-marins associés à des croiseurs. Fêré d'histoire autant que de technologie, Aube entend ainsi rendre impossible le blocus rapproché des côtes pratiqué par les Britanniques de la guerre de Sept Ans aux *French Wars* et, surtout, renouer avec la guerre de course de l'époque moderne. Mais, cette dernière serait dorénavant menée de façon systématisée et radicalisée, en ciblant en priorité les objectifs civils, sans respecter les lois de la guerre.

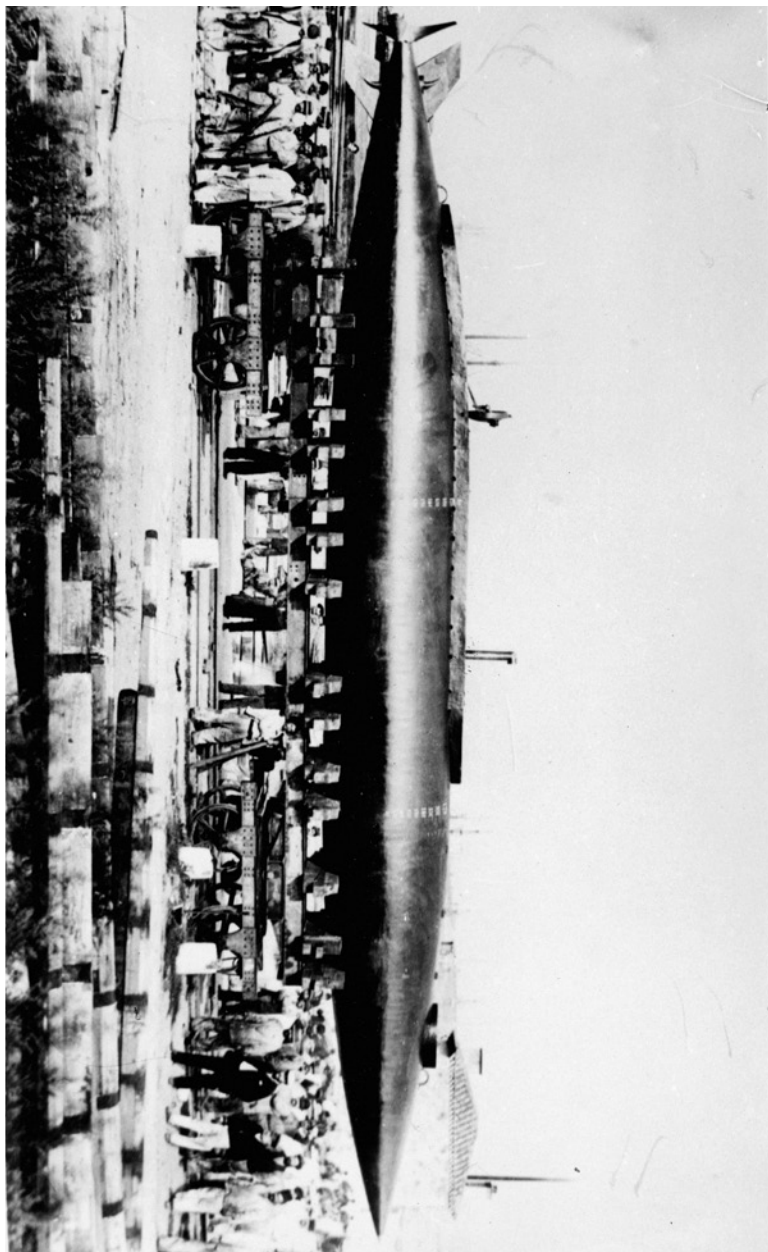
L'accès aux ressources de l'outre-mer est en effet considéré dans une perspective social-darwinienne comme un enjeu vital qui justifie de livrer «une guerre à outrance». Cette lutte pour la survie permet de s'affranchir du respect du droit des gens sur mer, un droit qui plus est protecteur des intérêts de la puissance dominante. Que ce soit contre Londres ou Rome, Aube et ses disciples les plus extrémistes mettent en avant la valeur dissuasive de leur posture: la perspective

d'attaques destructrices et menées sans pitié contre des navires marchands et des villes ouvertes doit permettre de limiter la durée et le coût de la guerre. Enfin, près de quatre-vingts ans avant l'entrée en service de la Force océanique stratégique, la menace d'une guerre terroriste est conçue comme un moyen de dissuader l'ennemi potentiel dans le cadre d'une posture du faible au fort.

Ces théories radicales provoquent un engouement international. Mais elles séduisent en premier lieu en France où l'opinion et les décideurs se retrouvent dans une doctrine navale qui joue sur des références et des codes largement partagés, au-delà du cercle des spécialistes. Les nuances et les évolutions de la pensée de l'amiral Aube, qui rééquilibre progressivement son approche autour d'une association entre guerre d'escadre et de course, importent peu aux yeux de la grande presse populaire. La vulgate qui caricature souvent la pensée du père de la Jeune École satisfait les populations côtières lassées des descentes anglaises de la «seconde guerre de Cent Ans». Elle répond à leur vision partagée d'un cordon ininterrompu de petites unités protégeant le pays. Celui-ci est assimilé à une citadelle, ce qui parle à une population habituée à la notion de front terrestre continu alors que la France renoue avec la logique de Vauban *via* Séré de Rivière.

La Jeune École séduit aussi par sa fascination techniciste les défenseurs d'une civilisation positiviste. Elle rassure les élites politiques en raison du faible coût supposé de sa réalisation et convainc le lobby colonial quand elle plaide pour l'acquisition de bases navales outre-mer. De même, le parallélisme entre la victoire d'une poussière navale sur les lourds cuirassés et celle d'un peuple de sans-culottes sur les aristocrates des temps modernes rejoint l'imaginaire politique de la jeune République et entraîne une politisation du débat. Enfin, les promesses d'une multiplication probable des commandements à pourvoir dans les flottilles suscitent l'intérêt des officiers subalternes, tandis que la perspective d'une dissémination des chantiers navals, des forces et des organes de soutien séduit les élus littoraux qui voient là un moyen d'assurer à leur circonscription une manne financière régulière.

La portée de cet engouement doit à la fois être soulignée et nuancée. Soulignée car, à plusieurs reprises, le Parlement impose la construction d'une poussière navale à la faible capacité opérationnelle. Trop heureux d'affirmer son autorité sur la Marine, il va à l'encontre des vœux du Conseil d'amirauté, puis du Conseil supérieur de la Marine (qui remplace le premier en 1889). De même, la littérature populaire s'empare des idées de la Jeune École, à commencer par Jules Verne dans *Vingt mille lieues sous les mers*. Pour autant, il faut rappeler que, tout



Le sous-marin *Gymnote* dans l'arsenal de Toulon, 1888. Lancé l'année précédente, ce bâtiment peut être considéré comme le premier sous-marin français réellement opérationnel (33 tonnes, 18 mètres, 5 hommes, 2 torpilles). Conçu par les ingénieurs du génie maritime Dupuy de Lôme et Gustave Zédé, il est le premier sous-marin à être doté d'un gyroscopie électrique et d'un périscope. Propulsé par un moteur électrique, il bénéficie d'un rayon d'action encore modeste (65 nautiques en surface) compte tenu de l'autonomie limitée de ses batteries.

au long des années 1880 et 1890, la rue Royale n'accorde qu'un écho limité à ces conceptions radicales. Suivi en général par les Chambres, le Conseil supérieur de la Marine vote à une écrasante majorité des programmes plaçant au cœur de la flotte le développement du corps de bataille, que ce soit en 1890 ou en 1894.

À cela plusieurs raisons. Tout d'abord, les experts ne sont pas convaincus par les qualités opérationnelles de systèmes encore imparfaits (dont témoignent les limites du *Gymnote*, premier « sous-marin » de la Marine française, en 1888). Par pragmatisme, ils estiment contreproductif de ne pas respecter le droit des gens : la France a tout à perdre à s'aliéner les neutres et à provoquer une escalade dans la violence de la part de ses ennemis, alors même que ses côtes sont vulnérables. Enfin, les amiraux répugnent à s'affranchir du respect de l'éthique traditionnelle du combat sur mer. Par ailleurs, les espérances placées dans la Jeune École semblent trouver leurs limites dans l'observation des engagements navals du tournant du siècle (batailles du Yalou en 1894, de Santiago de Cuba en 1898, de Tsushima en 1905), où les navires de ligne emportent la décision. Les différentes parades anglaises (installation d'une artillerie à tir rapide sur les cuirassés, développement des destroyers, protection des bases avec des filets), comme bientôt les résultats limités des torpilleurs japonais à Port-Arthur (1904), convainquent également les décideurs français de la nécessité de maintenir le navire de ligne cuirassé comme *capital ship*. Enfin, les travaux de l'amiral américain Mahan, qui connaissent très vite une grande notoriété, décrédibilisent sur le plan théorique les espoirs excessifs mis dans les unités légères : la démonstration est faite qu'une marine de premier rang ne peut se passer des grands bâtiments à fort potentiel offensif. Reste à en convaincre une opinion durablement séduite par les sirènes de la Jeune École.

Au tournant du siècle, la Marine française traverse une crise profonde. En raison de l'incertitude doctrinale et de la tension grandissante entre le Parlement et la rue Royale, la politique navale est marquée par bien des confusions et l'absence de continuité. La succession d'options contradictoires, aggravée par les dérives népotiques et affairistes touchant le haut commandement, enlève beaucoup de légitimité aux demandes de la Marine. Le Parlement refuse quant à lui de se lier les mains en votant des programmes pluriannuels et retire définitivement en 1894 à la rue Royale la gestion des colonies qui lui étaient rattachées depuis Colbert. L'ensemble de la politique navale est soumise au jeu de majorités très instables et à l'influence des lobbys. Il en découle une flotte qui constitue un rassemblement hétéroclite d'échantillons dont les logiques de construction sont parfois antinomiques. La collection de systèmes d'armes, la diversité de l'artillerie, la mauvaise tenue à la mer des bâtiments, la lourdeur et l'inefficacité

de l'administration, sont autant de faiblesses qui grèvent lourdement la valeur de la flotte.

En fait, c'est toute la posture navale française qui se révèle inadaptée au potentiel industriel et financier du pays comme à son équilibre politique et diplomatique. La crise de Fachoda (1898) scelle la faillite de ce système autant qu'elle constitue son chant du cygne. Selon l'expression de Delcassé, « *la France n'a pas la marine de sa diplomatie* », l'inverse étant tout aussi vrai. Paris est en fait incapable de prétendre à la fois rivaliser seul sur mer avec des flottes continentales en plein essor alors qu'il s'oppose de plus en plus ouvertement aux intérêts britanniques outre-mer. Avant même l'épisode de Fachoda, faute de disposer d'un moyen naval suffisamment dissuasif, Paris a déjà dû composer, pour ne pas dire reculer, face à Londres : en 1882, Léon Gambetta a préféré s'abstenir lors de la crise égyptienne et laisser la flotte britannique instaurer la tutelle de Londres. De même, en 1885, Jules Ferry a dû renoncer aux Pescadores et à Madagascar pour ne conserver que le Tonkin et, en 1893, Gabriel Hanotaux recule de nouveau, concluant un compromis *a minima* sur le Cambodge et le Siam.

Lors de la crise de Fachoda, la France paie au prix fort son incapacité chronique à trancher entre les différents systèmes doctrinaux et techniques. La plupart de ses coûteux croiseurs-cuirassés, insuffisamment armés, se révèlent en outre trop lents pour rattraper les *liners* britanniques. Son corps de bataille fait pâle figure face aux escadres de Sa Majesté, homogènes et deux fois plus nombreuses. Enfin, ses flottilles semblent incapables d'empêcher la flotte de Sa Majesté d'instaurer un blocus de ses côtes. Dans le même temps, la suprématie de la flotte française face à la Triplice paraît en sursis à l'heure du premier plan Tirpitz et alors que rien ne garantit que Londres laissera le libre passage de Gibraltar pourtant indispensable à la mise en œuvre du plan d'opérations français. Car les menaces proférées par la Jeune École ont fini par provoquer une relance de la course aux armements navals à l'heure même où le déclin relatif du pays s'accroît face aux pays neufs, Allemagne en tête.

Le jugement cinglant de Delcassé n'en demande pas moins à être nuancé. La Marine n'a pas seulement permis la conquête de positions importantes outre-mer. Le développement du corps de bataille français a contribué à convaincre opinions et décideurs du rapprochement franco-russe *via* une diplomatie navale à grand spectacle. Il a aussi aidé à remporter le bras de fer économique qui conduit une Italie exsangue à se détacher de la Triple alliance entre 1896

et 1902. Il y a là une participation majeure à la politique extérieure française que l'historiographie a trop longtemps minoré, obnubilée par l'ampleur de l'échec de Fachoda.

UN RÉAJUSTEMENT DANS LA DOULEUR (1899-1908)

Quelles que soit les nuances à y apporter, le constat partagé de l'impuissance navale française lors de la crise de Fachoda vient justifier un réajustement d'ensemble, aussi bien au niveau politique que doctrinal ou diplomatique.

Politique, tout d'abord, car cet échec survient dans le contexte tendu de l'affaire Dreyfus. L'impasse de Fachoda vient nourrir le véritable réquisitoire dressé à l'encontre de la rue Royale par les Radicaux désormais au pouvoir. À leurs yeux, il ne suffit plus que la Marine soit devenue nationale (adjectif qui lui est attribué par décret en 1893), il faut encore qu'elle soit «républicaine», dans l'esprit de cette République de tradition jacobine dont leur aile gauche se revendique. Un triple procès est intenté aux élites navales : elles formeraient une caste hostile à la République, rétive de ce fait à tout contrôle civil, ce qui expliquerait, troisième grief, son inefficacité révélée avec éclat par Fachoda. D'où la nécessité de républicaniser celle que l'on prend alors l'habitude de nommer «la Royale» : il s'agit autant d'un impératif politique qu'un gage de bonne gestion.

Cette politique systématique se décline autour des trois piliers que sont la primauté du pouvoir civil, la démocratisation du recrutement et de l'avancement et, enfin, la laïcisation du service courant. Elle est mise en œuvre, non sans provoquer résistances internes et polémiques publiques, de façon timide dès le ministère d'Édouard Lockroy en 1896 puis, de manière vigoureuse et systématique par Jean-Louis de Lanessan entre 1899 et 1902, tandis que Camille Pelletan lui donne un tour sectaire et souvent caricatural de 1902 à 1905. Elle connaît enfin ses derniers feux *mezzo voce* jusqu'en 1909, sous le cabinet de Georges Clemenceau.

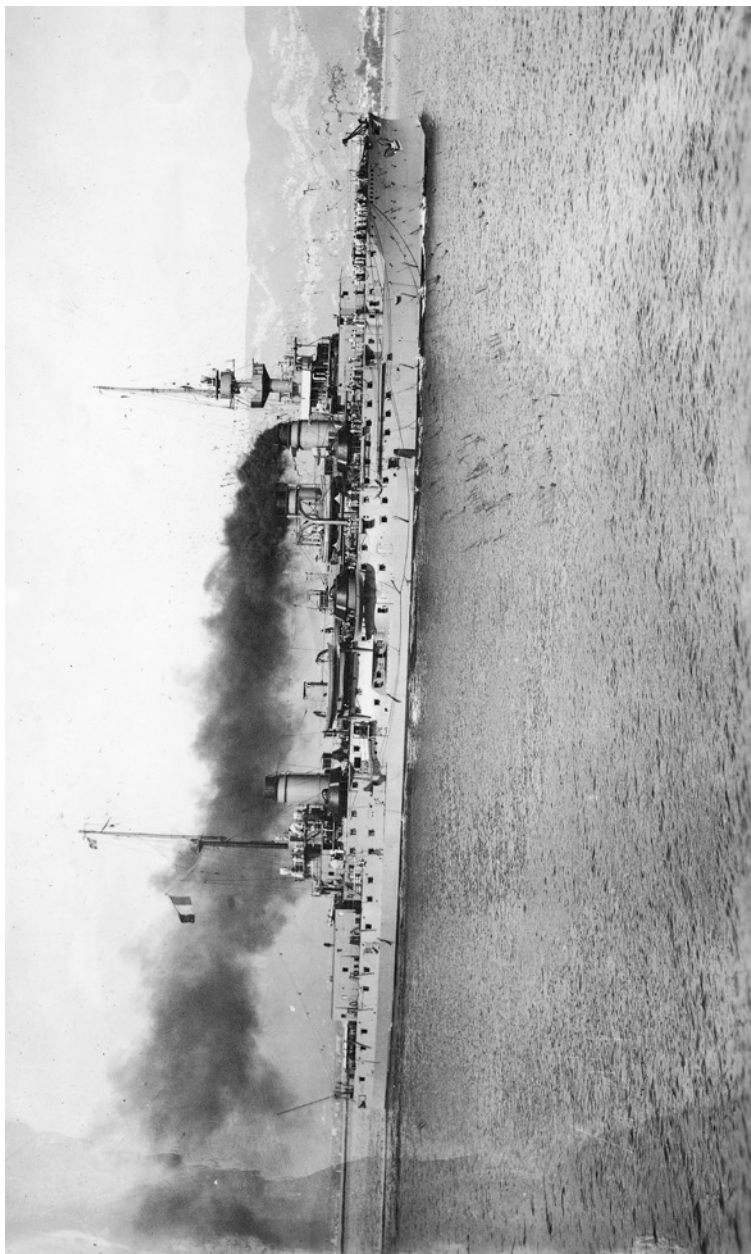
Le bilan est nuancé. Tant sociologiquement que politiquement ou religieusement, le corps des officiers de marine n'est pas cette «*caste royale*» ou cette «*jésuitière*» dénoncée par les Radicaux. D'autre part, la responsabilité de l'échec de Fachoda incombe autant aux politiques qu'aux marins. La démocratisation projetée du recrutement n'est que partielle et cette situation procède autant du corporatisme d'une partie des élites navales que de la réalité d'un système éducatif républicain

très élitiste. Enfin, par ses outrances, la politique de républicanisation a contribué à crispier durablement les relations entre la majorité du corps des officiers de marine avec le régime. Il n'en reste pas moins que le régime réglementaire de la Marine est en grande partie aligné sur celui des autres armées et que la tutelle du pouvoir exécutif est renforcée.

Le deuxième tournant survenu au lendemain de l'échec de Fachoda est stratégique et résulte d'un ajustement de la diplomatie française aux capacités du pays. Après avoir écarté la possibilité d'une alliance continentale contre Londres, hypothèse qui trouve aussi quelques avocats minoritaires parmi les élites navales, le gouvernement français entend renouer avec la politique suivie depuis 1815 : il faut composer outre-mer avec Londres afin de garantir les intérêts vitaux français en Méditerranée occidentale. C'est l'objet de l'Entente cordiale conclue en 1904 et dont le cœur réside dans un troc de fait entre le Maroc et l'Égypte. Encore fallait-il au lendemain de la crise de Fachoda convaincre Londres, embourbée dans la guerre des Boers, qu'elle a davantage intérêt à conclure un arrangement avec Paris qu'avec Berlin et qu'il est vain de lancer une attaque préventive contre la France.

L'équation n'est pas simple à résoudre et le débat fait rage sur les choix doctrinaux et techniques à opérer pour garantir ce virement de bord diplomatique. De 1899 à 1908, la politique navale tâtonne et balance entre deux options de plus en plus difficilement conciliables. D'un côté persiste une approche tous azimuts alliant guerre de course anti-britannique à une échelle mondiale et guerre d'escadre contre l'ensemble de la Triplice. De l'autre, un ralliement progressif à une option clairement mahanienne, méditerranéenne et dirigée contre la menace italo-autrichienne se déploie. Le basculement vers la seconde option n'intervient qu'au lendemain de la crise de Tanger et de la défaite de l'allié russe face au Japon (1905).

Le tournant doctrinal est donc progressif et partiel. Par la loi navale de 1900, Lockroy, puis Lanessan s'attachent à rendre sa crédibilité au corps de bataille français en obtenant le lancement d'une série homogène de six cuirassés (la classe *Patrie*), autant qu'à moderniser des flottilles par trop hétéroclites et à la valeur opérationnelle sujette à caution. En 1899, la Marine met en service le *Narval* de Maxime Laubeuf, premier sous-marin à être un véritable instrument de combat. Ce bâtiment révolutionnaire va influencer la construction des *U-Boote* et la politique navale de l'amiral Fisher, l'artisan du sursaut de la *Royal Navy* avant 1914. Tout comme le développement de l'arsenal de Bizerte, celui de



© SHD

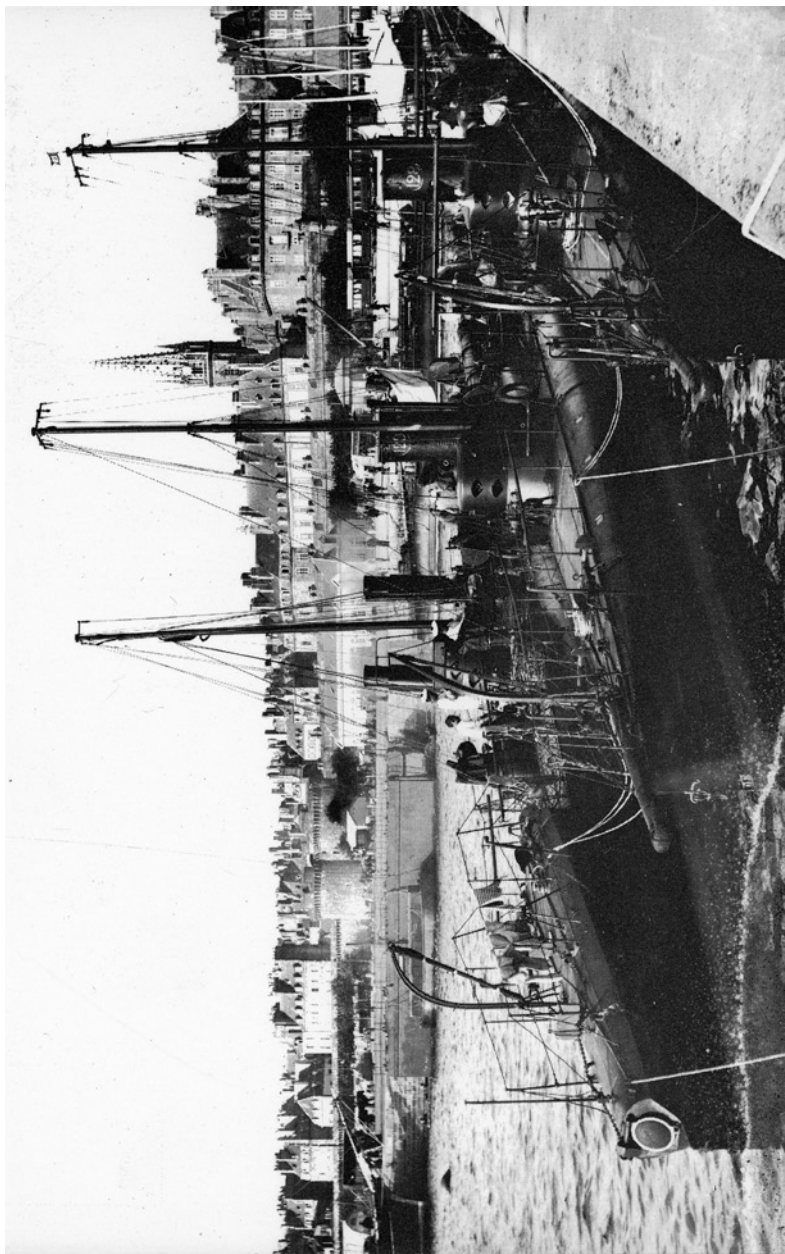
Le cuirassé *Patrie* aux essais au début du siècle en rade de Toulon. Lancé en 1903, le bâtiment possède une artillerie multicalibre caractéristique des pré-*Dreadnoughts*. Sur ce cliché il n'a d'ailleurs pas encore reçu ses quatre pièces principales de 305 mm. Sa mise au point marque une rupture avec la « flotte d'échantillons » des années 1890 puisque le *Patrie* fait partie d'une série homogène de six bâtiments dotés de la « protection cellulaire » mise au point par Emile Bertin et dont la construction avait été arrêtée par le programme de 1900. Néanmoins, ce premier pas vers le redressement de la Marine pâtit des limites de la construction navale française et de la gestion erratique de Camille Pelletan : mis sur cale en avril 1902, le bâtiment n'entre en service qu'en février 1907.

l'arme sous-marine, poursuivie sous le ministère Pelletan et défendue par le vice-amiral Fournier (ancien commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée devenu l'un des experts les plus influents parmi les parlementaires), contribue indirectement par sa valeur dissuasive au rapprochement franco-britannique. Dans une logique de rationalisation, la priorité va au recentrage du ministère autour de la flotte. En conséquence, « bigors » et « marsouins » quittent le giron de la rue Royale : la loi du 7 juillet 1900 rattache l'artillerie et de l'infanterie de Marine au ministère de la Guerre sous le nom de « troupes coloniales ».

Le renouveau reste cependant précaire et la rationalisation limitée. De 1902 à 1905, Camille Pelletan gère de façon partisane la rue Royale contre des amiraux, jugés par définition rétrogrades, factieux et incompetents. En pleine course aux armements navals, alors que les tensions internationales ne cessent de s'aggraver, il ralentit la construction des cuirassés *Patrie* pourtant votée par le Parlement, suspend les habituelles grandes manœuvres, ne convoque plus le Conseil supérieur de la Marine et soutient sans nuance le syndicalisme révolutionnaire dans les arsenaux. Quant aux amiraux et aux ingénieurs, faute de leadership politique, ils ratent la révolution du *Dreadnought* (1906) et du croiseur de bataille, tout en continuant de proposer à la Chambre des programmes irréalistes au vu des capacités industrielles et financières du pays. Par ailleurs, leur confiance dans le nouveau partenaire britannique reste limitée... Si bien que le programme de 1906 continue de viser la parité avec la *Hochseeflotte* et que la manœuvre générale contre la Triple alliance fixée depuis 1895 est toujours en vigueur en 1908, n'anticipant qu'une abstention britannique en cas de guerre.

LE RENOUVEAU INACHEVÉ DE LA MARINE, PILIER DE L'ENTENTE CORDIALE (1908-1914)

L'évolution défavorable du rapport de force face à la Triple alliance, comme la succession d'accidents spectaculaires qui frappent la Marine française (explosions des cuirassés *Iéna* en 1907 et *Liberté* en 1911 en particulier), enfin les velléités britanniques de rechercher de nouveau un compromis avec Berlin vont convaincre la France d'achever l'*aggiornamento* esquissé au lendemain de Fachoda. Deux hommes sont les principaux artisans de ce virage. Théophile Delcassé craint de voir la Grande-Bretagne se détourner de l'Entente cordiale qu'il a portée sur les fonts baptismaux en tant que ministre des Affaires étrangères. Si Paris veut pérenniser et développer son partenariat stratégique avec Londres, il doit absolument disposer d'une flotte crédible sous peine de connaître le destin de l'Italie, dont Londres



Torpilleurs numérotés amarrés dans le port de Saint-Malo au tournant du siècle. En application des théories de la Jeune École, ces bâtiments sont déployés sur l'ensemble du littoral métropolitain afin d'empêcher un blocus rapproché des côtes françaises. Leurs mauvaises qualités nautiques les rendent pourtant incapables d'opérer au large. Il faut attendre la fin des années 1900 pour que la France renonce à leur construction dans le cadre d'une posture désormais clairement mahannienne.

© SHD

a fini par se détourner dans les années 1890. Depuis les bancs du Parlement, l'influent Delcassé mène la charge contre les errements de la politique navale et obtient même, en juillet 1909, la chute du cabinet Clemenceau sur ce dossier! Depuis la Chambre, puis rue Royale de 1911 à 1913, il soutient l'action du vice-amiral Aubert, inamovible chef d'état-major général de la Marine de novembre 1905 à août 1909 et de novembre 1911 à janvier 1913.

Suivis par la majorité des élites navales et parlementaires, à grand renfort d'une diplomatie navale spectaculaire et abondamment médiatisée, ils font de la Marine le meilleur élève de l'Entente cordiale et un acteur clé de sa transformation en alliance de fait. Le grand dessein des deux hommes est de mettre enfin en adéquation les choix diplomatiques de Paris avec sa stratégie navale. L'optique est désormais résolument pro-britannique, mahaniennne et méditerranéenne. Pour restaurer la crédibilité de la Marine française, ils obtiennent en 1909 la mise sur cale des deux premiers *Dreadnoughts* français (le *Courbet* est mis en service en 1913 seulement) proposée au Parlement par le ministre de la Marine, le vice-amiral Boué de Lapeyrère. Surtout, la loi de construction pluriannuelle (mars 1912) renonce enfin aux bâtiments de défense côtière et fixe un cadre cohérent de développement jusqu'en 1920. Car le renouveau est global et protéiforme: développement de l'aéronavale (initié en 1910, mais consacré en 1912), adaptation de la politique de recrutement au contexte concurrentiel de la croissance de la Belle Époque, relance de la construction de formes à Toulon et Bizerte, absolument vitale dans la nouvelle configuration. Le port tunisien est d'ailleurs la seule base ultramarine d'ampleur, ce qui lui vaut le surnom de «Toulon africain»... L'armée navale, créée en 1911, qui rassemble la quasi-totalité du corps de bataille français, reçoit pour mission dès le début des hostilités d'annihiler dans une bataille décisive la flotte italienne avant qu'elle n'ait pu faire sa jonction avec l'escadre autrichienne. Afin de précipiter le rapprochement militaire avec Londres, le corps de bataille est tout entier concentré en Méditerranée occidentale (octobre 1912), ce qui accélère la conclusion d'accords sur la répartition des forces entre la *Royal Navy* et la Marine nationale. La première se rassemblera en mer du Nord face à la flotte allemande, ce qui doit permettre à la seconde de se concentrer sur l'adversaire italo-autrichien.

Spectaculaire et indéniable, le renouveau n'en reste pas moins inachevé et partiel. La faiblesse relative de la Marine française s'observe à tous les niveaux, à commencer par la valeur de la flotte. Selon un schéma classique, sa composante logistique et les moyens d'éclairage ont été en partie sacrifiés sur l'autel de la

modernisation du corps de bataille. Celui-ci continue cependant de pâtir de la comparaison avec ses homologues britanniques et allemands, voire italiens, aussi bien en nombre qu'en qualité. Si le renseignement naval italien estime que l'entraînement poussé et la cohésion de la 1^{re} et de la 2^e escadre confèrent un avantage certain à l'armée navale sur sa rivale italienne, la flotte française reste très hétérogène et manque de formes. Ses *Dreadnoughts* et ses torpilleurs de haute mer les plus récents pâtissent de défauts de jeunesse ou de conception (nombre, autonomie et endurance insuffisantes des contre-torpilleurs, artillerie principale moins puissante que celle de leurs rivaux italiens pour les cuirassés). La direction de cet outil naval inégal est problématique. La conjonction entre la méfiance structurelle des républicains envers le césarisme et la tradition collégiale et décentralisée des marins explique la persistance d'une organisation défaillante de la charnière politico-militaire et du haut commandement. Comme à terre, la République refuse ainsi de déléguer la conduite de l'ensemble des opérations à un « amiralissime ». L'amiral Boué de Lapeyrère, qui commande l'armée navale, n'a ainsi autorité que sur les forces déployées en Méditerranée et doit composer avec le préfet maritime de Toulon, tandis que le chef d'état-major général n'a sous son autorité toute théorique qu'une quinzaine d'officiers ! Et encore, le ministre exige de viser la moindre décision de l'un et de l'autre, paralysant l'action de ses grands subordonnés militaires.

Ces dysfonctionnements internes à la Marine font écho à une adéquation toujours imparfaite entre la stratégie navale et la stratégie générale, en dépit des efforts de rationalisation entrepris depuis le milieu des années 1900. Au niveau interarmées tout d'abord, la tension reste vive entre d'une part, le Conseil supérieur de la Défense nationale (CSDN) créé en 1906 qui entend donner dès 1909 la priorité absolue à la protection du transfert du 19^e corps d'Afrique du Nord vers la métropole et, d'autre part, le Conseil supérieur de la Marine. La rue Royale, amiraux et ministres civils successifs confondus, plaide que la meilleure protection réside dans la recherche de la bataille décisive contre la force principale adverse. En 1914, le CSDN impose un compromis qui consiste à détacher une division spéciale de l'armée navale pour assurer à distance la protection des précieux convois, tout en subordonnant la couverture de la flotte à la neutralisation préalable des escadres italo-autrichiennes. Les instructions de guerre de l'armée navale continuent donc de prévoir une offensive à outrance. Ces frictions entre les départements de la Guerre et de la Marine, difficilement arbitrées par la présidence du Conseil, ne sont pas la seule limite à l'insertion de l'outil naval dans le cadre général de la politique de défense française. Il semble en particulier que, à l'inverse de l'état-major

de l'armée de Terre, la rue Royale ait été informée très tardivement de la probable neutralité italienne!

Au niveau interallié ensuite, Paris a dû demander à Londres un renforcement de son dispositif naval à Malte à la suite du déploiement en Méditerranée de la *Mittlemeerdivision* allemande en 1913. Ce renforcement de la présence navale britannique vient complexifier la question irrésolue de la coordination des deux flottes en cas de guerre. Seul le principe de consultations entre les commandants en chef a été arrêté. Au début de l'été 1914, il n'existe pas sur le théâtre méditerranéen de réels plans d'opérations et de procédures communes établis avec la *Royal Navy*. Certes, en Manche-mer du Nord, les accords de février 1913 négociés par le contre-amiral Favereau ont précisé les modalités de la coopération bilatérale. Mais les enjeux ne sont pas les mêmes tant le rapport de force y est déséquilibré au profit des Britanniques.

À la veille de la guerre, l'Entente n'est donc pas toujours une alliance en bonne et due forme. Des amiraux comme Favereau, des experts tel Lanessan s'interrogent ouvertement sur la pertinence de la posture stratégique adoptée depuis dix ans. Elle a certes permis de rétablir la position française en Méditerranée et de conforter le partenariat avec Londres. Mais ils plaident pour une approche moins univoque de ce rapprochement qui ne placerait pas le sort de la Marine française entre les mains de la *Royal Navy*. En fait, les décideurs français peinent à reconnaître que le pays ne peut plus désormais assurer sa défense sans alliés. Entre 1870 et 1914, la Marine nationale a en effet dû définitivement renoncer à être l'une des grandes puissances navales, à l'égal de la Grande-Bretagne, des États-Unis et de l'Allemagne, pour ne devenir que la première des flottes secondaires, talonnée par le Japon et l'Italie. La Grande Guerre viendra enfoncer le clou de ce déclin relatif, en même temps qu'elle confirmera de nouveau toute l'utilité de la Marine dans un conflit généralisé, prolongé et mené dans un cadre interallié.

Une action en retrait mais décisive (1914-1918)

Par son extension géographique, la mobilisation économique et culturelle inédite, mais aussi l'intensité et les formes renouvelées du combat, par l'importance des pertes enfin, la Première Guerre mondiale a profondément marqué les sociétés occidentales. La Grande Guerre est d'ailleurs souvent considérée comme la matrice du XX^e siècle. Ce conflit aux allures de creuset constitue également un tournant dans la conception et la conduite des opérations militaires, à terre comme sur mer. À ce titre, il a été très largement étudié.

Néanmoins, si les opérations terrestres font l'objet d'un intérêt renouvelé depuis une vingtaine d'années, l'histoire de la Marine nationale pendant la Grande Guerre demeure mal connue et ce que l'on en sait reste parcellaire et daté. Aucune étude d'envergure en langue française n'a été entreprise depuis les travaux systématiques lancés dans l'entre-deux-guerres par le Service historique de la Marine, créé en 1919 pour tirer les enseignements du conflit. Pourtant, au cours de ce conflit mondial, le facteur naval joue, en France comme ailleurs, un rôle considérable, tant au niveau stratégique, qu'économique ou politique. Selon des modalités imprévues avant 1914, la Marine nationale a apporté une contribution à la victoire finale aussi essentielle que méconnue.

L'ANNÉE DES DUPES (1914)

L'année 1914 est, sur terre comme sur mer, l'année des dupes. À l'exception de la mobilisation qui se déroule comme prévue, la guerre courte et offensive que l'on a anticipée contre la Triplice ne se produit pas. L'Italie reste neutre, tandis que Londres impose dès la fin de l'année sa prééminence en Méditerranée orientale. Telles les armées qui s'enterrent sur le front, les flottes autrichienne et allemande se retranchent dans leurs bases et adoptent une stratégie de *fleet in being*. La bataille décisive tant préparée reste donc virtuelle et les sous-marins s'avèrent redoutablement efficaces contre les cuirassés dès les premiers jours du conflit.

Au nord, la 2^e escadre légère, dont le nom traduit parfaitement la composition, commandée par le vice-amiral Rouyer, quitte Cherbourg le 3 août pour bloquer le détroit du Pas-de-Calais à la *Hochseeflotte* dont on craint – heureusement à tort – un raid. Le Royaume-Uni n'entre en effet en guerre que le lendemain à minuit quand l'Allemagne, conformément au plan Schlieffen, viole la neutralité

belge. Dès lors, les dispositions des accords de 1913 s'appliquent, mais pendant 24 heures, les marins français se sont sentis bien seuls et démunis...

En Méditerranée, la situation met encore plus de temps à se décanter, plaçant le vice-amiral Boué de Lapeyrère dans l'expectative. D'autant plus que les insuffisances de la charnière politico-militaire continuent de faire sentir leurs effets. Alors que le ministère des Affaires étrangères a acquis, dès le 1^{er} août, la certitude que l'Italie resterait neutre, le commandant en chef de l'armée navale n'apprend que le lendemain que la *Regia Marina* n'a pas concentré ses forces à Tarente et n'a pas lancé la mobilisation générale. Dans le même temps, il demeure sans nouvelles de la *Mittlemeerddivision*, l'escadre allemande, composée du croiseur de bataille *Goeben* et du croiseur léger *Breslau*, susceptible de faire peser une lourde menace sur le transfert en métropole du 19^e corps d'armée stationné en Afrique du Nord.

Dans ces conditions, Boué de Lapeyrère, faisant preuve de pragmatisme et de prudence, demande à déroger au plan initial et à accorder la priorité à l'escorte des convois. Son ministre, Victor Augagneur, lui oppose une fin de non-recevoir. Ce dernier, toujours soucieux de la prééminence du pouvoir civil sur le haut commandement militaire, exige de son subordonné qu'il respecte les dispositions arrêtées en 1914 par le CDSN et confirmées par le conseil des ministres dès le début de la crise. Le 3 août au matin, Boué de Lapeyrère fait appareiller l'armée navale de manière à lui permettre une couverture des transports plus rapprochée que prévu. Le soir-même, alors que le Royaume-Uni n'est pas encore entré en guerre, il se concerta avec l'amiral Milne, qui commande les forces britanniques basées à Malte, pour l'inviter à couvrir l'Adriatique face à une éventuelle sortie des Austro-Hongrois. Finalement, si les troupes stationnées en Afrique du Nord arrivent à bon port sans dommage, le *Goeben* et le *Breslau* peuvent s'échapper vers le Bosphore, non sans avoir bombardé Bône et Philippeville. L'arrivée à Constantinople de la *Mittlemeerddivision* joue un rôle décisif dans la décision de la Sublime Porte de s'engager aux côtés de l'Allemagne. Tout au long de cette séquence qui donne lieu à une intense polémique dès l'été 1914, l'absence de coordination efficace entre les deux alliés les a empêchés de profiter de leur supériorité numérique face à un ennemi opérant pourtant loin de ses bases.

Après cette entrée en matière aux résultats mitigés, il devient indispensable de régler les conditions de la coopération entre la *Royal Navy* et la Marine nationale. C'est l'objet de la convention du 6 août 1914, qui préfigure sur



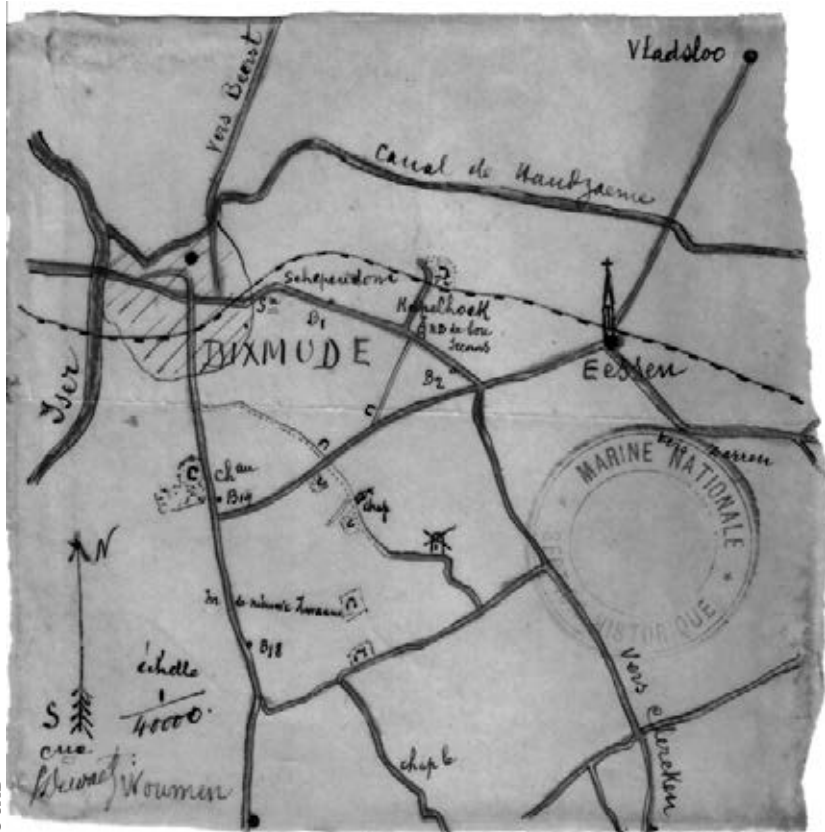
© SHD

Le cuirassé *Jean Bart* en cale sèche à Malte, début 1915. Portant la marque du commandant en chef de l'Armée navale, le bâtiment est torpillé dans le canal d'Otrante durant la nuit du 21 décembre 1914. Unité récente et bien compartimentée, le *Jean Bart* parvient néanmoins, en dépit des dégâts, à regagner la base britannique.

mer le traité de Londres de septembre, scellant officiellement l'alliance entre la France et la Grande-Bretagne. Le texte accorde aux Français le commandement en chef sur l'ensemble du théâtre méditerranéen. Mais, très vite, ce principe est battu en brèche quand les Britanniques commencent à concentrer des forces en Méditerranée orientale. À l'automne, après y avoir progressivement établi un rapport de force en leur faveur, ils imposent *de facto* leur leadership, profitant d'ailleurs du manque de sens politique de Boué de Lapeyrère et de la réaction tardive de la rue Royale. L'armée navale s'est en effet regroupée à Malte dès le 13 août prête à affronter la flotte austro-hongroise. Mais, à l'instar de ce qui se passe en mer du Nord où la *Hochseeflotte* est en infériorité face à la *Grand Fleet*, l'ennemi se garde bien de quitter ses bases. Le corps de bataille français est contraint de mener des raids à l'intérieur de l'Adriatique pour faire sortir la flotte austro-hongroise. Le torpillage spectaculaire du cuirassé amiral *Jean Bart*, le 21 décembre 1914, conduit à un engagement beaucoup plus prudent des grandes unités. Désormais, il faut se résoudre à tenir un blocus à distance du canal d'Otrante en déployant des unités légères à l'endurance limitée qui s'épuisent à lutter contre des sous-marins aussi redoutables qu'insaisissables...

Le rapport de force déséquilibré entre *Royal Navy* et Marine nationale est surtout perceptible en mer du Nord et en Manche. La France apporte son concours au blocus établi contre l'Allemagne, mais dans le cadre d'une coalition du faible au fort. Dès la fin du mois d'août, Paris doit se plier à la définition britannique de la contrebande de guerre. Alors que, par exemple, Paris souhaite saisir les denrées alimentaires, Londres s'y oppose en raison de sa dépendance à l'égard des neutres pour son ravitaillement. De même, la France se résout à suivre le Royaume-Uni qui, le 3 novembre, déclare l'intégralité de la mer du Nord comme « zone militaire ». Sur ce théâtre, la direction des opérations est assurée par la *Royal Navy*, même si la Marine nationale affecte des moyens importants pour la seconder que ce soit en Manche occidentale ou dans le Pas-de-Calais. Dès le début du conflit, cette action capitale à long terme, mais peu spectaculaire, ne retient pas l'attention de l'opinion, pas plus qu'elle n'enthousiasme les marins de tous grades toujours obnubilés par la bataille décisive.

Ce désintérêt est inversement proportionnel à l'engouement exceptionnel que suscite la contribution de la Marine aux combats menés à terre. Du 16 octobre au 10 novembre 1914, les 6000 hommes des deux régiments de la brigade des fusiliers marins du contre-amiral Ronarc'h défendent avec



Croquis tiré d'un compte-rendu d'opérations de la bataille de Dixmude, 18 octobre 1914. La première attaque allemande a eu lieu deux jours plus tôt : la bataille n'en est qu'à ses prémices. L'offensive générale ennemie sera déclenchée le 24 octobre. Avec les soldats belges, les 6 000 fusiliers marins du contre-amiral Ronarc'h, renforcés de tirailleurs sénégalais, vont lutter pied à pied tenant trois semaines au lieu des quatre jours promis en dépit de pertes terribles (3 000 marins tués ou hors de combat). Si les défenseurs de Dixmude sont obligés d'abandonner la ville le 10 novembre, leur sacrifice a permis de contenir la poussée allemande qui menaçait Dunkerque, point de passage essentiel entre la France et l'Angleterre.

acharnement la bourgade de Dixmude dans les Flandres maritimes aux côtés d'environ 4 500 Belges et autant de Sénégalais. Ce combat d'arrêt se déroule pendant l'épisode final de la « course à la mer ». L'armée allemande cherche dans un dernier effort à déborder l'aile gauche alliée avec pour objectifs Calais et Dunkerque. Le 10 novembre, après avoir tenu pendant un mois en situation d'infériorité numérique et matérielle, les fusiliers marins sont contraints d'évacuer Dixmude après avoir été décimés : 1 200 tués et plus de 4 300 blessés soit, hors renforts reçus pour compenser les pertes, 100 % de l'effectif initial. Mais la mission a été remplie : les Allemands ne sont pas passés et leur offensive vers le sud est enrayée.

LES DÉBUTS DE LA GUERRE SOUS-MARINE, L'ÉCHEC DES DARDANELLES (1915-1916)

Avec la fin de l'année 1914 qui a déjoué tous les pronostics s'ouvre une seconde phase. La Marine doit se convertir *volens nolens* à une nouvelle forme de guerre qui combine lutte anti-sous-marine et opérations amphibies d'envergure dans le cadre d'une stratégie indirecte et périphérique.

L'utilisation à grande échelle des sous-marins représente la principale innovation du conflit. C'est le Reich qui en est à l'origine car ils sont perçus comme l'unique solution dont il dispose pour desserrer l'étau du blocus franco-britannique. En février 1915, l'Allemagne déclare zone de guerre les eaux entourant la Grande-Bretagne et la Manche. Même si cette première campagne sous-marine déclenchée avec des moyens insuffisants obtient des résultats relativement limités, elle finit cependant par être interrompue en raison des protestations des neutres, États-Unis en premier lieu, à la suite des torpillages du *Lusitania* le 7 mai et de *l'Arabic* le 19 août.

Toutefois, les attaques des sous-marins ne visent pas uniquement les navires marchands en Atlantique. La perte, le 17 avril 1915, du croiseur cuirassé *Léon Gambetta* torpillé par le *U-5* alors qu'il naviguait en ligne droite, sans escorte et à vitesse réduite à l'entrée du canal d'Otrante le rappelle de façon spectaculaire. Elle souligne la difficulté persistante de tous les états-majors à s'adapter à cette forme de guerre inédite. La Marine française n'est pas préparée à faire face à cette nouvelle menace. Sous la houlette de l'énergique contre-amiral Lacaze, ministre de la Marine d'octobre 1915 à août 1917, la lutte anti-sous-marine va néanmoins finir par devenir la priorité absolue. Le

8 novembre 1915, il nomme le vice-amiral Pierre Ronarc'h chef du service de défense contre les sous-marins. Sa mission est de « *découvrir les moyens matériels propres à vaincre le sous-marin, d'en étudier l'utilisation et d'en assurer l'approvisionnement* ». L'amiral Ronarc'h devient en quelque sorte un second chef d'état-major général ayant délégation d'autorité du premier pour tout ce qui concerne cet objectif. Cette priorité accordée à la guerre anti-sous-marine ne va pas sans susciter des réticences, tant en interne que parmi les populations côtières et les milieux économiques.

En raison du manque criant de moyens d'escorte, les constructions de grandes unités de surface sont stoppées pour accorder la priorité aux flottilles. Comme cela ne suffit pas, des bâtiments sont commandés à l'étranger, par exemple des destroyers au Japon... Par ailleurs, les armateurs privés se voient imposer l'armement des navires de commerce et leur équipement en TSF. Progressivement, tous les chalutiers des gens de mer sont réquisitionnés. Une impulsion décisive est également donnée au développement de l'aéronautique navale, dont la fin de l'année 1916 constitue une seconde naissance, avec la constitution de nombreuses flottilles basées à terre. Par ailleurs, la lutte anti-sous-marine bénéficie de l'invention de nouveaux systèmes comme les grenades et l'hydrophone.

Malheureusement, ces moyens restent encore limités et, surtout, font l'objet d'une utilisation erronée. Ainsi, à partir 1915, au mépris des enseignements des guerres de l'époque moderne qui avaient démontré l'efficacité des convois, les Alliés mettent en place des « routes patrouillées » sécurisées par des unités légères regroupées en divisions. Alors que cette option tactique s'avère inefficace, la formation de convois escortés à distance, testée par la France en Méditerranée dès mai 1916, est rejetée. Cette décision s'explique par un faisceau de facteurs. À l'instar de leurs homologues britanniques, la majorité des marins français estime en effet que les convois sont aisés à repérer et que, très lents, ils forment une cible facile. Surtout, affecter de nombreuses unités à l'escorte des convois reviendrait à priver l'armée navale de précieux moyens d'éclairage. Or, ils restent indispensables pour mener la bataille décisive à laquelle on peine à renoncer en raison d'un blocage culturel à adopter une approche défensive. À l'hostilité sourde, mais résolue, d'une partie notable du haut commandement s'ajoute la réticence des populations côtières, des armateurs et des assureurs, déjà rétifs à la tutelle de la Marine de guerre. Les routes patrouillées ne deviennent obligatoires en Méditerranée qu'en juillet 1916, car les uns déplorent les surcoûts tandis que les habitants du littoral voient leurs conditions de vie se dégrader.

L'affectation de moyens à la surveillance des zones côtières contribue en partie à apaiser ces tensions.

Les difficultés persistantes de la lutte anti-sous-marine (ASM) sont démultipliées par l'incapacité chronique des Alliés à coordonner leurs efforts. Français et Britanniques continuent à appréhender la Méditerranée en termes de zones d'influence à préserver quand les *U-Boote* opèrent sur un théâtre unique. Aux tensions avec les Britanniques viennent s'ajouter, dès le printemps 1915, celles liées à l'entrée en guerre de l'Italie. Ainsi, nouvelle entorse au leadership français dans cette mer, la *Regia Marina* assume le commandement en Adriatique à partir de mai. L'effort de rationalisation qui s'impose reste très partiel. Du 3 au 7 décembre 1915, la conférence de Paris délimite pas moins de dix-huit zones de lutte anti-sous-marine en Méditerranée qu'elle répartit entre les Alliés. Un nombre qui ne sera réduit – et encore – que lors de la conférence de Malte en mars 1916. Par ailleurs, il n'existe aucun commandement unifié et le droit de suite d'un *U-Boote* dans la zone d'un Allié ne fait pas consensus. Ainsi, ce sont encore 800 000 tonnes qui sont envoyées par le fond en Méditerranée en 1916.

Les succès des sous-marins et l'absence de parade efficace tempèrent le bénéfice de la maîtrise de la mer qu'entendent tirer les Alliés dans leur lutte contre la Triple alliance. Ils pèsent sur le second volet de leur stratégie qui, au-delà du blocus, vise à faire basculer le rapport de force à terre par des opérations périphériques amphibies sur le flanc sud-est des Empires centraux. De nouveau, la Marine doit improviser car elle n'avait pas anticipé ce type d'opérations.

La tentative de forçement des Dardanelles constitue le versant le plus connu de cette stratégie, en même temps que son échec le plus retentissant. L'ambition est de soutenir l'allié russe en difficulté, tout en amenant à résipiscence la Sublime Porte engagée aux côtés de Berlin et Vienne. Comme en 1853, lors de l'affaire de Crimée, la France suit le Royaume-Uni pour tenter le franchissement des Dardanelles dans une zone où le conflit ne fait qu'aiguiser la traditionnelle rivalité entre les deux pays. En violation des accords conclus avec Londres, mais à cause du rapport de force défavorable et de l'absence de sens politique des amiraux français présents sur place, Paris se résout à jouer les seconds rôles.

Mal préparée et conduite, l'opération tourne vite au désastre. Dirigée par les Britanniques, elle met en œuvre dix-huit cuirassés, dont quatre bâtiments français. Même si la presse, tout à son chauvinisme, n'a de cesse de vanter la bravoure de la division française commandée par le contre-amiral Guépratte,



© SHD

Le vice-amiral Ronarc'h, alors commandant supérieur de la Marine dans la zone des armées du Nord (ZAN), en visite dans les tranchées (cliché sans date, mais postérieur à novembre 1915). Après s'être illustré à la tête des fusiliers marins en 1914-1915, en particulier à Dixmude, l'amiral est nommé chef du service de défense contre les sous-marins. En mars 1916, sa bonne connaissance de l'armée de terre lui vaut de prendre le commandement de la ZAN qu'il gardera jusqu'à la fin de la guerre. Il sera brièvement chef d'état-major général de la Marine entre mai 1919 et février 1920.

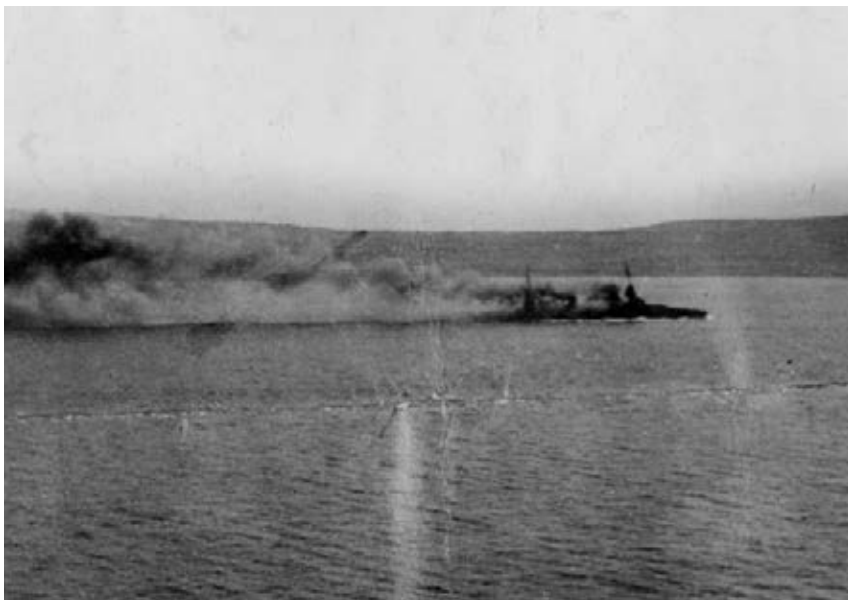
aussi populaire que fantasque et peu rigoureux, l'assaut du 18 mars 1915 vire au drame. Trois cuirassés sont coulés (dont le *Bouvet* qui heurte une mine et disparaît en moins de deux minutes) et trois sont sérieusement endommagés (dont le *Gaulois* et le *Charlemagne*). Trop tardifs, les débarquements effectués à partir du 25 avril 1915 se soldent par un échec sanglant (250 000 morts, blessés et disparus), démontrant tout le chemin qui reste à parcourir pour la maîtrise des opérations combinées. L'absence de surprise et les limites du dragage d'assaut, conjuguées aux mauvaises liaisons interarmées et interalliées, ont coûté cher.

Cet échec aux Dardanelles a trop souvent relégué dans l'ombre les succès importants pour l'issue générale du conflit que la Marine remporte sur ce théâtre pendant l'année 1916. Très naturellement, l'attention des contemporains – mais aussi celle des historiens – s'est focalisée, à terre, sur la bataille de Verdun et, en mer, sur celle du Jutland. Du 17 janvier au 20 février 1916, en coopération avec son homologue italienne, la Marine nationale réussit le tour de force d'évacuer vers Corfou les soldats de l'allié serbe, soit 140 000 hommes, qui, écrasés par les forces des Empires centraux, se trouvaient acculés à la mer. Transférés dans un second temps, toujours sans pertes avec tout leur équipement vers Salonique du 12 avril au 28 mai 1916, ils constitueront des renforts cruciaux pour la défense du camp retranché qui servira de point de départ pour l'offensive décisive dans les Balkans en 1918. L'épisode passe inaperçu quand les médias et les politiques se concentreront sur l'échec de la démonstration navale exercée contre Athènes à la fin de l'année. En Grèce, afin de faire pression sur la monarchie dont la neutralité est équivoque, 3 000 marins débarquent au Pirée le 1^{er} décembre 1916. Mais l'opération mal conduite au cœur de l'imbroglio grec tourne au fiasco, entraînant la mort d'une soixantaine de marins. Le roi Constantin n'abdiquera qu'en juin 1917 après une nouvelle intervention navale.

LA VICTOIRE D'UNE MARINE RECENTRÉE AUTOUR DE LA LUTTE ANTI-SOUS-MARINE (1917-1918)

Au lendemain de l'échec devant Verdun, les élites militaires et navales allemandes sont convaincues que la prolongation de la guerre dans ces conditions ne peut que conduire le Reich à la défaite. Par conséquent, en février 1917, Berlin décide de jouer son va-tout en s'engageant dans une guerre sous-marine à outrance. Le pari consiste à obliger la Grande-Bretagne à demander la paix dans les six mois, avant que les États-Unis n'aient pu réagir et n'entrent en guerre. Plus que jamais,

© SHD



© SHD



Naufrage du cuirassé *Bouvet*, Dardanelles, 18 mars 1915. Le bâtiment chavire en quelques minutes après avoir heurté une mine alors qu'il faisait retraite après l'échec du forçement des détroits : il n'y aura que 56 survivants sur 721 hommes à bord. Contrainte de regrouper ses cuirassés les plus modernes en Adriatique face à la stratégie de *fleet in being* des Autrichiens, la Marine nationale paie au prix fort d'avoir dû engager un vieux pré-*Dreadnought* (lancé en 1897).

la capacité de la Marine nationale à conjurer cette menace aux côtés de ses alliés va donc s'avérer vitale.

Les limites des dispositifs de protection des lignes de communication apparaissent vite devant l'offensive des *U-Boote* qui disposent de moyens bien plus importants qu'en 1915 (111 sous-marins en 1917 contre 25 en 1915). Une réforme d'ampleur s'impose que ce soit pour adopter de nouvelles procédures tactiques, conforter la priorité donnée à la lutte ASM au sein du ministère ou pour renforcer la coordination interalliée. Contrairement à la période précédente, le Parlement va jouer un rôle moteur dans ce processus, signe de la prise de conscience d'une partie des élites que la victoire sur terre passe nécessairement par le maintien de la maîtrise de la mer.

L'une des contributions majeures de la Marine nationale à la victoire finale réside dans l'adoption, puis la généralisation des convois. Cette solution jusque-là refusée par Londres est adoptée à partir de janvier 1917. Mais elle ne l'est qu'à titre dérogatoire, dans le cadre du *French Coal Trade* qui organise le transport du précieux charbon britannique à travers la Manche. Devant son succès, le système est progressivement étendu. Il se généralise d'abord au printemps en mer de Norvège, puis à l'été à l'Atlantique et, enfin, en Méditerranée au dernier trimestre 1917. L'efficacité des convois est décuplée par le renforcement des barrages anti-sous-marins dans le détroit du Pas-de-Calais et dans le canal d'Otrante, points de passage obligés des *U-Boote* allemands et austro-hongrois. Par ailleurs, l'entrée en service des unités commandées les années précédentes permet une attitude plus offensive dans la lutte ASM. À la fin de la guerre, la Marine nationale, alors forte de 150 000 hommes, aligne plus de 1 000 navires spécialisés dans ce domaine, près de 1 250 avions et plus de 35 dirigeables. L'ensemble du littoral français est désormais maillé de bases aéronavales qui permettent de déployer l'ensemble de ces appareils au-dessus des eaux littorales.

Avec l'entrée en guerre des États-Unis, en avril 1917, la rue Royale entreprend immédiatement de coordonner ses efforts avec l'*US Navy*. Alors que depuis le début du conflit les relations avec la *Royal Navy* sont tendues, la coopération avec les Américains se déroule sans problème. De façon significative, ce sont les Américains qui fournissent spontanément à leurs homologues français le bulletin de situation quotidien établi par l'Admiralty britannique. . . Une répartition des tâches s'instaure pour assurer la protection du transport du corps expéditionnaire, enjeu crucial s'il en est. «*J'attends les chars et les Américains*», résume en une formule célèbre le général Pétain, nouveau patron de l'armée française après la crise du printemps 1917.

La Marine nationale se concentre sur la sécurisation des ports de la façade atlantique. Plus de 2 millions de soldats américains débarquent en Europe, dont la moitié directement en France à compter de juin 1917. Brest est le port le plus important pour les hommes (80 % des arrivées), alors que Saint-Nazaire se spécialise dans le déchargement du matériel. Le système des convois démontre alors toute son efficacité puisqu'aucun mort n'est à déplorer dans la traversée vers le continent européen. Un chiffre à rapporter aux futures hécatombes de la Seconde Guerre mondiale durant la bataille de l'Atlantique... Progressivement, le rapport de force s'inverse entre Alliés et la Marine nationale doit concéder à l'*US Navy* une partie du leadership pour les opérations au large de Brest.

La situation est très différente en Méditerranée où l'absence de coordination des Alliés continue de limiter l'amélioration des performances tactiques de la lutte anti-sous-marine. Les difficultés à la rationaliser expliquent en grande partie la lenteur du succès contre les *U-Boote*. La perspective de la victoire, qui aiguise le jeu des rivalités traditionnelles entre Paris, Londres et Rome sur ce théâtre explique pour une large part cette situation. Il faut attendre jusqu'en avril-mai 1917 pour que soit créée, lors de la conférence de Corfou, une direction générale interalliée des routes de la Méditerranée, prémices d'un Conseil naval interallié, tous deux sous la direction d'un Britannique...

L'opinion et les parlementaires sont excédés par ces atermoiements et par le manque apparent de résultat. Les élus veulent que davantage de moyens soient accordés à la lutte ASM. Ils exigent surtout de pouvoir exercer un contrôle accru sur sa conduite par l'exécutif et les marins. Le 15 février 1917, face à l'ampleur des pertes et dans un contexte de crise des rapports politico-militaires, les députés obtiennent la création, au sein de l'état-major général, de la section de défense contre les sous-marins, démantelée après la fin de la première campagne sous-marine allemande. Puis, en juin, le Parlement contraint un Lacaze réticent à regrouper toute la lutte anti-sous-marine au sein d'une Direction générale de la guerre sous-marine (DGGSM), placée sous l'autorité de l'état-major général. Mais aux yeux du Parlement le compte n'y est pas, d'autant que sa vieille méfiance à l'égard de la rue Royale resurgit. La démission de Lacaze, excédé des immixtions parlementaires, permet l'indépendance totale de la DGGSM. Conformément aux exigences du Parlement, elle est confiée à un sous-secrétaire d'État à la Marine, Jules Cels, nommé à ce poste lors de l'arrivée de Georges Leygues au ministère.

Grâce à cet effort généralisé de rationalisation, l'année 1918 consacre la victoire définitive des Alliés contre la guerre de course sous-marine à outrance lancée



Un cargo à proximité du port du Havre en 1918. On remarque le camouflaje du bâtiment, un art qui connut de grands progrès au cours du conflit, destiné à rendre son repérage plus ardu pour les *U-Boote*. Le transport des troupes et le ravitaillement du pays sont des contributions essentielles, mais méconnues, de la Marine nationale à la victoire finale du pays au cours de la Grande Guerre. « *J'attendu les chars et les Américains* » : sans l'action des flottes Alliées, la célèbre formule de Pétain serait restée un vœu pieux...

© SHD

par l'Allemagne. Acquis dès le second semestre en Atlantique, le succès tarde toutefois à intervenir en Méditerranée. Il permet ainsi de rassembler et de soutenir les forces nécessaires à l'offensive de Franchet d'Espèrey qui conduit à la demande d'armistice de l'Autriche-Hongrie. Tout autant que son échec à l'ouest, cette défection contraint Berlin à faire de même en novembre 1918.

Certes la Marine n'a pas participé à la bataille du Jutland, mais le transport des troupes, le ravitaillement du pays, les opérations périphériques, les canonnières-marins et les batteries fluviales, les batteries côtières désarmées au profit du front, tout comme le rôle crucial des arsenaux pour l'effort de guerre représentent ses principales contributions à la victoire finale. Pour autant, l'action de la Marine nationale est rejetée dans l'ombre. Que pèse la disparition de 115 navires et 11 500 hommes face à l'hécatombe dont le Nord-Est a été le théâtre ? Moins de 1 % des pertes totales françaises. Ne demeure trop souvent dans les mémoires que le souvenir de l'héroïsme des « demoiselles au pompon rouge », les fusiliers marins de l'amiral Ronarc'h, qui se sont sacrifiés pour enrayer l'offensive allemande à Dixmude. Comme le résumera devant les députés, Georges Leygues, ministre de la Marine à la fin du conflit, *« le peuple français ne se rend pas encore un compte exact de l'influence que le facteur naval a exercée pendant la guerre »*.

Un redressement, des limites (entre-deux-guerres)

La Marine nationale sort exsangue de la Première Guerre mondiale. À l'obsolescence de ses unités, épuisées par quatre longues années à tenir la mer, répond la difficile remise en route de ses arsenaux que les nécessités du conflit ont orienté vers la satisfaction des besoins de l'armée de Terre. L'absence de crédits conduit même une partie des établissements industriels de la Marine à se tourner temporairement vers le secteur civil pour alimenter leur plan de charge. D'ailleurs, 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, la *Regia Marina*, est désormais une alliée, l'essentiel de la flotte allemande, la *Hochseeflotte*, s'est sabordée 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. Le peu d'intérêt que le sort de la flotte suscite laisse entrevoir la déconsidération d'une armée injustement perçue comme ayant évité l'affrontement au cours du conflit. 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 ne sera réparé que le 4 décembre, mais, avanie supplémentaire, par le vote d'une simple motion de félicitations de la part de la commission parlementaire de la Marine.

Pourtant, vingt ans plus tard, la Marine nationale dispose de l'une des plus belles flottes de son histoire. Si ses qualités ont été exagérées par nombre de ses thuriféraires, prompts à encenser cette « belle marine » de 1939 – en oubliant ses faiblesses – force est de reconnaître que la reconstruction a été spectaculaire. Contrairement à l'image communément admise, ce relèvement n'est pas à porter au crédit exclusif d'une poignée d'hommes d'où émerge la figure tutélaire de Georges Leygues et celle, plus ambiguë, de François Darlan. Le redressement est bien davantage une œuvre collective dans laquelle chacun, à son niveau, a joué son rôle. D'autant que le contexte international n'est initialement pas favorable : la montée des périls ne date que de la seconde moitié des années 30. La course aux armements qui s'enclenche alors ne doit pas faire oublier que la période est, avant tout, l'âge d'or du désarmement naval et des premières tentatives pour bâtir un système de sécurité collective.

LA CRISE DE L'APRÈS-GUERRE

Pour les marins, comme pour leurs camarades des forces terrestres et aériennes, la Grande Guerre ne s'achève pas le 11 novembre 1918, ni même le 28 juin

suivant, avec la signature du traité de Versailles. La démobilisation est extrêmement lente, si bien qu'en septembre 1919, près du cinquième des réservistes est encore sous les drapeaux. Les bâtiments de la Marine sont toujours déployés en Méditerranée orientale pour assurer l'occupation de Constantinople où naissent, déjà, des tensions avec les Britanniques sur la question du Levant. Mais c'est en Russie que le dispositif est le plus important. Engagée pour soutenir les contre-révolutionnaires en lutte contre les bolchéviques, l'escadre de la mer Noire commandée par le vice-amiral Amet rencontre de nombreuses difficultés.

À une situation politique particulièrement complexe sur le terrain, s'ajoute la défaillance complète du ravitaillement et des communications. Surtout, l'intervention se heurte à l'incompréhension des équipages qui, la paix revenue en Europe, n'aspirent plus qu'à regagner au plus vite leurs foyers. En avril 1919, la Marine est confrontée à une vague de mutineries sans précédent dans son histoire récente, qui reste initialement concentrée en mer Noire. Elle reprend et s'étend à l'été, touchant la plupart des ports où sont stationnés des navires de guerre. Ces troubles s'apparentent d'abord à un vaste mouvement de grèves d'hommes excédés par leurs conditions de vie. Cependant, comme en témoigne l'écho qu'elles rencontrent en métropole et dans l'Empire avec le déclenchement de troubles à Toulon, Lorient, Brest, Bizerte, Cherbourg lors du retour des bâtiments, une fraction du personnel est très politisée, à l'instar d'André Marty, le mutin le plus célèbre, et Charles Tillon, tous deux futurs dirigeants du Parti communiste français. Ironie de l'histoire, ce dernier deviendra le responsable des chantiers et arsenaux de la Marine à la Libération en tant que ministre de l'Armement...

Dans l'immédiat, ces « mutineries de la mer Noire » trahissent l'ampleur du délabrement de la Marine à l'issue de plus de quatre années d'un effort sans précédent. Les hommes sont épuisés, les matériels usés et souvent obsolètes. Les hostilités ont révélé l'inadaptation de nombre d'entre eux aux nouvelles conditions de la guerre navale. De plus, en raison de la réorganisation des arsenaux pour satisfaire les besoins de l'armée de Terre, les constructions neuves ont été totalement interrompues pendant le conflit. Ainsi, à brève échéance, c'est l'existence même de la flotte qui semble compromise.

Les résultats de la conférence de limitation des armements navals, qui se tient à Washington de novembre 1921 à février 1922, symbolisent l'étendue du déclassement. Si la Marine nationale peut accepter d'être surclassée par les flottes britannique et américaine, dont la supériorité est indiscutable, elle enregistre

douloureusement sa relégation derrière les forces japonaises. Pire, elle est mise à égalité avec la *Regia Marina*, alors que les possessions italiennes outre-mer ne sauraient être comparées avec l'empire colonial français. Maigre consolation, Paris parvient à faire écarter une résolution interdisant les sous-marins, défendue par les Anglo-Américains restés traumatisés par la menace mortelle que les *U-Boote* ont fait peser sur leurs communications maritimes entre 1914 et 1918. En France, la nouvelle hiérarchie établie entre les grandes flottes mondiales suscite néanmoins une première prise de conscience. Elle va entraîner la reprise des constructions de bâtiments et déboucher sur un projet de statut naval.

UNE POLITIQUE VOLONTARISTE DE CONSTRUCTIONS NAVALES

La conférence de Washington oblige en effet la rue Royale à définir ses « besoins absolus ». Derrière cette expression commode se cache, en premier lieu, la sécurisation des liaisons avec l'Afrique du Nord, dont les ressources en soldats et en travailleurs sont toujours indispensables en cas de conflit pour pallier les insuffisances de celles de la métropole. Les « besoins absolus », ce sont ensuite la protection des lignes de communication avec le reste de l'Empire, ainsi que la défense des côtes et du commerce maritime. L'ensemble conduit en 1924 à un projet de statut naval sur le modèle de la loi de 1912. Son objectif est de donner à la France une flotte de 725 000 tonnes, égale à celle de l'Allemagne et de l'Italie réunies, avec une marge de supériorité de 100 000 tonnes. Même s'il va rester indicatif, et malgré les modifications que connaîtront ses orientations initiales, ce plan guidera tous les efforts de l'entre-deux-guerres. Il montre également que la Marine a bien pris la mesure des innovations de l'époque, car ce plan entend consolider le développement de l'aéronautique navale qui a connu un développement remarquable durant le conflit, et la constitution d'approvisionnements en hydrocarbures.

Les limitations imposées à l'Allemagne par le traité de Versailles n'empêchent pas la République de Weimar de mener un réarmement clandestin. Les projets de construction des cuirassés de poche (*Panzerschiff*), lancés dès la fin des années 20, témoignent de ses ambitions navales. Le constat est encore plus flagrant pour l'Italie de Mussolini, seulement soumise aux restrictions du traité de Washington. La politique de la Marine est donc infléchie au gré des répliques que nécessite la course au tonnage qui l'oppose à ses rivales. Dans les années 20, la série des croiseurs *Tourville* et *Suffren* vise ainsi à surclasser les croiseurs légers de la série *Königsberg*. Au début des années 30, les cuirassés *Dunkerque* et *Strasbourg*



© SHD

Exercice à la mer dans les années 1930. Une division de croiseurs lourds, constituée des quatre bâtiments de la classe *Suffren*, progresse en ligne oblique, survolée par un hydravion *Farman F 168 « Goliath »* de l'escadrille 3B1. La participation des aéronefs se généralise lors des exercices des croiseurs dans l'entre-deux-guerres. Les appareils sont embarqués par les bâtiments à des fins d'éclairage, lancés par une catapulte et repêchés ensuite par la grue dont on aperçoit la silhouette sur le premier croiseur, ou issus de formations basées à terre comme ici.

seront une réponse aux croiseurs cuirassés de type *Deutschland*. Par ailleurs, ces programmes permettent à la rue Royale d'achever la transition de ses forces vers la chauffe au mazout à peine ébauchée en 1914, en dépit de ses avantages sur la propulsion au charbon reconnus par toutes les grandes marines.

Quand s'achève l'entre-deux-guerres, le bilan est plus qu'honorable. La Marine française est, après son homologue japonaise, celle qui a lancé le plus de bâtiments neufs : 700 000 tonnes entre 1922 et 1939 ! Traditionnellement, ce succès est porté au crédit de Georges Leygues, présenté dès l'époque comme le « Colbert de la III^e République ». En dépit des changements de gouvernement, il est de 1917 à 1933, le titulaire indiscutable du portefeuille de la Marine. Pendant une durée cumulée de sept ans et huit mois, il assure à la politique navale une continuité qu'elle n'avait plus connue depuis le Second Empire et qu'elle ne connaîtra jamais plus ensuite. Mort en fonction, Leygues est immédiatement propulsé au firmament du panthéon naval français : le croiseur *Châteaurenault*, dont la construction venait d'être lancée, est rebaptisé du nom du ministre. Une décision suffisamment exceptionnelle pour donner la mesure de l'hommage que l'institution lui rend sur-le-champ...

Par la suite, cette politique s'identifie avec celle menée par l'amiral Darlan, ancien collaborateur de Leygues et chef d'état-major général à partir de 1937. Mais cette vision très monarchiste de la direction de la Royale ne correspond qu'imparfaitement au fonctionnement du régime parlementaire qu'est la III^e République. La création de la « belle marine » de 1939 est avant tout une entreprise collective. Pour ne s'en tenir qu'aux têtes d'affiche, elle doit tout autant à l'effort des autres ministres (Flaminius Raiberti, François Piétri, César Campinchi...) que des chefs d'état-major (Salaün, Violette, Durand-Viel...), sans parler de tous ceux qui les assistèrent. La conscience avec laquelle les commissions de la Marine et du budget préparent à la Chambre les mises en œuvre des projets de l'état-major, comme la régularité avec laquelle le Parlement, malgré ses hésitations initiales, vote les tranches budgétaires réclamées, témoignent d'un travail aussi constant que sérieux de la représentation nationale. Afin de bénéficier du soutien du pays, la rue Royale mène en parallèle une habile politique de communication. Dans le domaine littéraire, les ouvrages du capitaine de vaisseau Paul Chack « portent haut le pavillon français » et suscitent de très nombreuses vocations de marins ou d'officiers. L'essor du service cinématographique et photographique permet également de donner une nouvelle image de l'institution, entre modernité technicienne et rêve d'évasion. En parallèle, la marine de plaisance connaît

un apogée qui a une incidence réelle sur la perception de la Marine nationale par les Français. Virginie Hériot, médaille d'or de voile aux Jeux olympiques de 1928, est proclamée « ambassadrice de la Marine française » par Georges Leygues. En parallèle, la rue Royale soutient activement les expéditions polaires de Jean-Baptiste Charcot à bord du voilier *Pourquoi Pas ?*.

Toutefois, cette politique de redressement n'est pas sans limites. Les enseignements de la Première Guerre mondiale sont loin d'être tous tirés. La frilosité doctrinale de l'état-major freine ainsi le développement de l'aéronavale. La Marine se contente de lancer un transport d'hydravions, le *Commandant Teste*, et de transformer un cuirassé inachevé en porte-aéronefs, le *Béarn*, dont les performances s'avèrent vite très insuffisantes. En revanche, l'importance qu'elle accorde à l'arme sous-marine témoigne d'une prise en compte sérieuse des menaces nouvelles que cette dernière fait peser sur les bâtiments de surface et des missions auxquelles elle peut répondre. En 1939, la Marine française est ainsi capable d'aligner 78 sous-marins, totalisant 75 000 tonnes répartis entre sous-marins de haute mer, côtiers, mouilleurs de mine, sans oublier un véritable « croiseur sous-marin », le *Surcouf*, disposant d'une autonomie de 10 000 milles. Avec ses 3 300 tonnes de déplacement en surface, celui-ci n'a pas d'équivalent au monde quand débute la Seconde Guerre mondiale. Même si la primauté reste à la surface, avec la domination incontestée du cuirassé comme *capital ship*, la Marine devient ainsi nettement tridimensionnelle.

DES RÉFORMES STRUCTURELLES

En parallèle, les structures du ministère connaissent de profonds bouleversements. La Première Guerre mondiale a en particulier montré la nécessité de réaliser un commandement unique en temps de guerre. Il est désormais confié au vice-amiral, chef d'état-major général qui, en temps de paix, assume la vice-présidence du Conseil supérieur de la Marine contrairement à ce qui prévalait depuis sa création à la fin du siècle précédent. Bien plus, sous l'impulsion de Georges Leygues, c'est une clarification des attributions, des rôles et responsabilités des différents organismes qui est entreprise. Elle est sanctionnée par le décret du 22 avril 1927, véritable charte de refondation de la Marine.

Pour la première fois de son histoire, l'institution renonce officiellement au « paradigme colbertien ». Le texte prend acte de la perte progressive des prérogatives de la rue Royale sur l'administration des consulats, des colonies et de l'armée coloniale, de la marine marchande et de l'Inscription maritime. Le ministère de la Marine



Le sous-marin *Surcouf* dans les années 1930 avec l'équipage au poste de manœuvre. Lancé en 1929, ce sous-marin est le plus grand sous-marin du monde (3 300 tonnes, 110 mètres, 126 hommes, 12 tubes lance-torpilles) et l'un des symboles du renouveau de la flotte française. Armé d'une tourelle double de 203 mm d'un calibre similaire à l'artillerie d'un croiseur lourd, il est par conséquent qualifié de « croiseur sous-marin ». En grand carénage à Brest en 1940, il parviendra à s'échapper vers l'Angleterre lors de l'exode naval de la façade atlantique. Rallié aux FNFL dès l'été 1940, le *Surcouf* sera perdu en février 1942 alors qu'il rejoignait le Pacifique, probablement victime d'une méprise d'un hydravion de patrouille maritime américain.



© SHD

Portrait du contre-amiral Castex, début des années 1930. Après avoir fondé le Service historique de la Marine en 1919, ce brillant officier a été adjoint au commandant de l'École de Guerre navale et du Centre des hautes études navales avant d'en prendre le commandement en 1932-1935, puis en 1936-1938. La deuxième fois, il cumule cette responsabilité avec la direction du Collège des hautes études de la Défense nationale (ancêtre de l'IHEDN) dont il est le fondateur. Un parcours qui symbolise le magistère intellectuel de celui dont les *Théories stratégiques* dominent la pensée militaire de l'époque.

est désormais défini comme « *un organisme exclusivement militaire, correspondant aux nécessités nationales qui résultent de la constitution d'un grand empire colonial, du développement croissant du facteur maritime dans l'économie générale des États, et du caractère océanique de la politique internationale* ». Dans cette logique de rationalisation administrative, les préfectures maritimes de Lorient et Rochefort sont supprimées et quatre régions maritimes sont créées (Cherbourg, Brest, Toulon, Bizerte) qui remplacent les arrondissements hérités du Consulat. Cette nouvelle organisation prouvera toute son efficacité en 1939, la Marine étant la seule des trois armées à passer sans difficulté majeure de l'état de paix à celui de guerre.

Enfin, la formation de ses cadres fait l'objet de soins renouvelés. L'enseignement des officiers marinières, comme des *midships*, est modernisé, tandis que de nouveaux et somptueux bâtiments sont construits pour l'École navale (aujourd'hui occupés par le Centre d'instruction naval de Brest) : le « Versailles breton » est inauguré en grande pompe en 1935. De même, pour la première fois, l'École d'application des officiers de marine dispose d'une unité, le croiseur *Jeanne d'Arc*, dont la construction a été entièrement pensée en fonction des besoins de l'instruction, tout en demeurant un navire militaire aux qualités reconnues. Refondée au lendemain du conflit, l'École supérieure de la Marine prend le nom d'École de guerre navale (EGN). Elle est désormais prolongée par le Centre des hautes études navales (CHEN), sur le modèle du Centre des hautes études militaires (CHEM) initié pour l'armée de Terre par Foch avant 1914. Enfin, en 1936, c'est à un marin, le vice-amiral Castex, qu'échoit la responsabilité de créer le Collège des hautes études de la Défense nationale, ancêtre de l'actuel IHEDN. Un choix qui symbolise le magistère intellectuel de celui dont les *Théories stratégiques*, publiées entre 1929 et 1935, dominent la pensée militaire de l'époque.

LA MARINE EST-ELLE PRÊTE ?

Avec la montée en puissance de l'Italie et le réarmement de l'Allemagne que l'arrivée au pouvoir d'Hitler officialise et accélère, le système de sécurité collective érigé dans les années 20 se lézarde. Les conférences de désarmement successives (à Londres en 1930 et 1935, à Genève en 1932) échouent à dégager des conclusions acceptées par tous. En juin 1935, la signature de l'accord naval anglo-allemand est un véritable coup de tonnerre. Dans le cadre de sa politique d'*appeasement* à l'égard de Berlin, Londres lui reconnaît le droit de posséder une flotte équivalente à 35 % du tonnage de la sienne (45 % pour les sous-marins), ce qui représente deux tiers du tonnage français. C'est une catastrophe pour la Marine nationale placée devant le fait accompli : elle est désormais



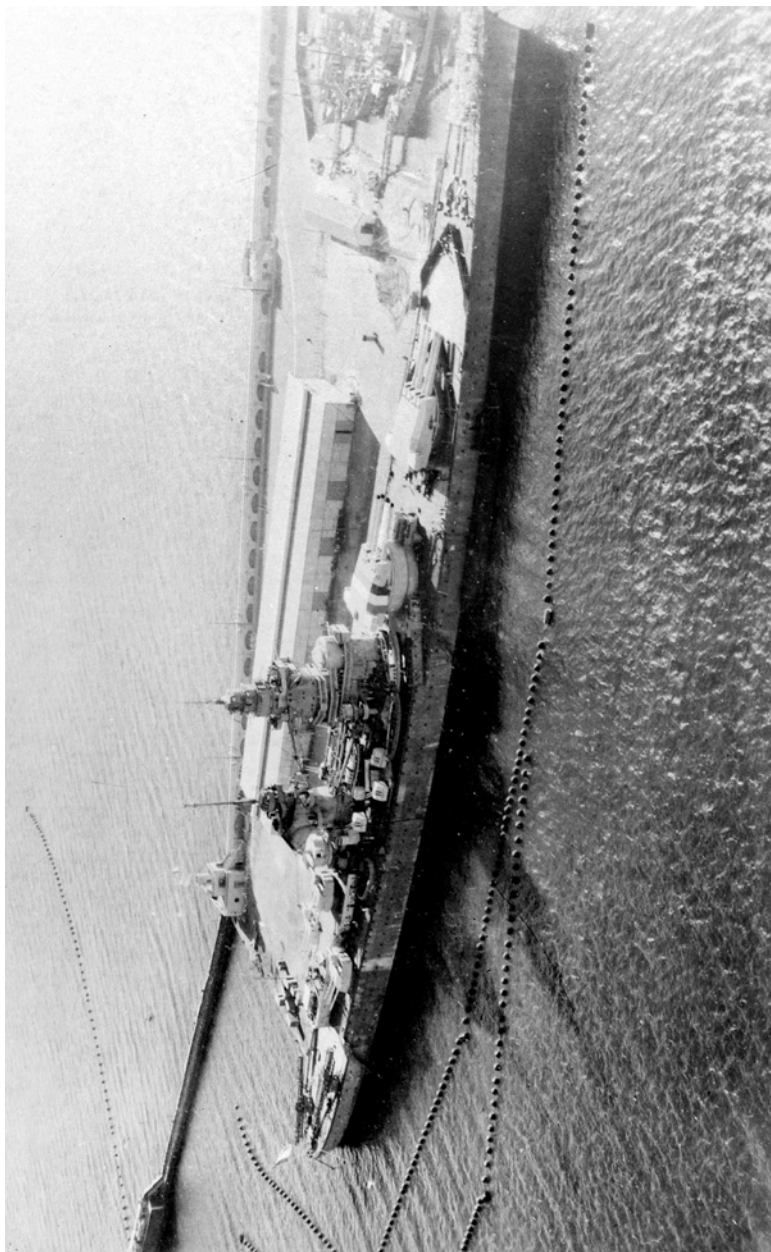
Le porte-avions Béarn emportant des avions Lenvasseur PL4, vers 1929. Construit à partir d'un cuirassé inachevé, le *Béarn* est le premier porte-avions français. Preuve toutefois que la Marine nationale, comme ses homologues, n'a pas encore pris la mesure de l'importance de la troisième dimension dans la guerre navale, ses performances s'avèrent vite insuffisantes pour qu'il soit vraiment apte à sa mission. Sa vitesse est en particulier insuffisante pour lui permettre de suivre les autres bâtiments de combat.

© SHD

dans l'incapacité de faire jeu égal avec ses concurrentes allemande et italienne réunies. De ce fait, le partenariat avec la *Royal Navy* redevient une priorité et, dès 1935, des conversations d'état-major sont ouvertes. Durant la guerre d'Espagne, les opérations de surveillance des côtes espagnoles pour interdire le ravitaillement en armes des belligérants, tout comme celles d'évacuation de populations menacées, souvent menées avec le concours des Britanniques, permettent de roder les procédures. Il faut toutefois attendre que la menace de guerre apparaisse inévitable pour qu'un réel accord de coopération soit signé, le 8 août 1939, à Portsmouth. Ce texte, d'une ampleur sans précédent pour la coopération navale franco-britannique, va bien au-delà de son prédécesseur de 1912.

La fin de la décennie est ainsi le moment d'une prise de conscience de lacunes que la perspective d'un nouveau conflit rend criantes. Car, si les objectifs de constructions neuves ont été à peu près tenus dans les années 20, la grande dépression a eu des conséquences immédiates. La réduction des crédits budgétaires qu'elle a entraînée a rapidement creusé le déficit en matière de tonnage par rapport aux ambitions initiales. L'effort massif de réarmement entrepris par le Front populaire à partir de 1936 n'a pas profité immédiatement à la Marine car, jusqu'en 1938, le gouvernement accorde la priorité aux forces aériennes et terrestres alors très en retard.

Par ailleurs, bien des points faibles persistent tant au niveau du matériel que de la stratégie. On a parlé de la faiblesse structurelle de l'aéronavale, dépourvue de porte-avions moderne et qui vit sous la menace permanente d'une mainmise du ministère de l'Air créé en 1928. C'est en fait l'ensemble de la dimension aérienne qui est insuffisamment prise en compte. La DCA a été négligée en raison d'une confiance excessive en la résistance des navires de ligne aux bombardements aériens. Les besoins en détection par radar et ASDIC (*Allied submarine detection committee*, l'ancêtre du sonar) ont également été gravement minorés, malgré la menace représentée par les sous-marins italiens et alors même que l'équipe du professeur Paul Langevin avait mené pendant la Première Guerre mondiale des travaux précurseurs. Plus généralement, la priorité donnée aux liaisons avec l'Afrique du Nord a conduit à la construction de navires de surface rapides, bien adaptés aux nécessités du bassin méditerranéen et à un éventuel affrontement avec la *Regia Marina*. À l'inverse, ils n'ont pas l'endurance requise par le théâtre atlantique ou pacifique dont l'importance se dessine pourtant de plus en plus.



Le cuirassé Richelieu à Dakar, entre juin 1940 et janvier 1943. Lancé en janvier 1939, d'un déplacement de 35000 tonnes, ce bâtiment de ligne est doté de deux impressionnantes tourelles quadruples de 380 mm. Le *Richelieu* est ainsi, à la fin de l'entre-deux-guerres, le bâtiment le plus important de la Marine nationale et à ce titre l'un des symboles de la « belle marine » de 1939. En cours d'achèvement à Saint-Nazaire, il réussit *in extremis* à échapper aux Allemands le 18 juin 1940 et se réfugie à Dakar où il demeure jusqu'au moment où il est envoyé en refonte aux États-Unis. Il a entre-temps participé à la défense du port contre l'opération tentée en septembre 1940 par les forces britanniques et les Forces françaises libres.

© SHD

Cette priorité accordée à la Méditerranée occidentale se traduit par l'érection d'une nouvelle grande base navale près d'Oran, à partir de 1937. Créée de toutes pièces, Mers el-Kébir doit remplacer Bizerte, désormais trop exposée à la menace italienne compte tenu des progrès de l'artillerie et de l'aviation. Bien qu'embryonnaire, Kébir occupe déjà à la veille de la guerre une place de choix aux yeux de la rue Royale. Avec Bizerte et Toulon d'un côté, Brest et Dakar de l'autre, elle constitue la charnière des deux triangles stratégiques qui structurent l'effort de la Marine française. Une hiérarchie confirmée par la désaffectation persistante que connaissent les autres grandes bases outre-mer, de Fort-de-France à Saïgon, en passant par Diego Suarez. En dépit de son ambition océanique, la Marine se retrouve dans les faits orientée vers un rôle d'abord régional. De manière générale, entre 1919 et 1939, l'attention portée à la production de nouvelles coques a conduit au sacrifice des investissements dans les bases (moins de 2 % du budget leur est consacré annuellement). Le train d'escadre est pareillement oublié...

Le formidable effort engagé à partir de 1938 permet à la Marine de refaire partiellement son retard. Au moment de l'entrée en guerre, la flotte française aligne 175 bâtiments de combat, déplaçant 554 000 tonnes, auxquels s'ajoute une soixantaine en chantier ou autorisés représentant 271 000 tonnes. Parmi eux, des unités qui symbolisent une plus-value décisive, qu'il s'agisse des deux cuirassés de 35 000 tonnes en voie d'achèvement, le *Richelieu* et le *Jean Bart*, ou du porte-avions *Painlevé*, dont la construction débute seulement.

Après une courte période de recueillement, similaire à celle connue au lendemain de la défaite de 1871, les efforts consentis durant tout l'entre-deux-guerres assurent à la France une marine renouée et homogène, en dépit d'insuffisances qu'il ne faut pas minorer. Si l'ambition de posséder une flotte supérieure aux forces italienne et allemande réunies, avec une marge de sécurité de 100 000 tonnes, n'a pu être réalisée, la Marine nationale, forte du soutien de la *Royal Navy*, peut estimer être bien préparée à un nouveau conflit majeur.

Déchirements, déclassement et relèvement (1939-1945)

L'histoire de la Marine française pendant la Seconde Guerre mondiale s'apparente à une terrible désillusion. Le bel outil naval mis sur pied dans l'entre-deux-guerres aurait dû – et aurait pu – jouer un rôle décisif dans le conflit. Mais, à l'exception relative de la drôle de guerre et de la campagne du printemps 1940, il n'en sera rien. D'abord prévue pour lutter contre l'Italie et ensuite contre l'Allemagne, la Marine nationale va user ses forces, de juillet 1940 à novembre 1942, dans de vains mais dramatiques combats contre les Britanniques, puis les Américains. Ils se doubleront d'une série d'affrontements fratricides entre la petite minorité de ceux qui ont rejoint la France libre du général de Gaulle et la majorité qui a choisi de servir le régime du maréchal Pétain.

Plus désastreux encore, étant l'une des seules rescapées de la débâcle, l'institution, presque intacte – mais en sursis, car privée de l'essentiel de ses bases – représente pendant toute la période, avec l'Empire, l'atout maître de Vichy et l'un des modèles de la Révolution nationale. Elle va ainsi se trouver plongée au cœur de la collaboration d'État avec l'occupant, quels que soient les sentiments des marins et l'action résistante d'une minorité d'entre eux. En novembre 1942, les combats en Afrique du Nord contre les Anglo-Américains et le sabordage de Toulon, consécutif à l'invasion de la zone sud par les Allemands, achèvent de briser la « belle marine » de 1939. Dès lors, la flotte est réduite à la portion la plus congrue de son histoire récente, tandis que ses bases ultramarines sont placées au service des Alliés et que l'ensemble de celles de métropole est désormais utilisé par la *Kriegsmarine*. De retour dans le conflit à partir du début 1943, la Marine reste cantonnée à un rôle secondaire dans la mesure où elle doit d'abord réaliser une double reconstruction – morale et matérielle – pour pouvoir participer à la lutte qui continue.

La mémoire de cette période troublée et les séquelles des dissensions internes engendrées par la guerre parasitent encore aujourd'hui l'écriture de son histoire. Préemptée par les « amiraux-historiens » privilégiant une approche opérationnelle, l'historiographie de la Marine s'est longtemps reconnue dans la thèse du « bouclier et de l'épée », selon laquelle Pétain et de Gaulle se seraient de fait réparti les rôles entre juin 1940 et août 1944. Une lecture d'autant plus séduisante pour ses défenseurs qu'elle permettait de minimiser la politisation et l'engagement partisan des marins pendant le conflit.

EMPORTÉE PAR LE DÉSASTRE

Les premiers mois du conflit sont traditionnellement qualifiés de drôle de guerre en référence à l'absence de combat. Cette vision, conforme à la réalité sur le front

terrestre occidental, s'avère extrêmement réductrice pour les opérations navales. Comme en 1914, le transport des troupes d'Afrique du Nord en métropole qui constitue la mission prioritaire à l'ouverture des hostilités est mené à bien, tandis que le transfert sur le continent de la *British Expeditionary Force* se déroule sans encombre. En parallèle, marines française et britannique assurent en commun la sécurité des communications maritimes contre la menace des *raiders* allemands. L'entente avec le Royaume-Uni est alors parfaite. Elle conduit même à placer sous commandement opérationnel français, *via* la « Force de raid » du vice-amiral Gensoul, le fleuron de la *Royal Navy*, le croiseur de bataille *HMS Hood*.

La première grande confrontation directe entre les forces alliées et l'Allemagne nazie se déroule en avril 1940, pendant la campagne de Norvège. Les lacunes entrevues pendant l'entre-deux-guerres, en particulier les carences en DCA des bâtiments et l'absence de véritable porte-avions, se révèlent au grand jour lors du débarquement de Narvik. Il s'agit là, pour les armées françaises, d'un jalon important dans la découverte des opérations combinées car, à l'exception des débarquements de 1944, essentiellement en Provence d'ailleurs, elles passeront à côté de l'expérience anglo-américaine acquise pendant la Seconde Guerre mondiale. De ce fait, elles n'apprendront vraiment à les maîtriser que lors de la guerre d'Indochine, puis lors de l'opération de Suez en 1956. Dans l'immédiat, en dépit du succès des opérations en Norvège, le rembarquement est rapidement à l'ordre du jour dans la mesure où la campagne de France vient de débiter.

Au matin du 10 mai 1940, la violation par l'Allemagne de la neutralité de la Belgique et des Pays-Bas provoque le déclenchement de la manœuvre Dyle-Breda. Son objectif est d'établir un front continu et de concentrer les meilleures troupes franco-britanniques face à une attaque attendue dans les Flandres. En outre, cette avancée sur les sols belge et néerlandais doit contribuer à raccourcir le front et à éviter que les combats ne se déroulent sur le territoire national. Cependant, la percée de Sedan et l'exploitation audacieuse qui en est faite permettent aux blindés allemands d'atteindre la mer à Abbeville dès le 20 mai et, *ipso facto*, de menacer l'ensemble du dispositif allié.

Pour le général Weygand, nouveau généralissime, il est indispensable que les ports flamands résistent suffisamment longtemps pour fixer l'ennemi afin de réorganiser ses forces sur la Somme et de préparer ainsi sa contre-offensive. Par conséquent Dunkerque, Boulogne et Calais deviennent une tête de pont que la Marine doit ravitailler et dont la *Royal Air Force* doit assurer la couverture aérienne. Cependant, la dégradation de la situation contraint très vite à envisager le rembarquement des

troupes retranchées à Dunkerque. L'opération Dynamo, qui se déroule entre le 26 mai et le 4 juin, débouche sur l'évacuation de 338 000 hommes, dont 123 000 Français. Sur ce total, 50 000 sont pris en charge par la Marine nationale, ce qui est peu par rapport aux Britanniques. Il s'agit néanmoins d'un résultat plus qu'honorable au regard des circonstances et de la faiblesse des moyens navals français disponibles sur zone, résultant de la répartition des théâtres maritimes entre les deux alliés. D'une manière plus générale, pendant la campagne de France, les formations de la Marine apportent un soutien remarqué aux forces terrestres, qui ne se limite pas aux missions d'appui-feu côtier. Ainsi l'action du groupe mobile de DCA du capitaine de vaisseau Lemonnier, futur chef d'état-major de la Libération, ou le sacrifice des formations de l'aéronavale pour tenter d'enrayer la progression allemande.

Devant l'avancée fulgurante des Allemands débute le grand exode des bâtiments de la flotte française vers les ports britanniques ou ceux de l'Empire. Réussite technique, cette évacuation n'en demeure pas moins un succès ambigu. Certes, plus de 80 % des unités représentant 95 % du tonnage en état de prendre la mer ont réussi à appareiller dans des conditions souvent héroïques. Le sous-marin *Surcouf* en carénage gagne Plymouth sur ses moteurs électriques. Le navire de ligne *Jean Bart*, dont la sortie des formes de radoub était prévue pour le mois d'octobre, parvient à s'échapper *in extremis* de Saint-Nazaire et à rejoindre Casablanca. Cependant, ce sont près de 170 000 tonnes de navires en construction qui doivent être sabordées (dont le navire de ligne *Clemenceau* ou le porte-avions *Joffre*), un geste qui annonce *mutatis mutandis* celui de novembre 1942 (250 000 tonnes perdues). Plus grave encore, les bases du littoral atlantique – colonne vertébrale de la Marine – sont rendues inutilisables.

La débâcle militaire complique singulièrement les relations avec le Royaume-Uni. L'évacuation de Dunkerque a porté le premier coup à l'entente avec l'allié britannique. Tout procède d'une évaluation différente de la situation : pour les Français, il s'agit de tenir afin de défendre le territoire national, alors que pour leurs alliés, il faut sauver le plus de soldats possible pour reprendre le combat par la suite. Lors de l'exode naval, soucieux de pouvoir peser dans les négociations ultérieures, l'amiral Darlan ordonne aux bâtiments en route vers l'Angleterre de rejoindre l'Empire. Enfin, enjeu majeur de l'armistice – le texte lui consacre un article entier – la Marine est miraculeusement épargnée par les exigences allemandes.

À la différence des responsables de la *Kriegsmarine*, pressés de venger l'humiliation du diktat de Versailles, qui a conduit au sabordage de la *Hochseeflotte*, Hitler a en effet compris qu'un traitement de faveur était indispensable pour obtenir la signature du gouvernement français. L'Allemagne n'émet aucune prétention à l'égard des

bâtiments, mais impose leur désarmement dans leurs ports d'attache sous contrôle allemand ou italien. Confiant dans les assurances du Führer dont la propension à se dédire est pourtant connue, l'amiral Darlan accepte l'armistice. Il n'est en effet pas opposé à l'arrêt des combats, mais seulement à la livraison de la flotte, éventualité à laquelle il s'est toujours refusé. Toutefois, cette bonne fortune diplomatique, eu égard au désastre militaire, est profondément ambiguë. Presque intacte, mais privée des ressources essentielles de ses bases atlantiques, la flotte représente désormais avec l'Empire, dont elle est le garant naturel, l'un des rares atouts de l'État français, né le 10 juillet du suicide de la République.

DES DÉCHIREMENTS AU DÉCLASSEMENT

La signature de l'armistice provoque la rupture avec les Britanniques. Ces derniers craignent que le potentiel naval français qui, à ce moment de la guerre, peut faire basculer l'équilibre des forces, ne soit utilisé contre eux. Les assurances des autorités françaises, bien que formelles et réitérées, apparaissent trop fragiles. Churchill redoute plus que tout une mainmise allemande sur les bâtiments français qui entraînerait une coalition des flottes continentales contre la *Royal Navy*. Après la débâcle des combats du printemps, il entend également prouver au monde la détermination britannique à lutter : « *C'était montrer jusqu'à l'évidence que le Cabinet de guerre ne redoutait rien et ne reculerait devant rien. Et c'était exact* », écrit-il dans ses mémoires.

Dans le cadre de l'opération Catapult, lancée le 3 juillet, qui conduit à la capture par surprise des bâtiments français stationnés dans les ports du Royaume-Uni (quelques dizaines de milliers de tonnes) et à la neutralisation de la Force X à Alexandrie (65 000 tonnes), une imposante escadre britannique prend position devant Mers el-Kébir où stationne la Force de raid, le fer de lance de la flotte française commandée par le vice-amiral Gensoul. Somerville, l'amiral britannique, est porteur d'un ultimatum qui est délivré en début de matinée, le 3 juillet, et se résume aux options suivantes : reprendre le combat aux côtés de la *Royal Navy*, rallier un port britannique, américain ou les Antilles françaises pour y être désarmé ou bien, enfin, se saborder. Les pourparlers qui suivent sont compliqués par les communications exécrables entre l'Afrique du Nord et la métropole, où les responsables de la Marine sont encore sur les routes de l'exode. Ils sont en outre mal négociés par Gensoul qui ne rend compte qu'imparfaitement à ses supérieurs des termes de l'ultimatum, perdant ainsi un temps précieux. En fin d'après-midi, néanmoins, les conditions d'un accord ne semblent plus hors de portée. Mais un message de métropole annonçant en clair l'arrivée des escadres d'Alger et de Toulon

© SHD

Mers el-Kéhir, 3 juillet 1940. Photographie prise depuis le croiseur de bataille *Dunkernig* pendant l'attaque britannique. On aperçoit au premier plan le cuirassé *Bismarck* en train de tirer, tandis que le croiseur de bataille *Seydlitz* sort de la rade et que le cuirassé *Pommern*, atteint par une salve britannique, va s'échouer pour ne pas couler.



provoque la rupture sur ordre de Londres. Les Britanniques ouvrent alors le feu sur un dispositif français effrayant d'impréparation : bâtiments immobiles, côte à côte et dont l'artillerie principale est orientée vers la terre. L'exécution ne dure qu'une vingtaine de minutes. Elle provoque la mort de près de 1 300 marins français et la mise hors de combat de l'essentiel de l'escadre française.

Par la suite, à Dakar en septembre 1940, au Levant en mai-juin 1941, à Madagascar en mai 1942, les marins français sont à nouveau opposés à leurs homologues britanniques. Ces affrontements ont le plus souvent une dimension fratricide car ces derniers sont aidés par les Français qui, à la suite du général de Gaulle, ont refusé l'armistice. Ils prennent même parfois l'aspect d'une « guerre franco-française », à l'instar du ralliement du Gabon à la France libre. Ce dernier est marqué par un combat sans précédent dans l'histoire navale nationale. Le 9 novembre 1940, deux navires parfaitement identiques, battant tous deux le même pavillon tricolore, s'affrontent devant Libreville dans une lutte fratricide quand l'avis français libre *Savorgnan de Brazza* coule son *sistership*, le *Bougainville*, qui l'avait canonné.

Sous l'impulsion du vice-amiral Muselier, l'inventeur de la croix de Lorraine comme symbole de la France libre, ceux qui ont suivi de Gaulle ont constitué à l'été 1940 les Forces navales françaises libres (FNFL). Grâce à elles, jamais la lutte contre les forces de l'Axe ne sera interrompue. Épaulées par la *Royal Navy* qui leur fournit un soutien logistique indispensable, les FNFL vont payer un lourd tribut. Fin 1941, elles arment 125 navires de commerce (600 000 tonnes) et 18 bâtiments de guerre (30 000 tonnes), essentiellement utilisés dans la lutte anti-sous-marine. Avec les combats des fusiliers marins à Bir Hakeim, l'action des corvettes lors de la bataille de l'Atlantique reste parmi les pages les plus fameuses de leur histoire. À l'image de l'exploit de l'*Aconit* qui, le 11 mars 1943, réussit à couler deux *U-Boote*, en moins d'une dizaine d'heures. Mais les FNFL ne constitueront jamais qu'une petite minorité dont les effectifs atteindront seulement 5 000 hommes à l'automne 1942 – un chiffre à rapporter aux 75 000 que compte, à la même époque, la Marine demeurée fidèle à Vichy...

Aux avant-postes de la lutte contre les menées « anglo-gaullistes », celle-ci est présentée comme l'un des modèles de la révolution nationale et une partie de ses personnels s'enthousiasme pour les réalisations du nouveau régime qui répond à ses principes d'autorité et de hiérarchie. Une place privilégiée qu'incarne son chef, François Darlan, homme clé de l'État français des origines à novembre 1942. Vice-président du Conseil et dauphin officiel du maréchal Pétain entre février 1941 et avril 1942, commandant en chef des forces armées par la suite, figure



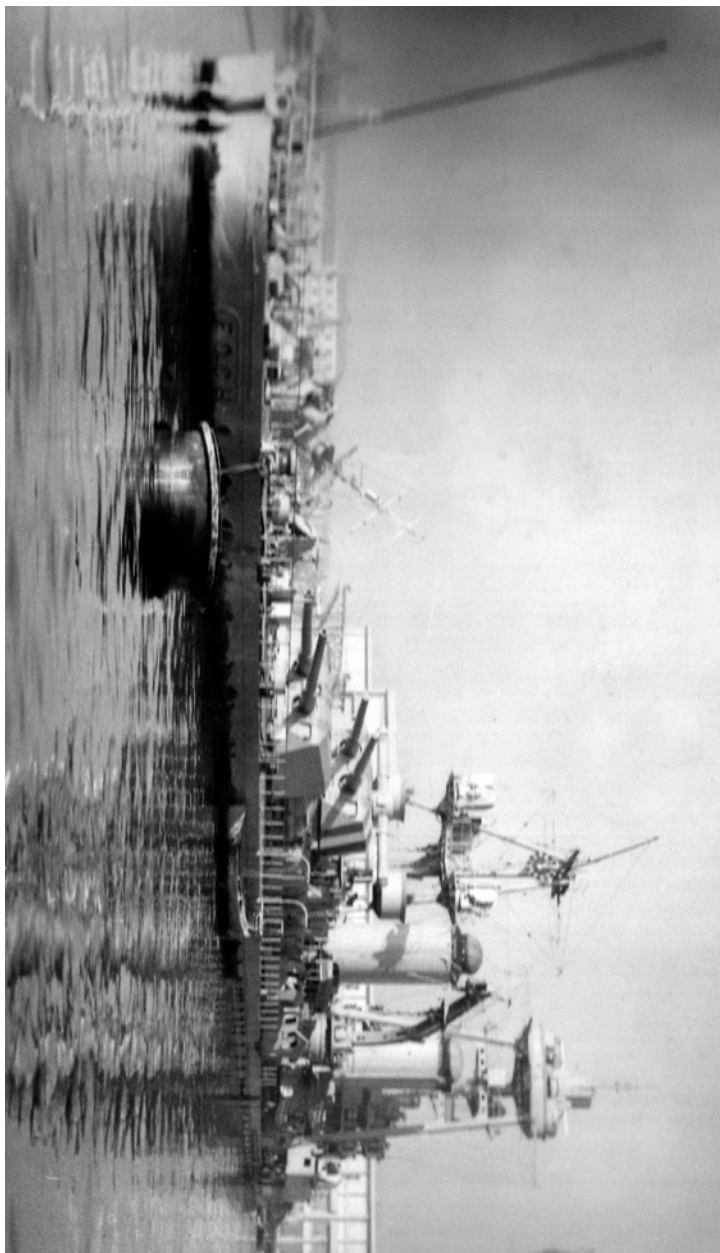
L'amiral Darlan, le maréchal Pétain, le général d'armée Huntziger et son homologue Air le général Bugey, entre juillet 1940 et novembre 1941. Commandant en chef des Forces navales françaises (FVN) à la déclaration de guerre, l'amiral Darlan est nommé ministre de la Marine le 16 juin 1940. Le 9 février 1941, il devient vice-président du Conseil et ministre des Affaires étrangères, tout en conservant ses fonctions de ministre de la Marine et de commandant en chef des FVN. Le lendemain, un acte constitutionnel en fait le dauphin désigné du maréchal Pétain. Le 11 août 1941, il devient ministre de la Défense avec autorité sur le secrétaire d'Etat à la Guerre, le général d'armée Huntziger.

emblématique de la « marée bleue » qui aurait alors envahi la haute administration mais dont l'ampleur mérite d'être nuancée, l'amiral de la flotte symbolise à tort et à raison l'action de la Marine durant cette période. Son opportunisme et son aveuglement placent l'institution au cœur de la collaboration d'État, sans que pour autant puisse être oublié le rôle pionnier de ceux qui, tels le lieutenant de vaisseau d'Estienne d'Orves, le capitaine de vaisseau Trolley de Prévaux ou l'ingénieur général Stoskopf, s'engagent précocement en métropole dans la lutte contre l'occupant.

Du 8 au 10 novembre 1942, les débarquements anglo-américains au Maroc et en Algérie (opération Torch) sont l'occasion de nouveaux combats dont l'héroïsme ne peut faire oublier le résultat désastreux. Surtout, ils entraînent l'invasion de la zone sud le 11 novembre. Le gros de la flotte, la Force de haute mer, stationnée à Toulon, est désormais directement sous la menace des troupes allemandes. Celles-ci passent à l'action le 27. Alerté *in extremis*, le commandant de la force, l'amiral de Laborde, ordonne le sabordage. Pressé de rallier Alger, où se trouve l'amiral Darlan, il s'y refuse par fidélité envers le maréchal autant que par aveuglement politique. Sur le moment, l'honneur est sauf et le soulagement des Alliés immense, qui redoutaient depuis 1940 une mainmise allemande. À l'instar de la petite flotte danoise qui se sabordera elle aussi dans des circonstances similaires le 29 août 1943 à Copenhague, la Marine française a réussi à priver l'ennemi du bénéfice de son coup de force.

Mais cela ne peut faire oublier le formidable gâchis que représente cette destruction. Car, contrairement à ce qui prévalait le 21 juin 1919 quand l'essentiel de la Marine impériale allemande se saborda à Scapa Flow (52 navires, représentant plus de 400 000 tonnes de bâtiments avaient alors été coulées), la guerre est loin d'être terminée. Une sortie de la Force de haute mer de Toulon en direction de l'Afrique du Nord, encore possible quelques jours après l'invasion de la zone sud quand la menace aérienne allemande était encore limitée, aurait permis son retour dans la guerre. À l'image de ce que réussira début septembre 1943 le gros de la Marine italienne qui parviendra à quitter La Spezia malgré une violente réaction de la *Luftwaffe*. Mais on ne saurait oublier que l'armistice de Cassibile, signé par le gouvernement italien, venait d'entériner le changement de camp du pays... Or, Pétain n'est pas Badoglio et, le 27 novembre, les responsables de la Marine à Toulon choisissent de ne pas désobéir.

Au total, à l'exception de cinq sous-marins (*Casabianca*, *Iris*, *Vénus*, *Marsouin*, *Glorieux*), ce sont près de 90 navires qui disparaissent sans combattre, soit 250 000 tonnes, la moitié des forces navales et les meilleures. La Marine est décapitée et le traumatisme sera durable. D'autant que l'ombre portée du



Le croiseur lourd *Louches* sabordé à Toulon le 27 novembre 1942. À la suite du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord (opération Torch), les Allemands envahissent la zone libre le 11 novembre 1942. Rattachée à Toulon, la flotte se saborde de jussure au matin du 27 novembre alors que les troupes allemandes tentent de s'en emparer par surprise. Le bilan matériel est dramatique avec près de 250 000 tonnes sabordées. Le gros du corps de bataille de la Marine est perdu à l'instar de ce croiseur de la classe *Styrien* que l'on peut admirer p. 58 avec ses *sister ships* au temps de leur splendeur.

sabotage va longtemps influencer l'image qu'une partie du pays se fera de l'institution. En outre, s'ajoute au drame de Toulon celui de Bizerte : le 7 décembre, dans l'impossibilité de se défendre, la base capitule et les Allemands font main basse sur les petites forces navales qui y sont stationnées.

UN RELÈVEMENT DANS LA DOULEUR

Néanmoins, une page se tourne. Après celles d'Afrique du Nord, le gros des forces restées fidèles à Vichy rallie progressivement le camp allié. Aux 135 000 tonnes de la Marine d'Afrique du Nord, les « Barbaresques », s'ajoutent les 65 000 tonnes de l'escadre d'Alexandrie en mai 1943 et les 34 000 de celle des Antilles en juillet. Si la reprise du combat contre l'occupant suscite l'enthousiasme, la perspective de se trouver aux côtés des Britanniques et des FNFL contre le régime du maréchal Pétain suscite initialement de nombreuses réticences, comme le montre le ralliement tardif des forces d'Alexandrie et des Antilles. Dans les deux cas, c'est la pression anglo-saxonne qui a raison des récalcitrants ; pression anglaise à Alexandrie où les soldes ne sont plus payées pour forcer l'irrésolution du vice-amiral Godfroy, pression américaine aux Antilles où la fermeture définitive du blocus oblige l'amiral Robert à la reddition.

En août 1943, une étape décisive est franchie avec la fusion des forces ex-vichystes et celles des FNFL qui apportent 30 000 tonnes de bâtiments. C'est la conséquence directe de la création du Comité français de la libération nationale (CFLN), en juin, au sein duquel se retrouvent les autorités d'Afrique du Nord et celles de la France libre. Loin d'être une formalité, cette réunification entraîne de nombreuses crispations entre ceux qui revendiquent à juste titre leur engagement précoce dans la résistance et leur expérience du combat accumulée en particulier dans l'escorte des convois au cours de la bataille de l'Atlantique (ainsi que de la maîtrise des nouveaux matériels ASDIC, radars...), et ceux qui restent convaincus de s'être conformés aux valeurs, aux traditions de leur corps et au respect du seul gouvernement légal à leurs yeux.

Outre-mer, seules les forces navales d'Indochine demeurent à l'écart du processus de fusion. Elles seront anéanties au printemps 1945 par les bombardements américains et le coup de force japonais du 9 mars qui met un terme à la fiction d'indépendance laissée au vice-amiral d'escadre Decoux alors haut commissaire de France. En métropole, Vichy disposera jusqu'à la fin d'un reliquat de marine qui pourra de moins en moins échapper à la logique de la collaboration. Inversement, le maintien de la présence symbolique de cette marine discrètement soutenu par

les autorités d'Alger pourra faciliter sur certains plans le travail de la Résistance et le retour de la Marine dans la lutte, une fois la Libération acquise.

La fusion des différentes parties de la Marine nationale, tout comme sa réhabilitation aux yeux du pays et sa reconstruction matérielle sont confiées à Louis Jacquinot. Trop méconnue, l'action de celui qui est l'ultime titulaire du poste de ministre de la Marine sous la IV^e République est déterminante pour les années suivantes. L'un des dossiers les plus sensibles à traiter est celui de l'épuration de l'institution. Le processus est complexe, car il ne doit pas hypothéquer l'effort de guerre en privant la flotte des techniciens indispensables à son fonctionnement, tout en démontrant au pays sa capacité à sanctionner les coupables. Objet de fantasmes persistants et de décomptes fantaisistes, l'épuration n'a pourtant ni décapité la Marine, ni au contraire épargné les responsables. Si un bilan chiffré est délicat à établir en raison de la confusion liée aux départs consécutifs aux lois de dégagement des cadres des années postérieures, l'épuration *stricto sensu* a frappé moins de 10 % du corps des officiers de marine. Et encore, ce chiffre correspond à l'ensemble de l'échelle des sanctions, du simple ralentissement temporaire de carrière à la révocation sans pension.

Dans l'immédiat, c'est depuis l'Afrique du Nord que s'opère le réarmement. Les 274 000 tonnes des forces navales rassemblées par le Comité français de la libération nationale (CFLN) ne peuvent faire illusion. Constituées de matériels hétérogènes et souvent obsolètes, elles ont impérativement besoin d'être modernisées à l'instar du reste des forces armées. C'est l'objet des accords d'Anfa, signés par de Gaulle, Churchill et Roosevelt en janvier 1943. Dans ce cadre, les meilleures des grandes unités survivantes sont envoyées aux États-Unis pour y être modernisées, tandis que de petits bâtiments modernes et des avions sont cédés en nombre à la France. À la fin de la guerre, le tonnage global sera ainsi remonté à près de 380 000 tonnes (dont seulement 304 000 tonnes de bâtiments de combat). Moins spectaculaires, mais tout aussi décisives, des formations sont dispensées aux marins français pour leur permettre de s'adapter aux évolutions de la guerre sur mer, que ce soit en matière de tir à la mer, de lutte anti-sous-marine, d'opérations amphibies ou aéronavales.

La Marine va ainsi retrouver de réelles capacités de combat et participer de nouveau aux opérations. Bien que présente sur l'ensemble des théâtres, elle est surtout active en Méditerranée. L'engagement du cuirassé *Richelieu* en mer du Nord puis dans le Pacifique, ou de quelques bâtiments lors du débarquement de Normandie, reste ponctuel. Inversement, les bases de Bizerte et de Kébir assurent le soutien de tous les grands débarquements en Europe méridionale.



L'enseigne de vaisseau Philippe de Gaulle et le contre-amiral André Lemonnier, Vosges, 9-10 octobre 1944. La photographie prise à l'occasion d'une visite du ministre de la Marine, Louis Jacquinot, au régiment blindé de fusiliers marins, est symbolique de la fusion de toutes les composantes de la Marine française. Le fils du général de Gaulle qui a rallié les Forces navales française libres dès le début de l'été 1940 fait face au contre-amiral Lemonnier, ancien sous-chef d'état-major Mer de Darlan en 1942, devenu en mai 1943 chef d'état-major général de la Marine.

Mieux, après avoir permis seule la libération de la Corse en septembre 1943, la Marine apporte une forte contribution au débarquement de Provence à partir du 15 août 1944. Sous le commandement direct de son chef d'état-major général, le contre-amiral Lemonnier, elle arme 34 des 500 bâtiments alliés. Mais compte tenu de l'importance des unités engagées, cette participation est en réalité beaucoup plus forte, oscillant entre 14 et 25 % des forces d'appui-feu. Symbole de ce renouveau, c'est la Marine française qui a l'honneur d'entrer la première dans la rade de Toulon libérée à la fin du mois d'août 1944.

À terre, les marins se distinguent également. Le 6 juin 1944, les hommes du commando Kieffer sont les seuls Français à participer directement aux opérations terrestres du débarquement de Normandie. Quelques semaines plus tard, quand la 2^e DB du général Leclerc débarque à son tour, elle compte en son sein le régiment blindé de fusiliers marins (RBFM) qui va s'illustrer jusqu'à Berchtesgaden. Même trajectoire pour le 1^{er} régiment de fusiliers marins, engagé successivement en Italie, puis en Alsace et en Allemagne.

Ces succès ne peuvent faire oublier les limites du redressement. Durant l'ensemble des opérations, les forces françaises ne bénéficient d'aucune autonomie stratégique. Placées en sous-ordre, elles se contentent d'exécuter les plans décidés par le *Combined Chiefs of Staff* qui réunit, depuis 1942, les chefs d'état-major américains et britanniques. Cette subordination va de pair avec une dépendance totale dans le domaine logistique. Privée de ses bases métropolitaines, la Marine ne peut compter que sur celles d'outre-mer qui, à l'exception de Bizerte, ne disposent pas d'arsenal. Surtout, fortes de leur supériorité écrasante, les marines anglo-américaines n'ont plus besoin de l'apport français, contrairement à ce qui prévalait au début de la guerre. Les demandes d'aide supplémentaires présentées par le CFLN sont donc pratiquement toutes rejetées. D'autant qu'il ne s'agit pas, en permettant à la France de reconstituer une marine océanique, de lui offrir les moyens de redevenir une grande puissance, en particulier coloniale. D'ailleurs, dès le 6 septembre 1945, les Américains suspendent la loi sur le prêt-bail qui a tant aidé les Européens pendant le conflit. Désormais, la Marine, comme les autres armées, devra continuer à se reconstruire par ses propres moyens.

Guerres, modernisation et expansion (1945-1958)

UNE MARINE SINISTRÉE

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, la tâche est immense. La Marine doit d'abord gérer la démobilisation. Ses effectifs passent de 93 000 hommes en juin 1945 à 73 000 à la fin de l'année. Un chiffre encore très supérieur à celui qui lui est accordé au même moment pour le temps de paix (45 000). En dépit d'un supplément temporaire de 11 000 hommes, qui finira par être pérennisé, il faut tailler dans le vif. Comme dans le reste des forces armées, c'est l'heure du « dégagement des cadres », qui n'est pas sans résonances politiques.

Mais c'est aux commissions d'épuration, présidées par le vice-amiral Sablé, que revient la lourde tâche de solder les comptes des années terribles. Tâche d'autant plus ardue que, pendant quatre ans, des milliers d'officiers ont servi sous des autorités différentes, chacune accordant avancement et promotions. L'épuration est donc indissociable d'un travail de reclassement pour amalgamer des parcours aussi divers. Parallèlement, plusieurs amiraux sont traduits en justice, à l'instar de nombreux autres responsables de Vichy, et condamnés à de lourdes peines. Début 1948, la publication d'un nouvel annuaire des officiers symbolise la fin de ce processus et la restauration formelle de l'unité de l'institution. Il faudra néanmoins encore de longues années pour que les plaies ouvertes durant la guerre soient réellement cicatrisées...

Dans l'immédiat, les préoccupations sont plus matérielles. En dépit du réarmement opéré depuis 1943, le tonnage en bâtiments de combat reste inférieur de près de moitié à celui de 1939 (304 000 tonnes contre 554 000 tonnes). Pire, sur un total de 380 000 tonnes, incluant les bâtiments de soutien, près de 100 000 sont obsolètes : seuls les navires refondus aux États-Unis après novembre 1942, ou cédés par la suite, font figure de bâtiments modernes. Il faut y ajouter les unités d'origine britannique, moitié moins nombreuses, mais qui comptent deux porte-avions légers (*Dixmude*, *Arromanches*) et de rares sous-marins modernes. Une hétérogénéité qui va encore s'aggraver avec l'arrivée de navires ex-allemands ou ex-italiens, et même d'hydravions d'origine japonaise !

Il en résulte d'inextricables problèmes de maintenance, d'autant que la Marine a perdu l'essentiel de ses arsenaux. Jamais, en effet, les ports métropolitains n'ont subi pareille dévastation. Si Cherbourg, rapidement libéré, a été remis en service dès l'été 1944, Brest et Lorient ont été le siège d'une résistance acharnée des troupes allemandes et ne sont plus que ruines. Toulon, vaste cimetière naval, ne vaut guère mieux. C'est toute l'infrastructure de la Marine qui est à reconstruire, d'autant que les Allemands ont bouleversé la géographie du littoral atlantique. Un peu partout

se dressent de formidables abris pour sous-marins, y compris dans des ports qui, tels Bordeaux ou La Pallice, n'avaient plus rien de militaire depuis longtemps. Que faire de cet héritage ?

UN RENOUVEAU INDISPENSABLE, DANS L'IMMÉDIAT HORS D'ATTEINTE

La reconstitution d'un outil naval moderne apparaît d'autant plus impérieuse que les conditions de la guerre sur mer ont profondément évolué, beaucoup plus que lors du précédent conflit. Des progrès considérables ont été enregistrés dans le domaine de la détection, avec le radar ou le sonar, et dans celui des armes, marqué par l'apparition des missiles et de la bombe atomique. Grâce à la généralisation du schnorchel et de la propulsion électrique, le sous-marin a vu ses capacités offensives démultipliées. À l'inverse, le cuirassé a été brutalement détrôné au profit du porte-avions, désormais *capital ship* incontesté des marines modernes. La guerre des mines, elle aussi, a connu un complet bouleversement, la sophistication croissante des engins explosifs entraînant celle des dragueurs. Enfin, la vieille notion de train d'escadre a été remplacée par celle de flotte logistique, complément indispensable de tout corps de bataille moderne. L'ensemble autorise des opérations de débarquement d'une ampleur inconnue jusque-là, où la dimension combinée, pour ne pas dire interarmées, est désormais essentielle.

Du fait de leur marginalisation, les forces françaises sont passées à côté de beaucoup de ces mutations. Au printemps 1945, les pilotes de l'aéronavale en sont ainsi encore à réapprendre les techniques de l'appontage... Il faut rattraper le retard à marches forcées et l'état-major élabore d'ambitieux projets de redressement. L'objectif est de retrouver à terme le tonnage de la flotte de 1939, soit 750 000 tonnes, tout en développant pour la première fois un réseau de bases réellement mondial. Bizerte ne doit plus être seule, avec les établissements métropolitains, à être dotée de véritables capacités industrielles. Kébir, Dakar, Diego-Suarez et même Cam Ranh doivent devenir de véritables bases, sans compter de nombreux autres points d'appuis secondaires. Des objectifs extrêmement ambitieux, qui ne sont jamais que la déclinaison navale de la politique de défense voulue par le général de Gaulle. À la tête du Gouvernement provisoire de la République française (GPRF) qui a succédé au CFLN en juin 1944, le général de Gaulle entend refaire au plus vite de la France une véritable grande puissance.

Mais la réduction drastique des crédits militaires votée par le Parlement, début 1946, marque rapidement les limites de cette ambition. Avec la fin des hostilités,

la priorité n'est plus au réarmement mais à la reconstruction du pays, d'autant que sa sécurité ne semble pas menacée. Ceci est particulièrement vrai sur le plan naval avec la disparition des flottes allemande et japonaise et le déclassement de celle de l'Italie, désormais alliée. De nouveau, l'utilité de la Marine est remise en question dans certains milieux politiques, et les souvenirs de Vichy ne plaident pas en faveur de la rue Royale. Avec 15 % des crédits en 1946, la part de la Marine dans le budget de la Défense régresse à des niveaux inconnus depuis le «recueillement» du début des années 1870. La reprise des constructions navales, interrompues depuis 1940, est repoussée *sine die*... Comment faire ? En l'absence d'aide américaine directe, désormais seule demeure l'assistance britannique, bientôt appelée à s'interrompre elle aussi. De même, la cession de bâtiments ex-allemands par les Anglo-Américains, en attendant ceux livrés par l'Italie au titre des dommages de guerre à partir de 1948, n'est qu'un palliatif. L'immédiat après-guerre est ainsi une période d'extrême dénuement.

Faute de relance des constructions navales, l'emploi des 50 000 ouvriers des chantiers et arsenaux est directement menacé. À l'instar de ce qui avait été mis en œuvre au sortir du précédent conflit mondial, la reconversion temporaire des chantiers et arsenaux est donc décidée. Mais elle sera poussée beaucoup plus loin. Jusqu'au début des années 50, l'ensemble des établissements industriels de la Marine va travailler au profit du secteur civil, dans des proportions variables selon les lieux et les années. La marine marchande sera la première à en bénéficier, qu'il s'agisse de réparations ou de constructions neuves. Mais ce sont également des milliers de wagons tombereaux pour la SNCF qui seront produits à Brest et Toulon, des pièces de machines agricoles à Guérigny et même de l'outillage d'emboutissage pour la production de la 4 CV Renault à la fonderie de Ruelle.

Cette participation à la reconstruction du pays n'est pas isolée. Partout les besoins sont immenses et requièrent l'aide de la Marine, trop heureuse d'y trouver l'occasion de redorer son blason. Jusque début 1947, elle est largement mise à contribution pour faire face à la crise du transport maritime. Avec une flotte marchande dont le tonnage n'est plus que le tiers de celui de 1939, le concours de la Marine de guerre est indispensable. Il l'est également pour remettre en service l'ensemble des ports encombrés de quelque 3 000 épaves, soit 1,7 million de tonnes de bâtiments divers. Avec ses moyens lourds, la Marine joue un rôle moteur dans cette entreprise de déblaiement. Enfin, elle est seule capable de nettoyer les eaux littorales de métropole et d'Afrique du Nord, infestées de plus de 45 000 mines qui paralysent la pêche et le commerce. Jusque début 1948, 5 000 marins vont s'y consacrer à plein temps, appuyés par 1 300 prisonniers allemands.

LA GUERRE D'INDOCHINE, UN ENGAGEMENT MAJEUR ET REFONDATEUR

Pour autant, la Marine n'est pas cantonnée à ces missions de service public. Sur bien des plans, pour elle comme pour les autres armées, la guerre n'est pas finie... À partir du second semestre de 1945, les opérations d'Indochine mettent lourdement la flotte à contribution. Son rôle est dès le départ décisif compte tenu de l'éloignement de ce théâtre, mais également de ses caractéristiques. La longueur du littoral (2 500 km) comme l'importance des zones deltaïques font la part belle aux voies maritimes, d'autant que les communications terrestres restent difficiles. Après avoir transporté jusqu'en Cochinchine le corps expéditionnaire du général Leclerc à la fin de l'été 1945 avec le soutien de la *Royal Navy*, la Marine joue à nouveau un rôle décisif au moment de la reconquête du Tonkin, en mars 1946. Dans le cadre de l'opération Bentre, elle assure la projection d'une force de 20 000 hommes en dépit d'une vive résistance initiale. Apportant le soutien des canons de ses bâtiments, elle est également engagée à terre avec les 3 000 hommes de la brigade maritime d'Extrême-Orient.

Au total, la Marine entretient dès cette époque 8 500 hommes sur ce théâtre, soit 15 % de ses effectifs (56 000 hommes). Une contrainte nettement plus lourde dans les faits puisque, pour deux hommes présents, il faut en compter trois au plan d'armement par suite de la durée des relèves. Au total, ce sont près de 25 % des marins qui sont engagés sur ce théâtre asiatique. Fin 1946, l'échec des négociations avec Ho Chi Minh entraîne la reprise des hostilités et le renforcement du dispositif naval. Mi-1947, la Marine déploie désormais un tiers de ses bâtiments en Indochine; à la fin de la guerre, ce sera la moitié. Car en dépit de variations ponctuelles, l'engagement de la Marine va en effet rester constamment à un très haut niveau. Jamais, au XX^e siècle, elle n'aura consenti un effort aussi important, à une telle distance (7 000 nautiques) et sur une durée pareille (neuf ans).

Son engagement va prendre des formes extrêmement variées. La Marine constitue d'abord le soutien logistique d'un corps expéditionnaire dont les effectifs ne cessent de croître, passant de 100 000 à 200 000 hommes environ entre 1947 et 1954. Si la maîtrise de la mer est acquise, la présence de vedettes, et surtout de sous-marins non identifiés, impose néanmoins la présence de forces anti-sous-marines. La Marine doit ensuite assurer la surveillance du littoral pour interdire au Viet Minh l'utilisation des liaisons maritimes, en particulier pour se ravitailler en Chine ou en Thaïlande. Ingrate, fastidieuse, cette surveillance nécessite toute une «poussière navale», mais aussi l'emploi des avions de patrouille maritime. Leur action combinée fait peser une forte pression sur le Viet Minh qui, pour la



Débarquement à Qui Nhon le 31 janvier 1953, dans le cadre de l'opération Tonkin menée par le contre-amiral Bosteux, commandant la Division navale d'Extrême-Orient. Pour la Marine, la guerre d'Indochine est l'occasion de s'approprier dans un cadre national l'ensemble des techniques de débarquement développées par les Américains et les Britanniques pendant la Seconde Guerre mondiale à partir de nouveaux moyens spécialisés, tels ce LCVP (*Landing Craft, Vehicle and Personnel*).

seule année 1952, perd ainsi près de 6 000 jonques ou sampans soit une capacité de près de 3 000 tonnes de ravitaillement.

La Marine tient également toute sa place dans des opérations offensives. De ce point de vue, l'Indochine va lui permettre d'assimiler les leçons de la Seconde Guerre mondiale, cette fois en dehors de toute tutelle anglo-américaine. Cet apprentissage sera parfois douloureux : en raison d'un mauvais concept d'emploi, les débuts des commandos sont ainsi marqués par plusieurs désastres. Mais les progrès sont rapides : début 1947, le dégagement de Nam Dinh et Hué, comme les débarquements effectués dans la région de la Porte d'Annam, apportent la preuve que la Marine sait désormais mener seule des opérations combinées modernes. Au printemps, l'arrivée de l'*Arromanches* permet pour la première fois de son histoire l'engagement opérationnel d'un porte-avions. Désormais les missions d'appui-feu ne sont plus limitées à la bande côtière, même si le soutien des canons de marine restera indispensable durant tout le conflit. À l'été 1947, des groupes de dragage sont constitués pour répondre à l'apparition de mines fluviales. Cet apprentissage va d'ailleurs de pair avec la reprise de pratiques opérationnelles développées au cours de la conquête. L'expérience des flottilles déployées à cette époque dans les plaines deltaïques conduit ainsi, mi-1947, à la création des divisions navales d'assaut, les fameuses « Dinassauts », qui opèrent en lien étroit avec les forces terrestres. Un concept promis à un bel avenir puisque les Américains le reprendront à leur compte sous le nom de *Riverine Forces*...

Très vite apparaissent donc les principales caractéristiques de l'engagement de la Marine sur ce théâtre, qui va lui permettre de retrouver la plénitude de ses moyens. À tous les sens du terme car, tout en constituant jusqu'au bout une charge écrasante, la guerre d'Indochine va lui donner l'occasion de renouer avec les aides américaines. À partir de 1949, la logique de guerre froide pare en effet ce conflit des vertus de la lutte anti-communiste. Washington va alors accepter d'étendre à l'Indochine le bénéfice de l'aide militaire qu'il vient d'accorder aux pays d'Europe occidentale. À la fin du conflit, les États-Unis financeront 80 % du coût de ce conflit. Même si elle sera la moins gâtée des trois armées, la Marine y gagnera de substantiels avantages, spécialement son aéronavale. C'est en effet au nom des nécessités du théâtre indochinois que les États-Unis acceptent de prêter ces porte-avions que la France leur réclame depuis 1943. Et de livrer de nombreux appareils... Les chasseurs-bombardiers *Corsair* et *Hellcat*, les bombardiers en piqué *Helldiver* et les quadrimoteurs *Privateer* manifesteront avec éclat l'engagement de la Marine pendant la bataille de Dien Biên Phủ.



Opération du commando Montfort à partir de l'avis *Commandant Robert Giraud*, 15-31 juillet 1951. Disposant d'un hydravion *Walrus* pour l'éclairage et le guidage, d'une pièce de 105 mm pour l'appui-feu et capable d'emporter à l'occasion plusieurs LCVP (*Landing Craft, Vehicle and Personnel*) et un commando de marine, ce type de bâtiment, ex-tender d'hydravions allemand, se révèle très utile pour mener de petites opérations combinées sur la côte indochinoise. C'est un exemple parmi d'autres d'adaptation de la Marine aux conditions particulières de ce conflit.

RÉARMEMENT NATIONAL ET AIDES ALLIÉES : LA MANNE DE LA PREMIÈRE GUERRE FROIDE

Mais l'aide américaine ne se limite pas au conflit indochinois. Car le communisme menace d'abord l'Europe où la crainte d'une agression soviétique est désormais d'actualité. Elle entraîne la signature du pacte de Bruxelles, début avril 1948, qui rassemble la France, le Royaume-Uni et les pays du Benelux au sein de l'Union occidentale. Pour la première fois, ces pays se dotent de structures militaires communes dès le temps de paix. Mais compte tenu du déséquilibre des forces, un élargissement est indispensable, en particulier aux Américains. C'est l'objet du traité de l'Atlantique Nord, signé un an plus tard (avril 1949). Dans ce cadre, les Européens obtiennent une aide militaire qui prolonge celle, civile, qu'ils reçoivent depuis 1947 dans le cadre du plan Marshall. Fin juin 1950, l'invasion de la Corée du Sud par sa voisine du Nord semble préfigurer ce qui pourrait se passer en Allemagne et oblige à aller plus loin. En décembre, le sommet atlantique de Bruxelles entérine la création d'une véritable organisation militaire intégrée.

Cette structuration du système de sécurité occidental est indissociable d'un effort considérable de réarmement sur le plan national, qui sera au total plus important que celui de la fin des années 30. Même si la priorité est aux forces aéroterrestres, la Marine bénéficie également de cette dynamique. Entre 1950 et 1952, son budget est multiplié par deux et demi, passant de 60 à 152 milliards de francs. À l'instar de ce qui se faisait avant-guerre, un statut naval est entériné en 1952. Sans être voté par le Parlement, il va néanmoins constituer la charte du renouveau de la Marine sous la IV^e République. Il prévoit la constitution d'une flotte neuve de 540 000 tonnes, articulée autour de cinq porte-avions légers, dont trois pour les missions Otan et deux pour celles de l'Union française, nouvelle appellation de l'empire colonial. Bien que nettement en retrait par rapport aux objectifs de l'immédiat après-guerre (750 000 tonnes), cet objectif suppose un rythme de constructions neuves de 30 000 tonnes annuelles. Après une interruption de pratiquement dix ans, les constructions de bâtiments neufs reprennent et vont effectivement atteindre cette moyenne annuelle entre 1953 et 1955.

Cette réussite est accompagnée d'une politique de communication active qui, progressivement, permet de regagner la confiance des milieux dirigeants et de l'opinion publique après les heures sombres de la guerre. Surtout, l'effort de reconstruction n'aurait pas été possible sans une aide alliée considérable.



Cérémonie de prise en compte dans la Marine nationale du porte-avions *USS Belleau Wood*, San Francisco, base navale d'Alameda, 5 septembre 1953. La cérémonie est présidée conjointement par le secrétaire d'État américain à la Marine, Robert B. Anderson (portant des lunettes), et son homologue français, Jacques Gavini (arborant un nœud papillon). À sa droite, le chef d'état-major général de la Marine, l'amiral Henri Nomy et le premier commandant du bâtiment, le capitaine de vaisseau Louis Mornu. Le nouveau bâtiment qui prend le nom de *Bes Bellain* est cédé pour cinq ans au titre du MDAF (*Military Defense Assistance Program*). Après le prêt d'un premier porte-avions de ce type, le *La Fayette* en 1951, il s'agit d'un nouveau geste pour aider la France dans le conflit indochinois.

Principalement américaine, mais également britannique et même canadienne, elle revêt plusieurs formes. Elle est initialement constituée de matériels d'occasion, issus des immenses stocks hérités de la Seconde Guerre mondiale, et que les Américains cèdent gratuitement dans le cadre des PAM (Programmes d'aide militaires) qui se succèdent de 1950 à 1954. Il faut y ajouter les nombreuses formations dont bénéficient, par exemple, près de 700 officiers et officiers marinières qui, entre 1950 et 1957, vont apprendre à piloter aux États-Unis. À partir de 1951, cette aide en nature se double d'une aide financière indirecte (contre-valeur de l'aide Marshall, désormais militarisée, commandes offshore, budget des infrastructures communes de l'Otan), puis directe (*Special Defense Support*). Au total, de 1950 à 1954, ces aides représentent un supplément de 36 % pour le budget de la Marine, chiffre qu'il faut porter à près de 116 % si l'on considère les crédits destinés aux constructions et fabrications neuves ! De même, entre 1953 et 1958, elles permettent d'augmenter de pratiquement de moitié le budget des infrastructures. Nîmes-Garons, Cherbourg-Octeville, Brest, mais aussi Bizerte ou Mers el-Kébir profitent largement de cette manne.

Pourtant, ces libéralités ne sont pas sans limites. Si l'apport des armées françaises est considéré comme vital pour la défense du secteur Centre Europe, il n'en est pas de même sur le plan naval. La supériorité des marines britannique et américaine demeure en effet écrasante ; elles ne voient d'utilité à leur homologue française que comme une force subalterne. Constituée essentiellement d'escorteurs, de patrouilleurs et de dragueurs, elle aura d'abord pour mission, à l'instar de ses homologues continentales, de sécuriser l'arrivée des grands convois transatlantiques et le trafic côtier. L'aide doit donc être orientée en conséquence... Une répartition des rôles que récuse catégoriquement la Marine, mais qu'illustre parfaitement le volet naval du projet de Communauté européenne de Défense (CED), développé à partir de 1951 pour donner une forme acceptable au réarmement allemand. D'ailleurs, à la différence de l'armée de Terre, la Marine ne réussira pas à obtenir de grand commandement régional dans le cadre de l'Otan.

Les choses se compliquent encore avec la fin de la guerre d'Indochine. Les États-Unis vont en effet refuser de considérer le conflit algérien comme un front de la lutte anti-communiste. Les aides américaines décroissent donc rapidement, d'autant que l'heure n'est plus au réarmement, mais à la détente. La Marine doit donc de nouveau compter sur les seules ressources nationales pour pourvoir à sa modernisation alors que les besoins de la guerre d'Algérie ne cessent de croître.

LA GUERRE D'ALGÉRIE : DERNIERS SOUBRESAITS DE LA VOCATION IMPÉRIALE DE LA MARINE

Certes, la nature profondément différente du théâtre d'opérations paraît devoir limiter sa participation : nul besoin ici de Dinassauts. Les interventions de la Marine n'en sont pas moins variées et multiformes et renouvellent une doctrine d'emploi restée inchangée depuis la répression de l'insurrection de Sétif, en mai 1945. Marquée en particulier par les tirs contre la terre du croiseur *Duguay-Trouin*, l'action de la Marine repose depuis sur une spécialisation des tâches. Les grands bâtiments doivent désormais avoir un rôle d'abord dissuasif et les plus petits surveiller la terre depuis la mer, débarquer des troupes et servir de relais de transmission avec les postes côtiers tenus par l'armée de Terre.

Quand le conflit s'installe dans la durée, il faut donc, en premier lieu, assurer la surveillance maritime des 1 500 km de côtes. Dans le cadre d'une stratégie « d'encagement » du territoire, ce « troisième barrage », après ceux des frontières terrestres à l'est et à l'ouest, constitue la mission prioritaire de la Marine. Il nécessite rapidement des moyens significatifs, prélevés sur les missions qui lui sont dévolues au sein de l'Otan. En 1956, la « Surmar » mobilise une quinzaine de bâtiments légers, escorteurs, patrouilleurs, renforcés par des bateaux de pêche réquisitionnés, les lamparos, cependant que la flotte multiplie les escales. Agissant en lien étroit avec les services de renseignement nationaux (SDECE) et étrangers (Mossad notamment), la Marine porte ainsi des coups spectaculaires à l'approvisionnement en armes du FLN. Entre 1956 et 1962, ses interceptions permettent de récupérer l'équivalent de l'armement de l'organisation rebelle en 1958, année où elle a été le mieux équipée. On n'oubliera pas, non plus, le travail ingrat, routinier, mais indispensable sur le plan de l'information effectué par les appareils de la « Patmar », *Privateer* ou *P2V6 Neptune*.

Par ailleurs, la prolongation du service national, combinée au rappel du contingent, permet la mise en place d'un certain nombre d'unités à terre. Comme leurs homologues des autres armées, elles vont être confrontées aux formes de violence spécifiques de ce conflit qui n'en est officiellement pas un. La demi-brigade des fusiliers marins (DBFM) est la plus connue de ces unités. Créée en avril 1956 par le capitaine de vaisseau Ponchardier, elle s'installe en Oranie, dans la région de Nemours. Frontalier du Maroc qui a récemment accédé à l'indépendance, ce secteur réputé « pourri » va repasser sous contrôle français grâce à l'action des fusiliers marins. L'Unité de détection au sol de la Marine (UDSM) obtient des résultats identiques sur la frontière orientale de l'Algérie,



Ouverture de la cargaison du cargo *Slovenija*, 22 janvier 1958. Arraïonné le 18 par les escorteurs *Cassard* et *Kabyle*, le bâtiment yougoslave a été escorté jusqu'à la base de Mers el-Kébir. Il transportait 3 230 caisses destinées au FLN, soit plus de 148 tonnes d'armes et de munitions. Cette prise spectaculaire permise par les renseignements fournis par le 2^e bureau de l'état-major général de la Marine et le SDECE a un retentissement considérable. Elle illustre le caractère décisif du renseignement pour l'efficacité de la surveillance maritime.



Les fusiliers marins se déploient lors de l'opération Jumelles, Kabylie, été 1959. Destinée à démanteler les structures politiques, administratives et militaires des indépendantistes algériens dans la région, cette vaste opération doit permettre de consolider les succès remportés auparavant en Oranie et dans l'Algérois. Les unités se déploient pour la première phase appelée Pelvoux du 22 juillet au 9 août. Sur ce cliché, le capitaine de frégate Sanguinetti, commandant la demi-brigade de fusiliers marins, transmet ses ordres pour l'investissement de la forêt d'Akfadou et des monts environnants. Ce pilote de chasse embarqué, qui est aussi un commando, terminera sa carrière comme vice-amiral d'escadre et major général de la Marine.

dans le cadre de la ligne Morice, face à une Tunisie elle aussi indépendante depuis peu. Dans les deux cas, les marins réutilisent avec succès les capacités de matériels développés pour affronter les forces du Pacte de Varsovie, par exemple un système radar associé à une batterie de canons de 155 mm. Cette ingéniosité se manifestera de nouveau quelques décennies plus tard avec l'emploi des avions de patrouille maritime *Atlantic* dans le désert tchadien.

Les commandos de marine, formés depuis 1945 au centre Siroco, près d'Alger, sont eux aussi régulièrement engagés dans le conflit algérien. Ils vont profiter à plein du développement de l'usage de l'hélicoptère – utilisé jusqu'alors pour des missions sanitaires ou de liaison et désormais employé comme appareil d'assaut et d'appui-feu. Une évolution portée conjointement par la Marine et l'armée de l'Air... Au sein du Groupement des hélicoptères de l'aéronautique navale (GHAN), les commandos de marine interviendront massivement aux côtés des légionnaires et des parachutistes de l'armée de Terre dans les grandes opérations de pacification lancées à partir de 1958 dans le cadre du plan Challe. Enfin, les nombreux avions de l'aéronavale engagés en Algérie ne relèvent pas de la seule « Patmar », mais assurent aussi des missions d'appui-feu au profit des unités à terre. Bien que déclassés au regard des appareils à réaction qui se généralisent depuis une dizaine d'années, les *Corsair* trouvent sur le théâtre algérien des conditions d'emploi adaptées : leur lenteur les rend en effet particulièrement aptes au soutien des troupes à terre. Si, au total, l'implication de la Marine dans cette guerre est quantitativement moins marquée que celle des armées de Terre et de l'Air, elle est qualitativement non négligeable.

SUEZ, UN MOMENT DE CRISTALLISATION

La seule intervention massive de la Marine dans le conflit algérien est indirecte, en collaboration étroite avec la *Royal Navy* et les Forces de défense israélienne. C'est en effet l'un des objectifs de l'intervention française lors de la crise de Suez, début novembre 1956. Officiellement déclenchée en représailles à la nationalisation du canal par Nasser fin juillet, elle vise en réalité à priver la rébellion algérienne de son principal soutien. Sans préavis, avec des délais de préparation très courts (trois mois au total), la Marine va réussir à mettre en œuvre une armada d'une centaine de navires, dont une cinquantaine de bâtiments de guerre jaugeant près de 200 000 tonnes. Placée sous le commandement du contre-amiral Lancelot, il s'agit de la plus grosse flotte que la Marine ait engagée en contexte opérationnel au XX^e siècle. Plus importantes que les forces mobilisées lors du débarquement



À bord du croiseur *Georges Leygues* en rade de Limassol, entre le 30 octobre et le 4 novembre 1956. Plusieurs des principaux chefs militaires de l'expédition franco-britannique sont réunis sur le pont du navire amiral de la flotte française. De gauche à droite, on reconnaît l'Air Chief Marshall Barnett (*Allied Air Force Task Force Commander*), le vice-amiral Pierre Barjot (commandant en chef des Forces françaises d'Orient et *Deputy Allied Commander-in-Chief*), le General Sir Charles Keightley (*Allied Commander-in-Chief*) et le contre-amiral Pierre Lancelot (commandant de la Force navale d'intervention et *Deputy Allied Naval Task Force Commander*).

de Provence (156 000 tonnes), lors de la campagne de Norvège (126 000 tonnes) ou aux Dardanelles (97 000 tonnes), celles rassemblées en 1956 sont aussi plus diversifiées. À la différence de ses devancières de la Seconde Guerre mondiale, la flotte comporte ainsi des porte-avions, des bâtiments amphibies et une véritable force de dragage.

Initialement destinée à marcher sur Le Caire après avoir débarqué à Alexandrie, l'opération Mousquetaire est finalement limitée à la conquête du canal comme prise de gages avant d'éventuelles négociations. Des conditions météorologiques favorables, l'absence de véritable résistance chez les Égyptiens, comme l'interruption rapide des opérations ne doivent pas faire oublier les réussites intrinsèques de cette opération. La concentration des forces, en particulier, a été réalisée en tenant à l'écart l'ennemi soviétique aussi bien que l'allié américain. Partis dans le plus grand secret de France et d'Afrique du Nord, les convois se rassemblent dans les temps au large de Chypre. Conçue comme un nouvel *Overlord*, cette dernière grande expédition coloniale préfigure les opérations extérieures (Opex) de la fin du XX^e siècle. Elle est également la première grande opération interarmées dont la responsabilité est confiée à un marin, le vice-amiral Barjot, également adjoint du commandant en chef interallié, le général Keightley.

Pour autant, cet engagement révèle les carences de la Marine française, dix ans après la fin de la guerre. Les nouveaux escorteurs souffrent de nombreuses déficiences structurelles qui seront difficiles à résorber. L'absence de porte-avions modernes interdit à l'aéronavale de mettre en œuvre des avions à réaction, limitant fortement ses capacités comme l'autonomie stratégique du gouvernement. Enfin, la faiblesse des stocks de munitions, associée à l'absence d'un véritable train d'escadre, aurait certainement été problématique dans le cas d'opérations prolongées. La constitution d'une flotte logistique moderne va enfin être décidée, d'autant que la crise a révélé les limites du soutien que peuvent offrir des bases outre-mer dont le rapport coût/efficacité apparaît désormais prohibitif.

Mais la construction des bâtiments de soutien logistique (BSL), premiers navires de ce type jamais lancés par la Marine, pâtira de l'aggravation de la guerre d'Algérie. À partir de 1956, son budget est progressivement sacrifié aux besoins des autres armées. En 1958-1959, les constructions navales sont carrément interrompues faute de crédits. On en revient aux heures sombres des années 40. Symbole de cette crise, la construction du troisième porte-avions, le PA 58 ou *Verdun*, est différée, avant d'être annulée au début de la décennie suivante.



Le porte-avions *Clemenceau* aux essais. Les huit tourelles de 100 mm ne sont pas encore installées, ce qui permet de situer cette scène en mars ou avril 1960, date des premiers essais de catapultages et d'appontages. On note la présence de chasseurs *Agrippin*, premier avion à réaction opérationnel dans la Marine. Ordonnée en 1954, la construction de deux porte-avions d'escadre de tonnage moyen (32 000 tonnes à pleine charge) devait notamment libérer la France des contraintes d'emploi des porte-avions légers *Baye-Bellain* et *Lafayette* prêtés par les États-Unis. De fait, le *Clemenceau* et le *Foch* furent la pièce maîtresse de tous les déploiements majeurs de la Marine nationale jusqu'à la fin du XX^e siècle.

PORTÉES ET LIMITES D'UNE RENAISSANCE

Le bilan de la IV^e République reste néanmoins très positif. Les bâtiments reçus ou construits durant les années 50 vont constituer l'ossature de la flotte pendant de longues années. Le croiseur *Colbert*, les porte-avions *Clemenceau* et *Foch* resteront ainsi en service jusque dans les années 90, tandis que la *Jeanne d'Arc* ne sera finalement désarmée qu'en 2010 ! Si le redressement a été accompli pour l'essentiel après 1950 grâce à la combinaison des aides alliées et du réarmement national, c'est une entreprise de longue haleine dont les prémices ont été posées dès Alger.

Sous l'autorité initiale de Louis Jacquinot, ministre de la Marine entre novembre 1943 et novembre 1945, puis en 1947, le binôme constitué par l'amiral Lemonnier, chef d'état-major général, et l'ingénieur général Kahn, directeur central des constructions et armes navales, va, jusqu'en mai 1950, jeter les bases du renouveau. À cette exceptionnelle longévité répond, entre juin 1951 et juillet 1960, celle de l'amiral Nomy, premier « aéro » à devenir chef d'état-major général. Il met fin au règne des canonnières à ce poste, avant que son successeur, l'amiral Cabanier, n'ouvre la voie aux sous-marinières. Une évolution qui a valeur de symbole. Après s'être reconstruite autour de son aéronavale, la Marine va en effet mettre l'accent sur la dimension sous-marine à travers l'édification de la Force océanique stratégique, la Fost. Un tournant qui aura par ailleurs le mérite de permettre le développement de la flotte logistique.

Car en dépit de la rupture majeure qu'a constitué la Seconde Guerre mondiale en la matière, la rue Royale a fait délibérément l'impasse sur la modernisation du train d'escadre jusqu'à la fin des années 50. La Marine manque certes cruellement de moyens financiers dans l'immédiat après-1945. Mais ce choix est aussi délibéré car il est maintenu quand le réarmement national, combiné aux aides alliées, change la donne. Le référentiel demeure la « belle marine » de 1939 et la reconstitution à marche forcée du corps de bataille constitue l'objectif premier, quitte à se doter d'une flotte initialement déséquilibrée. La priorité est donc donnée à l'achèvement des grandes unités d'hier (*Jean Bart*, *De Grasse*), à la construction de celles de demain (*Colbert*, *Clemenceau*, *Foch*, *Résolue*) et à la réalisation de leur environnement immédiat (escorteurs, escorteurs d'escadre).

Dans le prolongement de ce qui avait prévalu durant l'entre-deux-guerres, le train d'escadre, mais aussi la flotte amphibie sont donc de nouveau sacrifiés en dépit des leçons de la Seconde Guerre mondiale. À l'inverse, celles-ci



Louis Jacquinot, ministre de la Marine, inspecte le régiment blindé de fusiliers marins, Vosges, 9-10 octobre 1944. Accompagné du chef d'état-major général de la Marine, le contre-amiral Lemonnier (à gauche), et du général de division Leclerc, commandant la 2^e DB dans laquelle est intégré le RBFM, le ministre se fait présenter ses hommes par leur chef de corps, le capitaine de frégate Maggjar (à droite). Devenu commissaire à la Marine du Comité français de la libération nationale en novembre 1943, il revient à Louis Jacquinot la tâche délicate de réunifier la Marine et de la réarmer. En poste jusqu'à fin novembre 1945, puis de janvier à octobre 1947, il reste comme l'un des hommes clé du redressement et sans doute le dernier grand ministre de la Marine.

sont abondamment sollicitées pour justifier la priorité donnée dès 1945 au développement d'un véritable réseau mondial de bases, au sein duquel l'Afrique du Nord se taille rapidement la part du lion. L'analyse stratégique a bon dos... Dans une parfaite continuité avec la fin de l'entre-deux-guerres, le triangle Toulon/Mers el-Kébir/Bizerte redevient fondamental, appuyé sur celui reliant Brest/Mers el-Kébir et Dakar.

Les ambitions de la Marine au sein de l'Otan en découlent. À défaut de pouvoir revendiquer le commandement de la Méditerranée, champ clos où s'affrontent les ambitions britanniques et américaines, l'état-major général milite pour la création d'un grand secteur Iberlant, qui irait du golfe de Gascogne à l'Atlantique Sud. Appuyé sur le petit *mare nostrum* français que constitue la Méditerranée occidentale, ce commandement donnerait une assise complète à la puissance navale française, dans la continuité historique de sa double vocation méditerranéenne (orientale) et atlantique (occidentale).

Las, après le refus allié du milieu des années 50 lié à l'insuffisance des moyens que peut alors aligner la Marine, cette perspective, désormais acceptée par les autorités anglo-américaines, va être sacrifiée sur l'autel des ambitions gaulliennes car s'inscrivant en faux par rapport à la volonté politique d'autonomisation au sein de l'Otan. La relégitimation des dynamiques héritées de l'entre-deux-guerres par les logiques de la guerre froide ne suffit plus. « Une certaine idée de la France » l'emporte sur les considérations proprement militaires. De même, c'est la création du Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP), à 20 000 km de la métropole, qui va constituer, davantage que les leçons de la crise de Suez, le facteur décisif dans la constitution d'une véritable flotte logistique.

LES DÉBUTS MODESTES, MAIS RÉSOLUS DE L'AMBITION NUCLÉAIRE

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, rares sont les marins qui, à l'exemple de l'amiral Castex, perçoivent le caractère révolutionnaire de l'arme atomique. Quand ils vont au-delà de l'appréciation classique de sa puissance de destruction, ils ne remettent pas en cause les fondements traditionnels de la guerre navale. De ce fait, la création du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) en octobre 1945, la divergence du réacteur d'essai Zoé en décembre 1948, la réalisation de la pile EL 1 en 1952 sont autant d'étapes auxquelles la Marine ne participe pas, si ce n'est par le détachement en mission hors cadre de quelques officiers d'une haute valeur scientifique.

La Marine, en accord avec le CEA, se contente alors de recueillir des informations sur l'efficacité de la nouvelle arme, en particulier *via* des missions scientifiques dans les grands pays vaincus. Cette dynamique culmine à l'occasion des essais de Bikini, en juillet 1946, auxquels assistent le capitaine de vaisseau Henri Ballande et l'ingénieur Bertrand Goldschmidt. Le rapport du premier va devenir le bréviaire des autorités de la Marine en matière atomique jusqu'en 1952.

Tout cela reste encore très théorique. Pour l'heure, la Bombe n'est pas tenue pour un projet réalisable à court terme par la Marine. Comment s'en protéger, voilà le vrai sujet. L'organisation des convois, la construction des bâtiments de guerre comme des arsenaux, sont spécialement concernées. Dans l'immédiat, le développement doctrinal de l'arme sous-marine française, héritière de l'avant-1939, mais surtout des techniques allemandes développées par la suite, ne prend pas en compte la question nucléaire. Pour l'essentiel, on prévoit seulement d'améliorer le modèle de la guerre au commerce menée par la Kriegsmarine. Si la mine et la torpille sont évoquées comme les plus sûrs moyens de mise en œuvre de l'arme atomique, en comparaison du vecteur aérien qui manque alors de précision, elles ne sont à chaque fois présentées que comme autant d'« anticipations ».

Le véritable tournant s'effectue en 1953-1954 avec la création d'un comité mixte d'études et de programmes réunissant la Marine et le CEA. Une période qui, coïncidence, correspond à l'aggravation des divergences avec les Américains et l'Otan... En ce qui concerne les matériels, 1954 voit la reprise de la construction nationale de sous-marins (série des *Narval*) qui entraîne l'amplification des recherches et des perfectionnements de cette composante. À la fin de cette année-là, Pierre Mendès France signe la fameuse directive qui fixe la réalisation d'une première bombe pour le début 1960.

Entre-temps va s'opérer le rassemblement des premiers éléments du système nucléaire stratégique. Si, dans la seconde moitié des années 50, la Marine n'est pas en position de leader au regard des efforts déployés par les armées de l'Air et de Terre, elle sait placer certains de ses personnels dans des postes stratégiques au CEA. Surtout, cette période est celle de la mise en chantier du premier sous-marin d'attaque à propulsion nucléaire, le *Q. 244*, et de son échec, en 1957-1959. Celui-ci s'explique en premier lieu par des raisons technologiques (difficultés de conception d'un réacteur à uranium naturel et eau lourde doté d'un bilan de réactivité suffisant), mais aussi techniques (métallurgie de certains matériaux pour la réalisation de la cuve notamment). Elles sont aggravées par la mésentente

avec les alliés anglo-américains – l’amiral Rickover en particulier – qui prive la Marine de toute assistance étrangère en la matière.

Pour autant, l’humiliation de Suez renforce la volonté des responsables de la Marine de voir se constituer une force de dissuasion autonome. Autonome au sein de l’Alliance – comme le laissent penser les accords de coopération militaire nucléaire signés entre Paris, Bonn et Rome en 1957-1958 – mais pas obligatoirement indépendante de celle-ci, et encore moins hors d’elle. Les dirigeants de la Marine veulent alors concilier l’intégration dans l’Otan et l’indépendance d’une dissuasion qui ne se partage pas. Un pari ambitieux, à l’image de leur vision du projet. À l’opposé de toutes les puissances qui sont alors équipées d’engins de ce type ou vont s’en doter, les dirigeants de la Marine optent pour la mise au point directe d’un sous-marin nucléaire lanceur d’engins (SNLE) au lieu d’un simple sous-marin lanceur d’engins (SMLE) d’abord, puis d’un SNLE ou d’un sous-marin nucléaire d’attaque (SNA) dans un second temps.

Cette période cristallise aussi les directions dans lesquelles la Marine va pousser les recherches. La doctrine d’emploi est en cours d’élaboration, elle aussi, et une vision de plus en plus clairement affichée de l’usage de la nouvelle arme se fait jour (dissuasion/stratégie anti-cités/frappes de théâtres; « amorce » ou « goutte à goutte »). Elle est corrélée à la défiance croissante des élites dirigeantes quant à l’intangibilité du parapluie nucléaire américain sur l’Europe occidentale. La différence entre la fin des années 50 et la décennie qui suit tient au fait que, désormais, la Marine applique des décisions et n’est plus une force de proposition.

Malgré l’échec du programme du *Q. 244*, la fin des années 50 marque ainsi l’entrée dans la logique d’une force de dissuasion. La Marine prévoit alors la constitution de deux flottes : l’une de nature stratégique, composée de bâtiments à propulsion nucléaire (porte-avions, croiseurs lance-missiles), l’autre correspondant à une flotte de manœuvre et d’intervention de conception classique. Il y a dans cette volonté de doter la France d’une force navale moderne un moyen de restaurer son rayonnement international et l’affirmation de sa souveraineté.

Les ruptures institutionnelles (depuis 1932)

UN MINISTÈRE DE LA MARINE MENACÉ (ANNÉES 1930-1950)

L'avènement de la V^e République constitue une rupture majeure dans l'histoire de la Marine parce qu'elle entraîne sa disparition comme département ministériel. C'est l'aboutissement d'un processus engagé depuis qu'en février 1932, pour la première fois, les départements d'armée ont été un temps supprimés au profit d'un ministère unique. Futur ministre de la Marine, François Piétri fut ainsi le premier à occuper le poste de ministre de la Défense voulu par André Tardieu, alors président du Conseil. Inspirée par les leçons de la Première Guerre mondiale et le souci de moderniser l'État, cette décision spectaculaire fut rapportée au bout de quelques mois devant la coalition des conservatismes. Mais le mouvement était lancé et allait entraîner l'émergence d'un ministre de la Défense ou des Armées et d'un chef d'état-major interarmées.

La montée des périls, à la fin des années 30, renforça cette évolution, sans pour autant que soit véritablement modifiée l'architecture institutionnelle. Si le ministre de la Guerre était désormais également celui de la Défense nationale, un cumul qui se retrouvait au niveau du chef d'état-major de l'armée de Terre, le département de la Marine conservait pratiquement toute son indépendance. Inversement, la Seconde Guerre mondiale se révéla une période propice à toutes sortes de bouleversements, tant au niveau de la théorie que de la pratique. Weygand, Darlan, de Gaulle contribuèrent ainsi, chacun à leur manière, à la centralisation de l'organisation politico-militaire. Fin 1945, celle-ci finit par être articulée autour d'un ministre des Armées, Edmond Michelet, d'un ministre de l'Armement, Charles Tillon, et d'un chef d'état-major général de la Défense nationale, le général d'armée Juin, directement actionnés par le général de Gaulle, chef du gouvernement provisoire, ministre de la Défense et chef de l'État. À l'instar des autres armées, si la Marine conservait son chef d'état-major général en la personne du vice-amiral Lemonnier, que doublait le vice-président de son conseil supérieur l'amiral Thierry d'Argenlieu, elle n'avait désormais plus de ministre.

Le départ du général de Gaulle allait interrompre cet effort de centralisation. Début 1947, la naissance de la IV^e République s'accompagnait de la restauration d'un département ministériel pour chaque armée, même si, dès la fin de l'année, ils n'étaient plus dirigés que par des secrétaires d'État subordonnés au ministre de la Défense. Mais, dans la mesure où tous participaient au conseil des ministres, le locataire de l'hôtel de Brienne était davantage un *primus inter pares* que le véritable patron des départements militaires... Quelques mois plus tard, avec le départ du général Juin, la fonction de chef d'état-major de la Défense nationale

entrait en déclin. Après avoir pratiquement disparu, elle n'allait être rétablie que mi-1953 avec un intitulé différent, celui de chef d'état-major général des Forces armées dont les pouvoirs allaient être renforcés mi-1956. C'est également à la fin de la première guerre froide, toujours sous l'action énergique de René Pleven, ministre de la Défense de mars 1952 à juin 1954, que la subordination des secrétaires d'État devint plus tangible. Une évolution qui aboutit de nouveau à leur suppression temporaire entre février 1955 et janvier 1956.

LA FIN DU MINISTÈRE DE LA MARINE, L'AVÈNEMENT D'UN MINISTÈRE MILITAIRE UNIQUE (1958-1961)

En juin 1958, la disparition du département ministériel de la Marine devient définitive. À son retour au pouvoir, le général de Gaulle en revient en effet à l'organisation qu'il avait mise en place avant son départ. Après pratiquement trois siècles d'existence, le ministre de la Marine disparaît pour de bon. Dans l'immédiat, néanmoins, lui succède un délégué ministériel qui n'est plus un homme politique mais un haut fonctionnaire. Car confronté aux urgences de l'heure, la poursuite du conflit algérien en premier lieu, le général de Gaulle ne peut donner immédiatement à la réorganisation de la défense nationale toute l'ampleur souhaitée.

À la suite d'Alain Poher, secrétaire d'État aux Forces armées (Marine) de novembre 1957 à mai 1958 et futur président du Sénat, Guillaume Le Bigot, contrôleur général de la Marine, est donc le dernier à occuper le fauteuil de Colbert en tant que délégué ministériel... Car son poste, comme celui de ses homologues Terre et Air, va être supprimé, en particulier pour répondre à la demande des chefs d'état-major. Ces derniers souhaitent traiter directement avec le ministre, sans l'écran du délégué ministériel qui, par définition, ne possède pas les capacités d'influence d'un ministre. Cette évolution est entérinée par les décrets du 5 avril 1961, étape essentielle dans l'organisation d'un ministère unique. De manière significative, les chefs d'état-major perdent à cette occasion le qualificatif de «général», une évolution qui se généralisera l'année suivante. Nommé CEMGM en juillet 1960, l'amiral Cabanier quittera donc son poste, le 1^{er} janvier 1968, comme CEMM.

On peut distinguer trois grands blocs parmi les vingt-trois décrets d'avril 1961. Le premier regroupe un ensemble de décisions qui cristallisent une évolution entamée au sortir de la guerre. Plusieurs directions et services, jusqu'alors propres à chaque armée, avaient été fusionnées – non sans à-coups. Gendarmerie, justice et sécurité



© SHD

Prise de fonction de Pierre Messmer, nouveau ministre des Armées, début février 1960. Il est accueilli rue Royale par le délégué ministériel à la Marine, le contrôleur général de la Marine Guillaume Le Bigot, et le chef d'état-major général de la Marine, l'amiral Henry Nomy. La suppression du poste de délégué ministériel sera l'une des conséquences de la grande réforme du 5 avril 1961 qui consacrera en particulier la disparition de la personnalité ministérielle de la Marine.

militaire, essences, poudres, services sociaux, service cinématographique – pour ne citer que les plus importants – avaient ainsi rejoint la jeune administration centrale du ministère de la Défense. Au remplacement des ministres d'armée par de simples secrétaires d'État avait donc correspondu une première amputation de leurs responsabilités. Avec la réforme d'avril 1961, c'est au tour des directions du personnel militaire (DPM) de passer sous l'autorité directe du ministre des Armées, tout comme l'inspection générale et le contrôle de chaque armée, ces derniers fusionnés au sein d'un seul corps.

Dans la même logique, la fonction de secrétaire général pour l'administration (SGA) est définitivement restaurée (si l'on excepte la brève interruption de 1986-1989). Héritier du secrétariat général du ministère de la Guerre, devenu interarmées en février 1946 sous le nom de secrétaire général du ministère des Armées, puis réactivé en 1950 sous le nom de secrétaire général aux forces armées (SGFA), ce poste avait été supprimé par René Plevén en juin 1952 dans le souci, déjà relevé, d'affirmer son autorité. Véritable numéro deux civil du ministère, le SGFA était en effet accusé de faire écran entre le ministre et les armées, surtout compte tenu de la forte personnalité du titulaire de l'époque, l'ingénieur général du Génie maritime Louis Kahn, inamovible directeur des constructions et armes navales entre 1943 et 1950. Mais désormais la suprématie du ministre est clairement établie et, compte tenu de l'importance des services et directions regroupés sous son autorité, l'utilité du SGA ne se discute plus.

Troisième rupture fondamentale, les armées perdent le contrôle de leur outil industriel. Les quatre directions techniques traditionnelles, dont celle des constructions et armes navales (DCCAN), sont rassemblées au sein de la Délégation ministérielle pour l'armement (DMA), placée directement sous l'autorité du ministre. La Marine conserve néanmoins une autorité directe sur la DCCAN pour ce qui concerne les réparations et l'entretien des navires. En février 1977, la DMA deviendra la Délégation générale pour l'armement (DGA), pour s'aligner sur la dénomination en usage dans d'autres ministères, mais sans modification de ses attributions. Placé au même niveau que le SGA, le DMA incarne les fonctions transverses du ministère quand les chefs d'état-major d'armées symbolisent sa dimension verticale.

Les deux décrets du 18 juillet 1962 parachèvent cette évolution. Après plusieurs années de confusion, ils entérinent la création d'un poste unique de chef d'état-major des armées (CEMA) dont les responsabilités ne vont cesser de s'étendre jusqu'à nos jours. Elles sont pourtant modestes à l'origine, puisqu'il n'a en droit aucune autorité

sur les autres chefs d'état-major. Ses responsabilités se limitent, en temps de paix, à l'élaboration de la doctrine d'emploi. En cas de guerre, il devient commandant en chef, non sans limites, spécialement pour ce qui est de la Marine dont le chef d'état-major conserve l'essentiel de ses prérogatives opérationnelles. Celui-ci n'a donc, à l'égard du CEMA, que l'obligation de l'informer de manière permanente sur l'état d'avancement des plans, ainsi que sur la situation et les besoins des forces maritimes. À bien des égards, les réformes de 1961-1962 épargnent donc le chef d'état-major de la Marine, qui conserve une autonomie plus marquée que celle de ses homologues, que ce soit vis-à-vis du DMA ou du CEMA. Combinés à la disparition définitive des ministres d'armée, les ultimes soubresauts du conflit algérien, qui entraînent l'affaiblissement inattendu du chef d'état-major interarmées, vont accorder un sursis de plusieurs dizaines d'années aux chefs d'état-major d'armée... Le putsch d'avril 1961 a ainsi pu être utilisé par l'amiral Cabanier pour pointer l'inefficacité des nouvelles structures hiérarchiques. Les renseignements obtenus et les décisions prises par le ministère des Armées ont en effet souvent été connus et analysés pour les premiers, anticipées pour les secondes, par la rue Royale quand celle-ci n'était pas à la source de l'information ou de l'action du ministère.

LA MONTÉE EN PUISSANCE RÉGULIÈRE DU CEMA (ANNÉES 1960-2000)

Ce n'est que graduellement que le CEMA va prendre le pas sur les chefs d'état-major d'armée. Le décret du 26 avril 1968 lui accorde une première autorité sur les autres chefs d'état-major. Il lui incombe de définir les missions de chaque armée, de fixer les priorités budgétaires. Surtout, il est responsable devant le gouvernement de la mise en œuvre des forces en cas de conflit. L'autonomie dont jouissait encore le CEMM sur le plan opérationnel est donc condamnée, une évolution entérinée par le décret du 10 décembre 1971 qui confie explicitement au CEMA la direction des opérations maritimes en haute mer. À la notable exception des éléments constitutifs de la triade stratégique, bien sûr. Composés des escadrons de *Mirage IV* porteurs des bombes atomiques, puis des missiles stratégiques du plateau d'Albion à partir de 1971 et des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins après janvier 1972, ces éléments sont en effet directement actionnés par le chef de l'État avec l'aide de son état-major particulier, ainsi que le prévoit le décret du 14 janvier 1964.

Le 10 mars 1975, un nouveau décret élargit les compétences du CEMA en temps de paix. Il a désormais un rôle de coordination et de synthèse, en particulier une responsabilité dans la préparation du budget des armées. Par ailleurs, le décret

entérine la création du Centre opérationnel des armées (COA), rendue possible par la fin de l'autonomie du CEMM pour les opérations de haute mer, et du Centre d'exploitation du renseignement militaire (CERM), qui coiffe les 2^e bureaux de chaque armée. À l'heure où vont se multiplier les opérations extérieures (Opex), le CEMA se voit ainsi donner les outils nécessaires pour exercer ses responsabilités opérationnelles. Une logique qui ne va cesser de s'approfondir jusqu'à nos jours.

Le grand décret du 9 février 1982 reprend et précise vingt ans d'élargissement des compétences du CEMA. Vaste texte de synthèse, bien plus détaillé que tous les précédents, il va ainsi demeurer la référence pendant plus de vingt ans. Comme ses homologues, le CEMM n'est plus que le chef organique de son armée. Il est responsable de l'élaboration de la doctrine d'emploi, de la préparation des forces et de leur gestion. Dans ce cadre, il dépend directement du ministre qui lui a d'ailleurs rétrocédé la direction du personnel militaire en 1971 alors que s'amorce la rapide montée en puissance des effectifs de la composante navale de la dissuasion. Mais son action ne peut désormais s'inscrire que dans une collaboration étroite avec le CEMA. C'est sous son couvert qu'il adresse au ministre ses propositions en matière de planification et de programmation, comme pour la préparation du budget. Et, en cas d'opérations militaires, le CEMM n'est plus que l'adjoint marine du CEMA. Un équilibre est ainsi trouvé entre l'emploi interarmées des forces et la spécificité organique de chacune.

Une nouvelle salve de réformes intervient néanmoins au début des années 90, à la fois pour tirer les conséquences de la fin de la guerre froide et les leçons du développement des Opex, la guerre du Golfe en premier lieu. Le CERM est remplacé par une véritable Direction du renseignement militaire (DRM) qui absorbe l'ensemble des organismes jusqu'alors chargés de cette mission : c'est la fin du 2^e bureau de l'EMM, après un peu moins d'un siècle de bons et loyaux services. Il est vrai que l'état-major ressentira très vite la nécessité de se doter d'un nouveau bureau en charge du renseignement plus spécifiquement naval, tâche que l'interarmisation avait laissé en déshérence... De même, le COA devient en 1992 le Centre opérationnel interarmées (COIA), adossé à l'état-major interarmées de planification opérationnelle (EMIA-PO), puis le Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) en 2004, désormais épaulé par l'état-major interarmées de force et d'entraînement (EMIA-FE). Parallèlement, de nouvelles structures sont instituées, toujours dans le but de renforcer la capacité du CEMA à assumer son rôle. Un commandement des opérations spéciales (COS) est créé, également en 1992, qui rassemble l'ensemble des forces du même nom dont les commandos de marine. Enfin, la fusion des écoles de guerre, décidée au lendemain



Cérémonie du 8 mai 1995 à l'Arc de Triomphe: le chef de l'État François Mitterrand est accompagné du Premier ministre, Édouard Balladur, du ministre d'État, ministre de la Défense, François Léotard, et du chef d'état-major des armées, l'amiral Jacques Lanxade. Après avoir été le deuxième marin seulement à servir comme chef d'état-major du président de la République (avril 1989-avril 1991), l'amiral est le premier à occuper le poste de chef d'état-major des armées (avril 1991-septembre 1995).

de la Seconde Guerre mondiale, entre enfin dans les faits avec la création du Collège interarmées de défense (CID), en 1993, qui doit devenir le creuset de l'esprit interarmées.

Au printemps 2005, la réforme des attributions du ministre de la Défense (décret du 19 mai) et celle des attributions des chefs d'état-major (décret du 21 mai) parachèvent cette évolution. Ce dernier texte, en particulier, marque un passage de ligne puisqu'il précise que le CEMA a désormais autorité sur les trois chefs d'état-major d'armée, quel que soit le domaine considéré. Ces derniers restent seulement responsables de la cohérence organique de leur armée dans le respect des orientations fixées par le CEMA. C'en est fini de la fonction de chef d'état-major, telle qu'elle s'était cristallisée à partir de la fin du XIX^e siècle, puis dans l'entre-deux-guerres et qui, avec la disparition des ministres d'armée, avait fini par devenir l'incarnation de chacune d'elles. Les décrets de 2009 approfondiront cette dynamique.

Les réformes n'ont donc pas cessé avec le départ du général de Gaulle, bien au contraire. Mais le gros œuvre a bien été bâti durant sa décennie, spécialement entre 1958 et 1962. En l'espace de quelques années, la place de la Marine dans l'organisation de défense, comme le périmètre des responsabilités de sa plus haute autorité, ont ainsi profondément évolué. À l'échelle de l'histoire de la Marine, la période gaullienne représente donc une étape capitale. Il faut remonter aux années 1890, au moment de la séparation d'avec le monde des colonies, pour retrouver pareille rupture. D'autant que la volonté de changement du Général ne s'est pas limitée au plan institutionnel.



© SHD

Le général de Gaulle à bord du cuirassé *Jean Bart* lors de la revue navale du 14 juillet 1958 à Toulon. Destinée à marquer la réaffirmation de la puissance française, cette revue permet aussi à celui qui n'est encore que président du Conseil et ministre de la Défense de présider un défilé militaire quand celui des Champs Élysées est réservé au chef de l'État en exercice René Coty, assisté du ministre des Armées Pierre Guillaumat. Accompagné de Louis Jacquinot, ministre d'État et ex-ministre de la Marine, l'ancien chef de la France libre préside cette revue navale qui n'avait pas eu de précédent depuis le retour de l'escadre à Toulon le 13 septembre 1944, devant le général de Gaulle déjà.

Les ruptures géostratégiques et technologiques (depuis 1958)

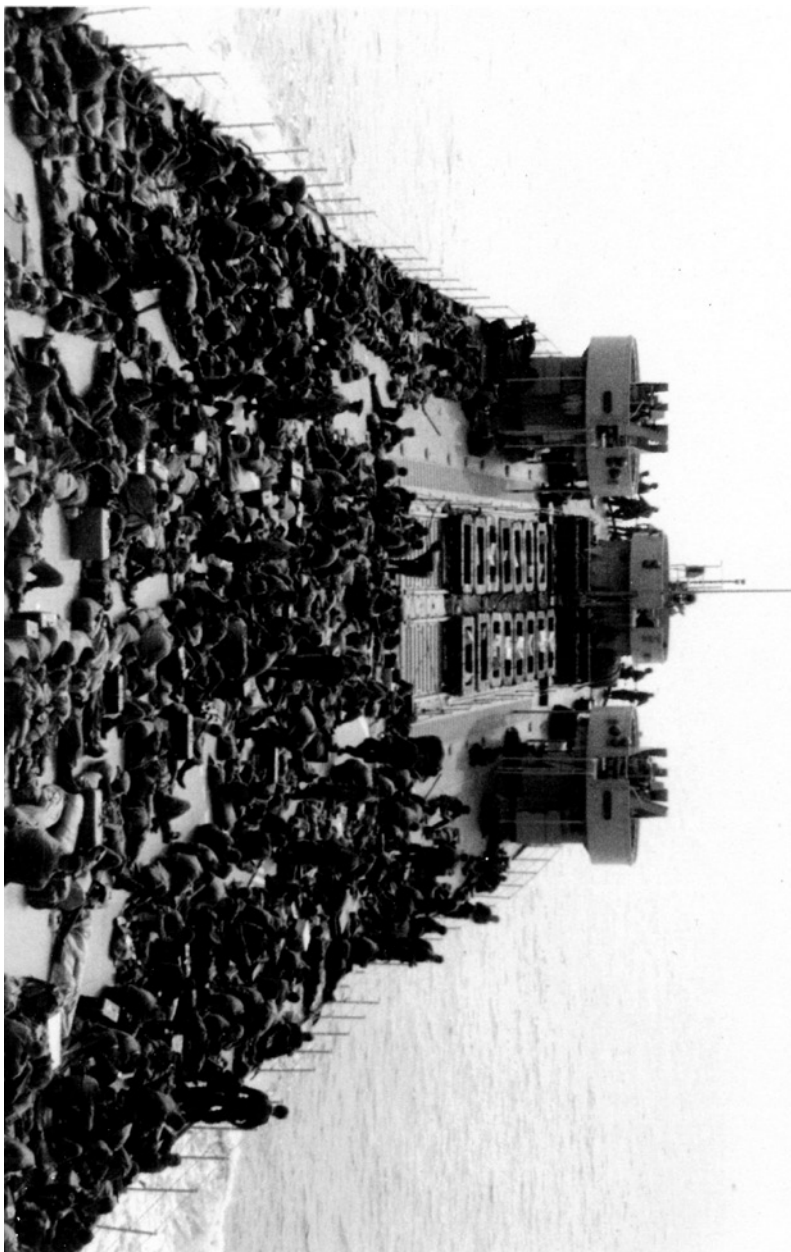
JUSQU'EN 1974, UN ÉLAN ET DES OMBRES

La difficile conclusion du conflit algérien, comme l'échec de la communauté, sonnent le glas de l'aventure coloniale de la France. Non sans soubresauts qui affectent également la Marine. Si aucun de ses chefs n'est directement impliqué dans la tentative de putsch en avril 1961, ses cadres sont nombreux à vivre douloureusement l'abandon de l'Algérie française. Seule une minorité bascule dans la dissidence, mais davantage quittent la carrière. Dans l'immédiat, au cours des mois tragiques de juin et juillet 1962 et alors que les menaces proférées par l'OAS à l'encontre des compagnies maritimes privées ont provoqué des grèves parmi les dockers, la Marine a la charge d'assurer l'évacuation de milliers de supplétifs et d'une fraction de la population européenne d'Algérie (environ 15 000 personnes), contraints de choisir entre « la valise et le cercueil ». La Marine referme ainsi le dernier chapitre de l'histoire du second empire colonial français qu'elle avait largement contribué à ouvrir 132 ans plus tôt.

Auparavant, en juillet 1961, c'est l'une de ses grandes bases, Bizerte, qui avait été l'enjeu de la crise sanglante ouverte entre la France et la Tunisie. Plus largement, l'achèvement de la décolonisation entraîne l'évacuation progressive de tous les grands établissements d'outre-mer : après ceux d'Afrique du Nord dans les années 60 (Bizerte en 1963, Mers el-Kébir en 1968), ce sera au tour de ceux d'Afrique subsaharienne dans la décennie suivante (Diego Suarez en 1975, Dakar en 1980). Il est vrai que la Marine peut désormais accepter de se passer de ses grandes bases outre-mer compte tenu du développement de sa flotte logistique et en dépit de limites persistantes.

Surtout, ces établissements renvoient à une conception dépassée de la puissance. L'heure n'est plus à entretenir un coûteux réseau de bases mondiales, mais au développement de l'arme nucléaire. Symboliquement, l'évacuation de Mers el-Kébir est décidée le 16 mai 1967, quelques mois après le premier tir réussi à Mururoa (*Aldébaran*, le 2 juillet 1966, moins de 200 kilotonnes), et le lancement à Cherbourg du premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins, *Le Redoutable*, le 29 mars 1967. Par ailleurs, à l'heure où les Soviétiques procèdent à des essais thermonucléaires d'une puissance colossale (59 mégatonnes) et à des essais convaincants de missiles intercontinentaux, la survie du territoire national ne peut plus être assurée à terme par un réseau de bases – si enterrées soient elles – permettant une retraite de grande ampleur avant une reconquête. L'affrontement, inévitablement nucléaire dès lors que les intérêts nationaux demeurent imprécis mais jugés vitaux seront menacés, atteints ou détruits, implique une riposte seconde, mais maximale, d'éléments submersibles de la *fleet in being*.

© SHD



Rapatriement de troupes en métropole à bord du bâtiment de département de chars *Argens*, entre mai et mi-août 1962. Avec d'autres navires de guerre dont le porte-avions *La Fayette*, l'*Argens* participe également à l'évacuation des suppléants de la Marine et de leur famille, ainsi que des Français d'Algérie tous bloqués sur les quais par une grève des personnels des compagnies privées de transport maritime soumise au chantage de l'OAS.

L'évacuation de Kébir se déroule également au moment où les dernières troupes alliées quittent le territoire national, parachevant le retrait français de l'organisation militaire intégrée de l'Otan. Là encore, la Marine a été aux avant-postes. Officiellement pour des raisons liées aux événements d'Algérie. En fait, devant la fin de non recevoir anglo-saxonne adressée à la proposition de directoire à trois de l'Alliance, l'escadre de Méditerranée a en effet été la première composante nationale à être retirée du dispositif militaire intégré en mars 1959, bientôt suivie par l'escadre de l'Atlantique le 1^{er} janvier 1964. Cette année-là, les représentants de la Marine signent les premiers accords organisant la coopération entre forces françaises et atlantiques en dehors de l'Otan : accords Barthélémy-Smith (Atlantique) et Barthélémy-Woods (Manche). Les décisions sont exécutées, mais nombreux sont les cadres de la Marine qui voient avec inquiétude la France prendre ses distances avec l'Otan. À l'insu des autorités ministérielles, la coopération négociée par l'état-major de la Marine va au-delà des instructions officielles, un hiatus auquel mettra fin, en 1961, la maladresse des autorités navales américaines en Europe. L'inquiétude des élites militaires françaises est compréhensible : depuis un quart de siècle, la modernité est venue le plus souvent des Anglo-Américains, tant en ce qui concerne les matériels que les concepts d'emploi. Inquiétude d'autant plus marquée que le choix nucléaire est encore loin de faire l'unanimité.

Or, le retour du général de Gaulle au pouvoir a accentué cette orientation. Le principe de la dissuasion, définitivement adopté, trouve sa réalisation dans le cadre de la première loi de programmation militaire (1960-1964) qui pose les bases de la constitution d'une triade stratégique inspirée du modèle américain (armes nucléaires envoyées de la terre, de l'air et de la mer). Les directions dans lesquelles il convient de pousser les recherches sont clarifiées. On peut citer entre autres domaines les microséismes pour la détection des explosions nucléaires «adverses»... et la sécurité des siennes ; la mise au point d'un prototype à terre du réacteur embarqué du futur sous-marin *Q. 252* (futur SNLE *Le Redoutable*) bénéficiant des erreurs commises sur le *Q. 244*, cependant que le tronçon lance-missiles de ce dernier sert à la conception d'un bâtiment expérimental (le *Gymnote*) qui tire d'un tout nouveau centre d'expérimentations au large des Landes ; les sondages de houle pour le lancement des vecteurs ; la cartographie des futures zones de patrouille ; la discrétion acoustique ; les transmissions pour l'alerte opérationnelle des SNLE.

À compter de 1962, et jusqu'en décembre 1972, la maturation ayant eu lieu au cours de la décennie précédente, les décisions s'égrenent alors, les unes à la suite

des autres : création des comités de pilotages (*Athéna*, *Pluton* et *Coelacanthé*), puis de la DirCEN, en 1962 ; décision de construction anticipée du premier SNLE en 1963 ; décret attribuant au Président la mission de « décideur » en 1964. Les premiers résultats apparaissent aussi : divergence à Cadarache du prototype à terre (PAT) en 1964, lancement du *Redoutable* en 1967, premier tir thermonucléaire (*Canopus*) au CEP en août 1968, premier lancement d'un MSBS à partir du *Gymnote*... jusqu'à l'admission au service actif du SNLE suivie de celle du *Terrible* en décembre 1969, et du *Foudroyant* en décembre 1971. Au même moment, *Le Redoutable* entre en service et effectue sa première patrouille opérationnelle en février 1972, inaugurant un cycle qui ne s'est jamais arrêté depuis.

Cette année voit l'achèvement provisoire de l'effort nucléaire de la Marine. La création officielle de la Force océanique stratégique survient le 1^{er} mars, en pleine patrouille opérationnelle. 1972 est la dernière année à se situer dans un contexte économique spécifiquement favorable (Trente Glorieuses), encore que socialement agité (Bataillon pour la paix). La fenêtre de tir, qui a permis la mise au point de l'outil, se referme en effet deux ans plus tard (effets du premier choc pétrolier sur le budget français à partir de 1975).

Les termes de la doctrine d'emploi sont officiellement établis avec le *Livre blanc sur la Défense* qui, en 1972, cumule à la fois les réflexions de la période antérieure à 1962, l'expérience de la mise en place de la triade stratégique en regard de l'évolution du contexte international depuis la fin du conflit algérien, et *in fine* la sortie des commandements intégrés de l'Alliance atlantique. Avec la crise du Kippour qui coïncide avec le déploiement du SNLE en Méditerranée orientale en octobre 1973, cette doctrine et cet outil semblent tout autant destinés à dissuader l'adversaire soviétique qu'à inspirer le respect aux alliés anglo-saxons.

À l'issue de cette période qui, sur le plan chronologique, peut être affinée par une césure placée en 1967 (dernière année où l'impact financier, matériel et humain de la création de la force de dissuasion ne pèse pas encore sur la Marine), commencent aussi à se faire sentir certains effets des décisions prises par le pouvoir politique. Le non remplacement des éléments de la Marine de surface en est un exemple d'autant plus frappant qu'il est illustré par la démission en avril 1970 du chef d'état-major, l'amiral Patou, pourtant politiquement engagé aux côtés des dirigeants gaullistes de l'époque. La volonté de mettre en place une série de plans officiels de développement (dont le plan bleu n'est que le plus connu parce que le seul à avoir atteint le stade du décret !) montre le degré de tension et de contrainte atteint dans la gestion des armées pour satisfaire la priorité accordée

au nucléaire. Les limites dans le recrutement et la formation des équipages en sont un autre exemple : il convient de passer, selon les projections de la direction du personnel militaire en 1970 qui pêchent alors par sous-estimation, d'un peu plus de 1 200 sous-mariniers, qu'ils soient embarqués ou à terre, à près de 5 600 en 1980. Il en faudra alors 7 200...

« *La Marine se trouve maintenant, et sans doute pour la première fois de son histoire, au premier plan de la puissance guerrière de la France* » : les fières paroles prononcées par le général de Gaulle lors de sa visite à l'École navale, le 15 février 1965, ne suffisent pas à rassurer.

APRÈS 1974, UN RENOUVELLEMENT ENTRAVÉ

La constitution de l'outil de dissuasion n'a pu prendre place dans l'histoire de la Marine que par une conjonction rare d'éléments favorables. La fin du conflit algérien a permis de réduire les dépenses militaires dans des proportions suffisantes pour ne plus brider la croissance et donner satisfaction à une opinion publique avide de paix après un quart de siècle de conflits en tous genres. Mais le budget de la Défense n'est pas diminué autant que l'absence de conflit, tout comme la réduction des tensions Est/Ouest, pourraient le permettre. Par ailleurs, à l'échelle de la Marine, la fermeture des bases d'Afrique du Nord, les sacrifices dans les budgets alloués aux infrastructures, aux munitions et à l'entraînement, l'allongement des périodes entre les différents entretiens entraînent de substantielles économies. Des masses financières importantes sont ainsi dégagées qui peuvent être consacrées à la dissuasion. Cependant, la vie de l'institution sur l'héritage matériel de la IV^e République et le renouvellement limité des unités de la flotte conventionnelle ne sont acceptables que si cette politique reste temporaire. Le tonnage global sur cale chute de moitié entre janvier 1958 et juin 1964, passant de 120 000 à moins de 60 000 tonnes. Encore n'y a-t-il pas de grande Opex durant les années 1962-1974...

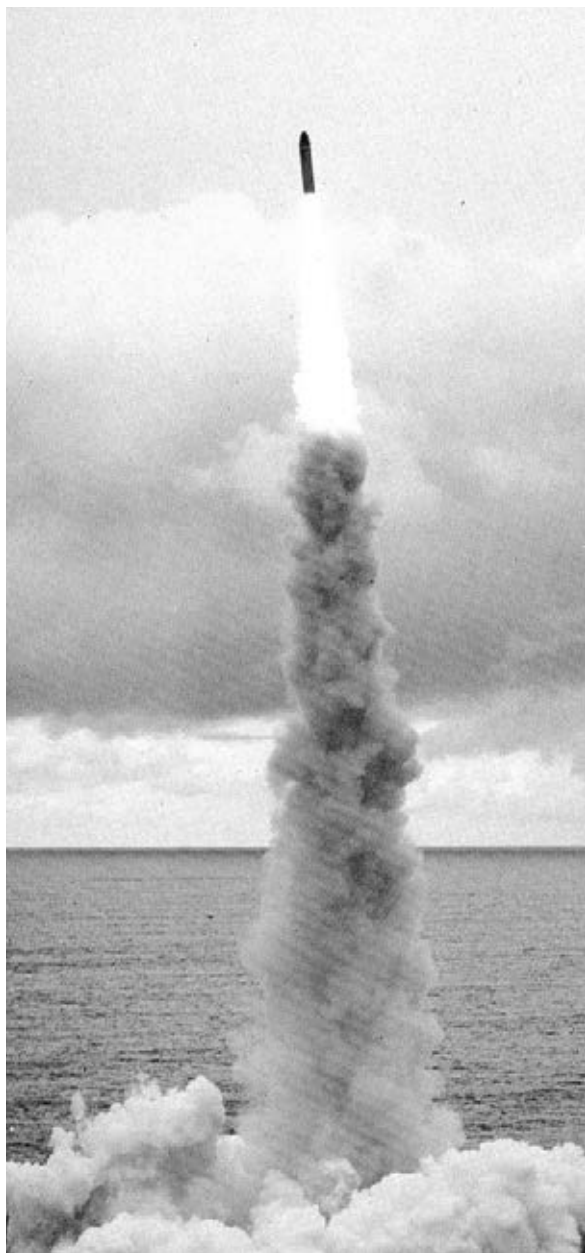
La démission spectaculaire du chef d'état-major de la Marine, l'amiral Patou, en 1970 – une première depuis que la fonction existe – est en grande partie motivée par des raisons financières. Ne concluait-il pas déjà devant les stagiaires de l'IHEDN, au début de 1969 : « *Je le répète, le problème financier est loin d'être résolu, et c'est pourquoi je considère que l'avenir est assez sombre.* » La conjoncture économique se retourne brutalement au milieu des années 70 avec l'envolée des prix du pétrole (triplés en un trimestre), le développement de l'inflation (le

franc est dévalué de 15 % en dix-huit mois), l'envolée du chômage (le cap du million de chômeurs est atteint mi-1975, celui des deux millions le sera en 1982).

Dans ces conditions, le « plan bleu de renouvellement de la Flotte », symbole de l'engagement personnel du Président Pompidou, va faire long feu bien qu'il ait été entériné par le décret de février 1972. Il prévoyait, à un horizon de quinze ans, la constitution d'une Marine de surface équilibrée dotée de deux porte-avions, deux porte-hélicoptères, une trentaine de corvettes ou frégates, trente-cinq avisos et une trentaine de patrouilleurs et vedettes. Disposant du soutien logistique mobile nécessaire, d'un parc d'avions embarqués suffisant pour disposer en permanence d'un porte-avions, cette flotte ne négligeait pas la priorité accordée à la dissuasion. Cinq SNLE lui étaient dédiés, protégés dans les atterrages de Brest par une capacité antimines conséquente. Ce n'était là que le rééquilibrage des moyens dévolus à la Marine nationale et limités depuis 1945 par les exigences de la défense à l'Est. La disparition prématurée de son promoteur, le 2 avril 1974, réduit à néant les espoirs placés en ce plan. D'autant qu'après l'apogée du sommet d'Helsinki (1975), la « détente » fait place en quelques années au retour de la guerre froide. Si le budget de la Défense bénéficie d'importants crédits supplémentaires, la Marine n'est pas la première à en profiter. La priorité est de nouveau aux forces aéroterrestres dans la perspective de la défense du secteur Centre-Europe de l'Otan.

Seule la composante nucléaire va échapper aux conséquences de cette relance avortée et continuer sa montée en puissance. Il est vrai que, désormais, la Force océanique stratégique garantit la présence à la mer d'un SNLE depuis l'entrée en service du *Foudroyant*, en juin 1974. À compter du 1^{er} janvier 1984, ce sont trois SNLE qui pourront simultanément être envoyés en patrouille opérationnelle. À partir de l'année suivante, ils sont progressivement dotés du missile M4 (thermonucléaire à six têtes durcies), qui remplace le M20, en service depuis 1977, encore à tête unique, mais qui avait marqué le passage au thermonucléaire. Tous sont le résultat d'une étroite collaboration entre Marine et industrie : les maquettes sont testées par des tirs effectués à partir du sous-marin *Gymnote*, tandis que les résultats sont analysés par le Centre d'essais des Landes et le Groupe naval d'essais et de mesures aux Açores, comprenant le bâtiment d'essais et de mesures *Henri Poincaré*.

La dissuasion, c'est aussi la formation, la sélection et la mise à niveau permanente des qualifications de très nombreux spécialistes. En 1990, le nombre de sous-mariniers embarqués atteint le total de 2 700 personnes, dont plus de 1 600 à la Fost et 1 100 dans les sous-marins d'attaque, qui comptent encore dans leurs



Tir de missile M4 (sans date). Mis en service à partir de mai 1985 sur les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de la classe *Le Redoutable*, ce missile balistique d'une portée initiale de 4 000 km embarque 6 ogives de 150 kt chacune. C'est une amélioration considérable par rapport au précédent missile de ce type, le M20 qui comportait une tête unique de 1Mt et dont la portée n'excédait pas 2 500 km. Le M4 sera progressivement remplacé à son tour par le M45 à partir d'octobre 1996.

© DR

rangs quatre *Agosta* à propulsion diesel. L'impératif restera le même jusqu'à nos jours malgré un nombre de SNLE inférieur. Désormais, après avoir consacré d'importants moyens financiers, techniques et humains à la mise sur pied et au bon fonctionnement du pôle sous-marin de la dissuasion, c'est l'ensemble de la Marine qui peut tirer profit de l'expérience acquise et des savoir-faire qu'il a été indispensable d'acquérir et de maîtriser pour garantir l'indépendance nationale.

La période ouverte par les débuts de la crise économique ne voit donc aucune remise en cause de la primauté reconnue à la Fost. En témoignent, après l'entrée en service du *Redoutable* et du *Foudroyant*, celle de l'*Indomptable* (décembre 1976), du *Tonnant* (avril 1980) et de l'*Inflexible* (avril 1985). Par ailleurs, une nouvelle classe de SNLE voit le jour à la fin des années 80 avec le lancement du programme *Triomphant*. Avec cette nouvelle génération, le tonnage de chaque submersible augmente considérablement, passant de 8 000 à 14 000 tonnes. Le système d'armes est l'objet d'améliorations constantes depuis le début : du missile M1, qui équipe la classe *Redoutable*, au M45 dont est dotée la classe *Triomphant* à partir de 1996, la portée est doublée, de 2 500 à 5 000 km, et les ogives dotées de têtes thermonucléaires multiples et durcies, à la puissance accrue, alors qu'elles n'étaient qu'uniques et seulement atomiques en 1972. Graduellement, la Marine se voit ainsi confier une part croissante des armes nucléaires qui finit par atteindre 90 % de l'arsenal national au moment de la fermeture du plateau d'Albion en 1996, une proportion demeurée inchangée depuis. La Marine a désormais le quasi monopole de la dissuasion...

D'autant qu'à partir du début des années 80, elle participe également à la mission préstratégique. Les porte-avions et les *Super Étendard* qu'ils embarquent sont adaptés pour pouvoir emporter la bombe AN52, avant que le missile air-sol moyenne portée (ASMP) n'entre en service en 1985. Parallèlement, à la suite de la décision prise dès 1972 de ne plus lancer de submersible à propulsion classique, une escadrille de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) est progressivement constituée. Huit étaient prévus, six seront finalement livrés entre février 1983 (admission au service actif du *Rubis*) et juillet 1993 (admission de la *Perle*), à raison d'une unité tous les dix-huit mois, avec Toulon pour port-base. En dix ans, c'est un saut qualitatif majeur qui est opéré : la Marine est désormais associée à la gestion et au contrôle des espaces maritimes par ses partenaires britannique et américain, mais elle peut aussi user de ce nouveau moyen en binôme avec le groupe aéronaval. L'apprentissage sera long ; il ne prendra fin qu'avec le conflit yougoslave en 1999. Mais n'en avait-il pas déjà été ainsi avec les porte-avions modernes ? La Marine n'a su tirer tout le profit du *Clemenceau* et du *Foch* qu'au

moment des opérations du Liban, soit vingt ans après leur entrée en service. Et il a fallu attendre le Kosovo pour qu'elle puisse combiner leur emploi en opérations avec celui d'un SNA...

Il n'empêche, dès l'admission au service actif du premier de ces submersibles, un tournant majeur est pris. Quarante ans après le sabordage, la page est tournée. En dépit des difficultés, l'ensemble de ceux qui ont servi la Marine ont mené à bien un redressement qui semblait inimaginable à l'aune du désastre de novembre 1942, véritable réplique sismique de «l'étrange défaite» du printemps 1940. Après avoir retrouvé une flotte conventionnelle puissante au début des années 60, organisée d'abord autour d'une aéronavale moderne, la France est entrée dans le club très fermé des marines nucléaires au début de la décennie suivante et achève d'en acquérir les attributs au début des années 80. De ce point de vue, le développement des Opex a joué, là également, un rôle de cristallisation.

Les années 80 marquent ainsi, indéniablement, une forme d'apogée. Pourtant, ce bilan flatteur n'est pas sans ombres. Depuis longtemps le renouvellement de la flotte conventionnelle, héritée de la IV^e République, n'est plus assuré. De 1964 à 1989, le tonnage – à l'exclusion de la Fost et des bâtiments de soutien ou de transport opérationnel – tombe de 275 000 tonnes à moins de 180 000 tonnes. On évoque désormais un «désarmement silencieux»... La fin de la guerre froide renforce cette évolution, qui entraîne une régression constante des crédits d'équipement dans les années 90.

Même en faisant la part des progrès techniques, qui améliorent d'autant la valeur unitaire des bâtiments comme leur efficacité d'ensemble, la tendance est nette. La modernisation du groupe aéronaval est emblématique de cette difficulté pour la Marine à assumer l'ensemble de ses dimensions. Bien que décidé au milieu des années 70, le remplacement du *Foch* et du *Clemenceau* par deux porte-avions à propulsion nucléaire ne sera que partiellement mené à bien. Seule la construction du *Charles de Gaulle*, d'abord envisagée sous la forme d'un porte-hélicoptères à propulsion nucléaire (*PH 75*) en 1975, sera effectivement lancée en 1987 pour une entrée en service opérationnel en 2001, soit près de quinze ans plus tard. Il n'avait fallu que sept ans pour construire ses prédécesseurs...

Le remplacement du groupe aérien embarqué est lui aussi parsemé de difficultés qui dégradent un temps sa valeur opérationnelle. En 1987-1989, l'état-major de la Marine ne peut obtenir du gouvernement l'achat de *F-18* américains pour assurer la soudure entre les *Crusader*, désormais obsolètes, les *Super Étendard*,



Débarquement des *Crusader*, recouverts d'une bâche de protection, amenés des États-Unis par le porte-avions *Foch*, port de Saint-Nazaire, 19 février 1965. Quarante-deux de ces chasseurs embarqués supersoniques spécialement adaptés à la petite dimension des porte-avions français avaient été commandés pour remplacer les *Aiglon*. Ils assurèrent la couverture aérienne de la flotte dans ses déploiements majeurs jusqu'en 1999 où les derniers exemplaires, à bout de souffle, furent retirés du service. Leur remplacement, souhaité par la Marine dès 1988, fut retardé dans l'attente de l'avion de combat *Rafale*.

vieillissants, et le nouveau *Rafale* encore à l'état d'ébauche à cette date. Placé devant la même alternative, le gouvernement avait pourtant, de manière pragmatique, décidé d'acheter des *Crusader* en 1963, quitte à renoncer à une troisième frégate lance-engins (la future *Tourville*). À l'échelle de l'ensemble de la Marine, la baisse graduelle de potentiel qui en découle n'est pas sans conséquences à l'heure où les Opex se multiplient.

De la même manière, les effectifs chutent avec la diminution du nombre des appelés, puis leur disparition. Alors qu'ils représentaient environ 20 000 hommes au sortir de la guerre froide, ce chiffre baisse de moitié dès 1998. Avec la suspension du service national, les derniers appelés disparaissent définitivement trois ans plus tard. Les effectifs militaires de la Marine diminuent ainsi de près de moitié pour atteindre 45 000 hommes, soit la cible retenue dans l'immédiat après-guerre, auquel il faut ajouter un peu plus de 10 000 civils. Qu'il s'agisse des hommes ou du matériel, le tournant du siècle est ainsi marqué par une réduction importante du format de la Marine.

Cette diminution globale du potentiel de la Marine intervient alors que l'action de l'État en mer, volet traditionnel de son activité, prend une importance croissante. Une évolution qui se nourrit de la modification de l'activité maritime à l'œuvre depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, et qui s'accélère dans les dernières décennies du XX^e siècle. Elle est marquée par l'explosion de toutes les formes de navigation (transport des biens et des personnes, pêche, plaisance sous toutes ses formes) et par l'exploitation bien plus intensive des ressources maritimes. L'ensemble conduit à une redéfinition du droit de la mer (convention de Montego Bay) qui étend considérablement les zones où s'exercent la souveraineté et l'autorité de l'État. Il en résulte une augmentation corrélative des tâches de surveillance et de police. D'autre part, l'opinion publique, sensibilisée à la protection de l'environnement marin par des accidents spectaculaires de navigation (naufrages des pétroliers *Amoco Cadiz* en 1978 et *Tanyo* en 1980), attend désormais des pouvoirs publics qu'ils en assurent la protection de façon plus efficace.

Or, agir en mer réclame des moyens lourds et coûteux, d'autant plus que l'on s'éloigne des côtes. Seule, la Marine nationale en dispose déjà et, en droit, ignore les limites des eaux territoriales dans l'accomplissement de ses missions de défense de la souveraineté. La solution retenue depuis le décret du 9 mars 1978 consiste donc à s'appuyer sur les structures existantes et à confier à l'administration la plus engagée sur le terrain la représentation générale de l'État en mer et la coordination de son action, particulièrement en cas de crise.

Cette autorité, c'est naturellement, en métropole, le préfet maritime, chef de l'échelon régional au sein de la Marine nationale, à la compétence reconnue par les gens de mer. Il en résulte une véritable révolution pour la Marine qui consacre progressivement jusqu'à 20 % de ses moyens navals pour assurer l'action de l'État en mer, qu'il s'agisse de prévention (protection des atterrages et surveillance des grandes voies maritimes à proximité des côtes) ou de répression (lutte contre les trafics).

La réforme de 1991 prend soin de séparer plus nettement les hiérarchies opérationnelle et territoriale, et de mieux distinguer, d'une part, les missions de service public dévolues à la Marine nationale de façon permanente et, d'autre part, les concours exceptionnels que les armées sont appelées à apporter au profit de la collectivité en temps de crise. Mais la catastrophe de l'*Erika*, en décembre 1999, démontre de nouveau le bien-fondé de confier à la Marine nationale la conduite des opérations en mer, quelles qu'elles soient.

L'ère des Opex (depuis les années 1970)

Le développement des missions de sauvegarde maritime comme on les désigne à partir des années 90 ne doit pas faire oublier une autre évolution majeure. Depuis le début des années 70, la Marine connaît un rythme soutenu d'opérations extérieures quasiment sans discontinuité¹. Elle intervient sur les principaux théâtres maritimes de ces trente-cinq dernières années : le Golfe, et plus largement le Nord de l'océan Indien (de l'indépendance de Djibouti jusqu'à Atalante, en passant par la guerre Iran-Irak, celle du Golfe et Enduring Freedom), le Liban (1982-1986, 1989 et depuis 2006), l'ex-Yougoslavie et le golfe de Guinée.

LE RETOUR DE LA MARINE DANS L'Océan Indien (1972-1977)

Du point de vue des opérations extérieures, les années 70 sont dominées par le retour de la Marine française dans l'océan Indien. Deux événements sont à l'origine de cette évolution : la fermeture du canal de Suez en 1967 après la guerre des Six Jours, et le retrait britannique à l'est de Suez, effectif en 1971.

Dans ce nouveau contexte, pour montrer concrètement la détermination de la France à demeurer et agir dans la zone, le ministre des Armées décide, en 1972, le déploiement d'une force occasionnelle (groupe Mascareignes). Cette mission possède un caractère opérationnel évident, attestant de la possibilité de renforcer le dispositif déployé en océan Indien malgré la fermeture du canal de Suez et la longueur de la route du Cap. C'est le début du développement de la présence navale française en océan Indien. Dans le même temps, la création du poste opérationnel d'Alindien en 1973, accompagné d'un renforcement de la flotte déployée en permanence sur zone, démontre la volonté de la France de devenir un acteur majeur de ce théâtre. Cette création correspond également à l'abandon de la base malgache de Diego Suarez, rupture s'il en est, et au développement corollaire des infrastructures de La Réunion (quai porte-avions, centre de transmissions).

1. La Marine nationale a menée plus de 200 opérations de plus ou moins grande envergure sur la même période. Ce chapitre s'appuie sur l'étude en cours portant sur l'histoire des opérations extérieures missionnée par le CEMM en 2004 et conduite par la division études historiques du Département Marine, puis par la division marine du Département des études et de l'enseignement du SHD. À ce jour, l'étude aborde les opérations en Yougoslavie (1995-1997) et au Kosovo (1999). Ce qui justifie de ne traiter que succinctement les années 2000 dans le présent historique.



© SHD

Un *Breguet Atlantic* entouré de *Jaguar* de l'escadron 2/11 Vosges en Mauritanie lors de l'opération Lamantin, octobre 1977-mai 1980. La France répond à une demande de la Mauritanie dont la stabilité est menacée par l'action du Polisario qui revendique l'indépendance du Sahara occidental. Jusqu'à cinq de ces appareils de patrouille maritime furent engagés. Basés à Nouakchott ou Dakar, ils contribuèrent à la recherche du renseignement électronique, à la reconnaissance des colonnes du Polisario et enfin au guidage des avions d'attaque de l'armée de l'Air.

La présence navale française prend de l'ampleur à partir de 1974-1975 avec la réouverture du canal de Suez, à laquelle participent activement les bâtiments de guerre des mines de la Marine (opérations Decan I et II). La mer Rouge cesse alors d'être un cul de sac maritime et le détroit de Bab el-Mandeb retrouve son caractère stratégique. Ainsi, pendant deux années, de mai 1974 à avril 1976, la France va déployer sans discontinuité des forces occasionnelles, dont le groupe aéronaval, dans le cadre de l'opération Saphir (octobre 1974 - février 1975).

Au moment où cet espace connaît à son tour les grands bouleversements de l'après-guerre (déclin des puissances coloniales, affrontements Est-Ouest, affirmation des pays riverains), ces missions doivent être comprises comme un instrument de politique étrangère. Alors que l'installation américaine à Diego Garcia est encore balbutiante, la France est la seule nation occidentale dont la Marine est déployée en océan Indien. Dans les faits, les campagnes des bâtiments français se résument à une présence dans le canal du Mozambique et à une visite chez les partenaires potentiels de la région : les anciennes colonies britanniques du Sud-Ouest (Seychelles, île Maurice) et les pays du Golfe.

En 1977, au moment de l'indépendance du territoire des Afars et des Issas, la France ne contrôle plus que trois points d'appui en océan Indien : La Réunion, Djibouti et dans une moindre mesure Mayotte. Le port de la Corne de l'Afrique constitue un point stratégique sur le détroit de Bab el-Mandeb et la route du pétrole. Son indépendance représente ainsi un enjeu diplomatique, mais aussi stratégique, face aux convoitises de ses voisins (essentiellement l'Éthiopie et la Somalie). En réponse, la France déploie une force aéronavale sans précédent depuis la crise de Suez (dix-sept navires) : c'est l'opération Saphir II, articulée autour du *Clemenceau*, que renforcent des éléments de l'escadre de la Méditerranée en mission de présence dans le Sud de l'océan Indien et des bâtiments stationnaires.

L'ensemble constitue un avertissement sérieux aux pays frontaliers du territoire, comme à ceux riverains du golfe d'Aden. Il s'adresse également aux grandes puissances, tout particulièrement à l'URSS fortement implantée dans la région, tant sur terre que sur mer. Mais plus qu'une simple démonstration de force dont la fonction est essentiellement dissuasive, cette opération a également un caractère coercitif. L'aviation embarquée est en effet en mesure de mener une frappe de rétorsion contre un éventuel agresseur. Au final, même s'il est toujours difficile d'établir de façon incontestable le lien de cause à effet, l'opération Saphir II a atteint ses objectifs : l'accès à l'indépendance de Djibouti s'est déroulé sans incident. Le *Foch* continue ensuite d'assurer une présence en océan Indien jusqu'en novembre

1977, permettant à la France de poursuivre son action diplomatique dans la durée. Enfin, au-delà de ces impératifs diplomatiques ponctuels, cette opération donne à la France l'occasion de témoigner de son statut mondial et de sa capacité à protéger ses intérêts vitaux sur cette route maritime stratégique. Un an avant l'opération aéroportée sur Kolwezi (mai 1978), habituellement considérée comme la première des grandes Opex, Saphir II marque l'entrée dans ce cycle pour la Marine.

LES MISSIONS SARGASSES, OKOUMÉ ET CORYMBE EN ATLANTIQUE SUD (ANNÉES 1970-1990)

Parallèlement, la zone sud de l'Atlantique connaît le même type d'évolution. Dès l'indépendance des territoires africains en 1960, la France maintient une présence par des déploiements temporaires, parfois sous la forme d'une sortie d'escadre. Au début des années 70, cette présence devient régulière grâce à des missions au large des côtes africaines et sud-américaines. Baptisées Sargasses, ces missions peuvent être considérées comme les ancêtres des Corymbe actuelles.

À partir de 1975, la situation géopolitique évolue avec l'indépendance des dernières colonies européennes. On observe alors une poussée soviétique dans la région (Angola, Congo, Bénin, Guinée). Cette implantation soviétique reste cependant fragile. En revanche, la présence de bâtiments du bloc de l'Est, y compris de sous-marins, fait peser une menace pérenne sur cette route maritime majeure vers l'océan Indien, mais aussi sur les relations commerciales entre l'Afrique et l'Europe. Cette situation n'est pas sans inquiéter les Occidentaux et, en 1979, les missions Sargasses se transforment en missions Okoumé. Elles permettent à la France d'affirmer sa présence dans les eaux occidentales africaines et d'assurer une surveillance de la route maritime du Cap. Elles ne sont néanmoins pas encore permanentes.

Le nouveau désordre mondial consécutif à la fin de la guerre froide entraîne une évolution du dispositif maritime français dans le golfe de Guinée. Les premières missions Corymbe sont ainsi les volets maritimes des opérations terrestres au Gabon, puis au Togo à partir de 1990. La succession, voire le chevauchement, des crises dans la région justifie, à partir de 1995, la présence permanente d'un bâtiment français dans cette zone.

Au cours des années 2000, les objectifs des missions Corymbe connaissent une diversification qui révèle la palette d'actions réalisables par un bâtiment

militaire. L'unité déployée reste en mesure d'intervenir dans le cadre d'un conflit, notamment pour évacuer les ressortissants français, mais sa mission s'inscrit également dans le concept d'action de l'État en mer. La lutte contre la piraterie et le trafic de stupéfiants, ou la formation de marins africains à la maîtrise de leur espace maritime constituent aujourd'hui les fondements de ces missions d'une pérennité sans équivalent.

UN EXEMPLE DE DIPLOMATIE HUMANITAIRE : L'ASSISTANCE AUX *BOAT PEOPLE* (1982-1988)

Le sauvetage de 2 100 *boat people* entre 1982 et 1988, lors de quatre missions humanitaires successives, relève évidemment d'une autre logique. Lancées à l'initiative de la présidence de la République en 1981, ces missions sont l'occasion d'une collaboration officielle, originale et inédite entre la Marine et une organisation non gouvernementale, Médecins du Monde. Ce partenariat est officialisé en mai 1982 et une première mission conjointe est menée par l'avis-escorte *Balny* et le *Goëlo*, un caboteur affrété par l'organisation humanitaire (16 mai-26 juin). La Marine dirige les recherches et assure le soutien à la mer. Médecins du Monde apporte son expérience des *boat people* et son indiscutable capacité de gestion de crise humanitaire en milieu hostile. 580 *boat people* sont sauvés durant cette mission.

En juillet 1984, l'organisation humanitaire prend l'initiative d'une nouvelle opération en mer de Chine, qui est programmée au printemps suivant. La mission de l'avis-escorte *Victor Schoelcher* et du navire océanographique *Jean Charcot* se déroule du 1^{er} au 28 mai 1985 et permet de sauver 412 *boat people*. Ce deuxième engagement confirme la capacité de la Marine à mener ce type d'opération spécifique.

Il faut néanmoins attendre 1987 pour qu'une troisième édition intervienne. Cette fois, la dimension humanitaire n'est plus exclusive pour la Marine et l'opération s'inscrit dans le cadre d'une mission de présence dans le Pacifique ouest. Un vieux roulier, le *Rose Schiaffino*, et l'avis-escorte *Balny*, renforcé ponctuellement par les patrouilleurs *La Moqueuse* et *La Glorieuse*, quadrillent pendant trois semaines en mai et juin 1987 et recueillent cette fois 906 *boat people*. La coopération entre l'organisation non-gouvernementale et la Marine nationale repose désormais sur des bases solides. Au printemps 1988, Médecins du Monde, par son entregent politique, parvient à faire modifier pendant quelques jours le parcours du navire-école *Jeanne d'Arc*. Mais en dépit du soutien de sa conserve, l'avis-escorte

Commandant Bourdais, et du cargo *Mary* affrété par l'organisation, 40 réfugiés seulement sont sauvés cette fois.

Finalement, une officialisation progressive place la Marine à la charnière des objectifs de l'exécutif et de ceux de l'association. Deux stratégies, souvent divergentes, se conjuguent tant bien que mal : à la prudence diplomatique du gouvernement répondent l'urgence humanitaire et, plus encore, l'impératif d'exposition médiatique de l'organisation. Peu à peu, un partenariat s'établit néanmoins, dans une logique de coût/efficacité. La Marine, d'une part, légitime la mission en tant que représentant de l'État, partage son savoir-faire maritime, assure une éventuelle protection et fournit un soutien logistique. Elle participe, d'autre part, avec l'organisation humanitaire au recueil des réfugiés. De la mise en place d'une coopération inédite, indispensable pour Médecins du Monde, à sa banalisation facilitée par le développement d'un savoir-faire inédit pour la Marine, ces opérations peuvent être identifiées comme de véritables actions civilo-militaires. Elles se multiplieront par la suite, en particulier *via* les missions Corymbe et celles confiées à la *Jeanne* à partir de la fin des années 90. Le navire-école participera en particulier à l'opération Beryx, en 2005, destinée à apporter un soutien aux victimes du tsunami en Indonésie.

LIBAN (1982-1989)

Auparavant, durant les mêmes années 80, les opérations menées à l'occasion du conflit libanais relèvent d'un emploi plus traditionnel de la force navale. En juin 1982, l'État hébreu envahit le Pays du Cèdre plongé depuis plusieurs années dans la guerre civile, et assiège Beyrouth (opération Paix en Galilée). Depuis le début de cette guerre civile, la France apportait un soutien de principe aux autorités légitimes libanaises. À partir de l'invasion israélienne, un long cycle d'interventions militaires s'ouvre (missions Olifant), dont la nature et l'ampleur dépendent étroitement d'un contexte mouvant et des réponses apportées par la France sur le terrain diplomatique. Paris a plusieurs objectifs. La priorité est d'assurer la sécurité de ses ressortissants sur le territoire libanais. Il s'agit ensuite d'empêcher l'anéantissement de l'Organisation de libération de la Palestine (OLP) et de sauver Yasser Arafat.

Au cours des premiers mois du conflit (1982-1983), la Marine remplit deux missions. Il s'agit d'abord d'assurer l'évacuation des ressortissants étrangers (ils sont 1 200 en juin 1982, issus d'une cinquantaine de pays) tout en maintenant une présence au large des côtes libanaises. Celle-ci put être interprétée comme



La Marine dans l'opération Beryx, janvier-février 2005. En route pour Djibouti au moment où le tsunami frappe dans l'océan Indien (26 décembre 2004), le Groupe école d'application des officiers de marine (GEAOM), constitué du porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* et de la frégate *Georges Leygues*, reçoit l'ordre de rallier au plus vite sa destination. Après avoir embarqué un ravitaillement complet, les deux bâtiments mettent le cap le 4 janvier sur l'île de Sumatra (région de Meulaboh). Arrivés sur zone le 14, ils y resteront jusqu'au 10 février apportant une aide diversifiée, en particulier en matière de transport de fret et de personnes, de contribution aux travaux de génie civil et de soins médicaux.

une démonstration de force, mais également comme un message politique : par le seul déploiement militaire alors possible, la France montrait son intérêt et sa vigilance quant à l'évolution de la situation à Beyrouth.

La deuxième mission combine l'assistance et le soutien logistique aux forces terrestres multinationales (France, États-Unis et Italie) qui se succèdent au Liban. La Marine assure, depuis Larnaka et Toulon, le déploiement des éléments nationaux qui interviennent à partir d'août 1982 (missions Épaulard et Diodon). Le *Foch* participe à ces opérations. Il assure d'abord la protection aéronavale de la phase « retrait » d'Épaulard. Le déploiement du porte-avions prend alors une signification politique et diplomatique forte : la France quitte militairement le Liban, mais en aucun cas ne l'abandonne. Le porte-avions sera par la suite engagé dès la phase de déploiement de Diodon.

Durant cette période, outre la présence du groupe aéronaval, la force navale est ainsi articulée autour du couple frégate/bâtiments de débarquement de chars (BDC). Ces premiers mois de mission permettent également d'asseoir immédiatement les modalités de fonctionnement qui vont perdurer pendant plusieurs années. Un modèle Olifant se met en place. La Marine établit une base arrière de soutien à Larnaka, indispensable à la conduite dans la durée des missions. Elle définit ensuite une zone de patrouille qui couvre la totalité des côtes libanaises et syriennes sans se compromettre avec les Israéliens, tout en lui permettant d'atteindre rapidement les principaux ports du Pays du Cèdre.

L'opération Diodon et le déploiement de la deuxième force multinationale inscrivent les opérations françaises sur le sol libanais dans la durée. Le dispositif naval suit une évolution parallèle. La Marine assure une mission de présence active reposant essentiellement sur la recherche du renseignement et la surveillance.

Face à la montée de la menace terroriste (marquée, de manière spectaculaire, par l'attentat contre l'immeuble Drakkar le 23 octobre 1983 qui entraîne la mort de 58 militaires français), Paris décide de renforcer la sécurité du contingent français. Ce soutien, qui ne peut être qu'aérien, est confié au groupe aéronaval : les deux porte-avions, le *Clemenceau* et le *Foch*, vont ainsi se relayer pendant huit mois (septembre 1983 - mai 1984), quasiment sans discontinuité. De façon significative, d'août 1983 à avril 1984, les marins ont été plus nombreux sur zone que les hommes de l'armée de Terre. Durant cette période, l'aéronavale assure plusieurs missions au-dessus du territoire libanais, dont le bombardement du camp de Baalbeck, en novembre 1983, en réponse à l'attentat du Drakkar.

Cette période de tension s'achève en mars 1984 avec le départ de la force multinationale (opération Carrelet), sous haute protection navale et aérienne. Les opérations redeviennent alors plus routinières (missions Olifant). C'est alors, cependant, que se manifeste plus clairement la spécificité française dans la gestion de la crise libanaise. La Marine nationale se distingue ainsi rapidement des Américains et des Italiens par son comportement sur zone. Si ces derniers restent au mouillage autour de Beyrouth, la flotte française s'oriente vers une mission de « présence active », faisant preuve d'une grande mobilité le long des côtes. Les missions Olifant prennent fin en 1986.

Pendant les trois années qui suivent, la présence navale nationale s'inscrit cette fois dans le cadre plus large des missions de surveillance de la Méditerranée centrale et orientale. Mais en 1989, la nouvelle flambée de violence qui secoue le Liban amène le retour à une intervention plus active de la Marine.

En mars, le général Aoun, qui assume l'intérim du pouvoir dans le camp chrétien depuis la fin du mandat du Président Amine Gemayel, lance la guerre de libération contre l'occupant syrien. Celui-ci tente en retour de profiter de l'occasion pour liquider définitivement le réduit chrétien. Les affrontements prennent très vite une grande intensité. En avril, la France décide une opération d'aide humanitaire en évacuant les blessés des deux camps (missions Acanthe, puis Basilic). En août, la situation des mouvements chrétiens devient désespérée et le gouvernement français décide de renforcer sa présence navale sur zone, notamment par le déploiement du *Foch*, de quatre frégates et d'un TCD (opération Capselle). Mais Paris est isolé et l'envoi de cette escadre suscite de violentes réactions de la part de la Syrie comme de ses alliés qui craignent une intervention militaire française. Dans un souci d'apaisement, la France décide alors rapidement un allègement du dispositif, tandis que les missions d'évacuation des blessés se poursuivent jusqu'à la fin du mois de septembre et le départ du *Foch*.

AUTOMNE 1984 : INTERVENIR EN LIBYE (OPÉRATION MIRMILLON) ?

Intervenant en 1983-1984 au Tchad dans le cadre des accords de défense, Paris se trouve confronté directement aux visées de Tripoli. Parvenues à un accord de retrait simultané des troupes déployées au Tchad, les deux capitales semblent être en mesure de régler leur différend par voie diplomatique. Le gouvernement français craignant une attaque de revers choisit néanmoins de couvrir le retrait

de ses troupes en déployant le groupe aéronaval au large des côtes libyennes. La pression militaire est aussi un moyen sûr d'assurer le respect des accords passés.

Le *Foch* est ainsi déployé du 24 septembre au 12 novembre 1984 au large des côtes de la Libye, au vu et au su de ses autorités. Dès son arrivée sur zone, le commandant de la Task Force prépare et entraîne la chasse embarquée à une éventuelle mission de représailles. Celle-ci n'aura finalement pas lieu, mais ce déploiement préventif a indéniablement contribué à contenir un possible conflit : la capacité de frappe du *Foch* représentait une force crédible pour dissuader toute action contre les troupes françaises au Tchad.

LA MARINE ET LA GUERRE IRAN-IRAK JUSQU'EN JUILLET 1987

Avant 1985, la France ne s'est intéressée que de loin à la guerre entre l'Iran et l'Irak. Elle avait certes réagi prestement à son déclenchement en renforçant ses forces dans l'océan Indien. Ces dernières comptèrent jusqu'à vingt-cinq navires entre octobre 1980 et avril 1981. En fonction de l'évolution de la situation et de la politique du gouvernement français, le dispositif naval comprend, jusqu'en 1984, un ou deux bâtiments en patrouille permanente dans le golfe d'Oman. De novembre 1980 à novembre 1982, la France déploie également dans le Nord de l'océan Indien un groupe antimines.

La prudence s'impose : la France souhaite éviter d'être engagée dans un processus risquant de conduire à une épreuve de force avec l'Iran, tout en se tenant prête à assister éventuellement un bâtiment de commerce français victime d'une attaque. Tout l'engagement de la Marine dans le cadre de la guerre Iran-Irak jusqu'en 1988 repose sur cette formule quelque peu ambiguë.

En 1985-1986, par cinq fois des bâtiments de commerce français sont victimes d'incidents. Dès lors, la France va appliquer le principe d'accompagnement/protection sans autoriser le droit de visite. Parallèlement, une commission interministérielle sur la sécurité des navires marchands est créée en 1986. Mais la cohabitation marque un tournant : la diplomatie est désormais privilégiée. Malgré quelques modestes avancées, les relations franco-iraniennes marquent néanmoins le pas. L'affaire Gordji, au printemps 1987, constitue le paroxysme de la crise entrée dans une nouvelle dimension avec les attentats de l'automne 1986 à Paris, et les relations diplomatiques avec l'Iran sont rompues le 18 juillet 1987.

PROMÉTHÉE (1987-1988)

Le caractère militaire de la mission de la Marine va s'imposer à partir du mois de juillet 1987 avec le déclenchement de l'opération Prométhée, à la suite de l'attaque du porte-conteneurs *Ville d'Anvers* le 13 juillet 1987. Il s'agit officiellement de préserver les approvisionnements en pétrole et de protéger le commerce maritime français. Le temps du compromis est révolu. Officieusement, le déploiement du porte-avions se justifie par la volonté de peser sur le contentieux franco-iranien.

La justification des renforts de l'été 1987 dépasse cependant singulièrement le cadre des relations bilatérales. Il faut également tenir compte de l'internationalisation du conflit. Français, Anglais et Américains veulent mettre fin à la menace iranienne dans le Golfe. Par une stratégie indirecte mêlant guérilla navale et chantage terroriste, l'Iran espère contraindre les puissances occidentales à dissuader l'Irak de poursuivre l'escalade de la guerre des pétroliers. Le déploiement des marines occidentales va signer l'échec de cette stratégie. Côté français le choix du porte-avions s'impose car le déploiement d'avions de l'armée de l'Air n'est pas envisageable compte tenu du refus des émirats du Golfe d'accueillir des appareils alliés. Dans ce contexte, la Marine réunit les moyens nécessaires pour répondre à une éventuelle attaque iranienne sur ses bâtiments ou ceux de la flotte de commerce.

L'opération Prométhée comporte trois volets. Il s'agit en premier lieu de continuer à assurer des patrouilles articulées autour du couple frégate/aviso. La présence est renforcée dans le Golfe et les accompagnements généralisés pour devenir des escortes qui n'en portent pas le nom. La totalité du trafic pétrolier français durant l'opération Prométhée est protégée par au moins un bâtiment de combat. Au final, aucun navire de commerce n'est attaqué, même s'il est toujours difficile d'établir un lien de cause à effet. D'évidence, la présence de bâtiments a néanmoins rempli une fonction de dissuasion, exprimant clairement la détermination de la France à défendre ses intérêts. Dans le même temps, en maintenant le caractère national de son action, la France ne s'est jamais mise dans une posture provocante ou agressive envers l'Iran. Enfin, ces accompagnements ont permis de rassurer les armateurs inquiets de la dégradation de la situation dans le Golfe.

Le deuxième volet prend en compte la confirmation de la menace des mines. La France déploie alors une force adaptée : deux chasseurs et le bâtiment de soutien *Garonne* appareillent de Toulon le 17 août. Le savoir-faire français en la matière va être reconnu, en particulier par la neutralisation de onze mines.

La troisième mission est celle du groupe aéronaval. L'appareillage, mais aussi simplement la mise en alerte de ce dernier sont d'abord un élément de dissuasion. Dès le transit en Méditerranée, il permet à la France d'exprimer sa volonté d'être respectée dans la crise qui l'oppose à l'Iran. Mais cette mission est aussi un déploiement de puissance face à un ennemi potentiel clairement désigné: c'est en fait la raison même de ce déploiement. Enfin, le groupe a également une mission dite «encadrante», qui consiste – si besoin – à apporter son soutien aux autres Task Groups. Ainsi, lors de la présence du porte-avions sur zone, l'aviation embarquée survole le détroit d'Ormuz à chaque escorte d'un navire de commerce.

Le cessez-le-feu du mois d'août 1988 met fin, le mois suivant, au déploiement du porte-avions. Le rôle de la Marine n'en est pas pour autant terminé. Les atterrages du Golfe restent en effet une zone sensible. Sous l'appellation Néréides, les missions de surveillance vont se poursuivre jusqu'au déclenchement de la guerre du Golfe.

LA GUERRE DU GOLFE (1990-1991)

En réponse à l'invasion du Koweït, le déploiement du porte-avions est décidé le 9 août dans le cadre de la protection des pays du Golfe qui en feraient la demande (opération Salamandre). La mission du bâtiment prend un caractère purement défensif. C'est cette décision politique qui explique le choix du format porte-hélicoptères, moins offensif que celui du porte-avions, tout en conservant au bâtiment son caractère de base flottante.

Le 13 septembre 1990, la violation de l'ambassade de France déclenche l'opération Daguet. Le transport de la division s'effectue par mer à partir du 20. L'État réquisitionne 36 bâtiments civils, accompagnés de deux transports de chalands de débarquement (TCD). Au total, jusqu'au 27 juillet 1991, 108 rotations sont effectuées. Parallèlement, le *Clemenceau* débarque le 5^e régiment d'hélicoptères de combat de l'ALAT et rentre à Toulon le 5 octobre. Le *Foch* et le groupe aéronaval sont alors mis en alerte. Cette deuxième phase n'a cependant pas encore de caractère offensif, mais doit montrer la fermeté diplomatique française face au comportement irakien. Dans un troisième temps, le transit de renforts en novembre et en décembre vise clairement à faire participer la France aux opérations terrestres.

Quand l'offensive aérienne débute le 15 janvier, la contribution de la Marine reste marginale, avec un seul bâtiment de combat, la frégate *Jean de Vienne* placée sous

Vue aérienne du porte-avions *Clemenceau* transportant les hélicoptères du 5^e régiment d'hélicoptères de combat pendant l'opération Salamandre, septembre 1990. Après l'invasion du Koweït par l'Irak le 2 août 1990, l'envoi en mer d'Arabie d'un porte-avions emportant quarante-deux hélicoptères de l'armée de Terre constitue la première réponse militaire du gouvernement français à l'agression irakienne. Couramment en usage dans les années 1980 lors de nombreux exercices qui voyaient les équipages de l'aviation légère de l'armée de Terre opérer depuis les ponts des porte-avions, cet emploi inhabituel suscita cependant des critiques. Mais il souligne la souplesse d'usage de l'outil naval qui permet au pouvoir politique de traduire très précisément son degré d'engagement : ici, une posture défensive en soutien de la diplomatie française.



commandement opérationnel américain pour des missions limitées au soutien et au sauvetage. Envisagé par l'état-major de la Marine, l'appareillage du groupe aéronaval ne sera finalement pas décidé.

Parallèlement, la Marine participe au contrôle de l'embargo commercial, économique et financier de l'Irak décidé par l'ONU à la demande de la France le 6 août 1990 (résolution 661). Cette opération, baptisée Artimon, est du reste la plus connue et la plus médiatisée. Avec la participation d'une vingtaine de bâtiments, la France prend une part majeure dans l'application de la résolution de l'ONU. Les navires irakiens ne sont cependant pas visités jusqu'en novembre. On passe alors de la surveillance au contrôle. Trois dispositifs sont mis en place : Artimon-Est au niveau d'Ormuz, Artimon-Ouest au niveau de Tiran et Artimon-Sud au niveau de Bab el-Mandeb. Cet engagement s'inscrit également dans un cadre international inédit : pour la première fois les opérations sont menées sous l'égide de l'UEO (Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas et Grande-Bretagne). La force ainsi constituée, commandée par Alindien à partir de janvier 1991, a l'autorisation d'utiliser la force.

Il ne faut donc pas conclure à l'inutilité des moyens navals engagés et en rester à l'image du porte-avions transformé en porte-camions. La Marine a pris une part très active dans l'application de l'embargo et a apporté un soutien important au flux logistique de l'opération Daguet. À la fin du conflit, elle compte sur zone sept bâtiments de combat, un bâtiment de ravitaillement et de commandement, deux bâtiments de soutien santé, un groupe antimines à Suez et deux avions de patrouille maritime *Atlantic*.

Pour autant, les limites d'emploi des bâtiments de guerre français doivent être soulignées. La flotte est vieillissante et peu adaptée à ce type de conflit. Mais l'engagement peu décisif de la Marine s'explique d'abord par des raisons politiques. Le président de la République a privilégié le plus longtemps possible la voie diplomatique. Par ailleurs, tout comme les Américains, il a cru en la réussite de l'embargo. Enfin, il ne souhaitait pas non plus engager plus que de raison les forces militaires françaises dans le conflit. Ainsi, l'appareillage du porte-avions gréé en porte-hélicoptères est d'abord un geste diplomatique envers les États-Unis. Sur le plan militaire, le faible engagement de la Marine dans la phase offensive s'explique essentiellement par le caractère aéroterrestre du théâtre des opérations. Le déploiement de la division Daguet entraîne *de facto* le non-déploiement du porte-avions, la France étant déjà impliquée militairement.

LES CONFLITS YUGOSLAVES (1993-1999)

Entre 1993 et 1999, dans le cadre des conflits en ex-Yougoslavie (Bosnie-Herzégovine, puis Kosovo), le groupe aéronaval va de nouveau être déployé de manière quasi continue, cette fois en Adriatique.

En dépit de la création de la FORPRONU, en février 1992, la guerre de Bosnie débute avec le siège de Sarajevo. Sur le terrain, la force multinationale est prise au piège des combats entre communautés. Avec la reprise des opérations militaires entre Croates et Serbes, au vu de l'évolution des combats en Bosnie et du déroulement des discussions diplomatiques, le gouvernement décide de déployer le groupe aéronaval qui appareille le 27 janvier 1993. Le *Clemenceau*, puis le *Foch* assurent la mission Balbuzard jusqu'au 22 décembre 1995, soit pendant pratiquement deux ans. Dans un premier temps, il s'agit d'une mission de dissuasion visant à la protection des casques bleus. L'aviation embarquée participe ensuite à la permanence d'avions de chasse au-dessus de la Bosnie, en application de la résolution 816 des Nations unies qui établit une zone d'exclusion aérienne au-dessus de ce territoire (opération Deny Flight ou Crécerelle). Enfin, l'aéronavale apporte son concours aux autres bâtiments engagés dans l'opération d'embargo maritime débutée le 15 juin 1993. L'opération Balbuzard cesse avec les négociations de Dayton du 21 novembre 1995 et les accords de Paris du 14 décembre 1995.

Dans le cadre de ces accords, la FORPRONU est remplacée par l'IFOR sous commandement Otan. La nouvelle opération est baptisée Decisive Endeavour ou Salamandre côté français (21 décembre 1995-20 décembre 1996). Le groupe aéronaval participe aux opérations d'appui des forces de l'Alliance atlantique. Seul, cependant, le *Clemenceau* est déployé lors de trois missions : 17 décembre 1995-8 février 1996 ; 13-29 mars 1996 et 25 novembre-9 décembre 1996. Le *Foch* est alors immobilisé pour une période d'entretien majeur (11 décembre 1995-31 juillet 1997).

Une fois le *Clemenceau* désarmé, le 1^{er} octobre 1997, la Marine nationale ne dispose plus que d'un seul porte-avions et l'objectif de permanence à la mer du groupe aéronaval est, de fait, abandonné. C'est donc sur un *Foch* vieillissant, en attente de son remplacement par le *Charles de Gaulle*, que va reposer la participation de la Marine nationale aux opérations conduites par l'Alliance atlantique au Kosovo. Celles-ci s'inscrivent dans un processus de résolution de crise qui, de septembre 1998 (résolution 1199 demandant un cessez-le-feu) à



Porte-avions *Foch*, 15 ou 16 octobre 1998 : armement d'un *Super Étendard* avec une bombe à guidage laser. Le groupe aéronaval français est alors en Adriatique pour contribuer à la résolution de la crise ouverte entre les militants indépendantistes du Kosovo et la Serbie (mission *Trident 98*). L'année suivante, le groupe aéronaval participe à la campagne de bombardements contre la Serbie. Les *Super Étendard* ont été régulièrement modernisés depuis les années 1990, et le standard 3 leur a donné la capacité de tirer de l'armement guidé par laser.

© ECPAD/France/ Seynat, Fabienne

février 1999 (ouverture des négociations entre les parties serbes et albanaises à Rambouillet) impose de maintenir le groupe aéronaval dans une posture de «vigilance en temps de paix». Déployée une première fois en Adriatique du 14 octobre au 11 novembre 1998, la TF 470 appareille à nouveau pour ce théâtre le 27 janvier 1999. Il s'agit dès lors de durer sur zone jusqu'à la fin des négociations.

Après l'échec de celles-ci et l'ultimatum lancé à la Serbie par l'Otan, la Marine participe à partir du 23 mars aux frappes aériennes de la coalition. L'opération Allied Force (Trident pour la contribution française) voit le premier engagement d'un porte-avions français en temps de guerre depuis l'affaire de Suez. Positionnée au plus près du littoral adverse, la TF 470 enchaîne les missions aériennes tout en contribuant au blocus de Kotor, unique port de la Marine yougoslave. Avec un total de 412 missions offensives, seize *Super Étendard Modernisé* ont réalisé le tiers des missions d'assaut françaises avec le meilleur taux de coups au but de l'Alliance. Cette efficacité remarquable est permise par la modernisation durant les années 90 des *Super Étendard* qui ont notamment acquis la capacité à tirer des bombes guidées laser. L'intégration de la TF 470 au cœur du dispositif interallié souligne également les progrès de l'interopérabilité depuis la guerre du Golfe avec la généralisation des liaisons de données tactiques et des communications par le réseau satellitaire Syracuse. Enfin, pour la première fois, un sous-marin nucléaire d'attaque est placé sous le contrôle opérationnel du commandant du groupe aéronaval. Posté devant les bouches de Kotor, il s'avère une menace aussi dissuasive pour l'adversaire qu'une source de renseignement électronique précieuse et indépendante des moyens alliés.

PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE TRENTE ANS D'OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

À l'issue de cette évocation des principales Opex auxquelles la Marine a participé entre le milieu des années 70 et la fin des années 90, cinq caractéristiques principales sont à souligner.

On constate tout d'abord que la Marine n'a pas les moyens de mener deux opérations de haute intensité en même temps. Il en résulte une «géopolitique» de ses déploiements. Les années 70 sont ainsi le temps de l'océan Indien, du retour dans cette région (1972) au renforcement temporaire que marque le début de la guerre Iran/Irak. En 1982, l'ouverture du théâtre libanais entraîne un basculement vers la Méditerranée jusqu'en 1985 quand la tension baisse au

Proche-Orient. Les missions Olifant sont stoppées l'année suivante, au moment où monte en puissance le théâtre du Golfe (1986-1991). Par la suite, l'Adriatique concentrera l'essentiel des moyens de la Marine durant les années 90, puis l'océan Indien depuis 2001.

On notera ensuite la polyvalence de la diplomatie navale française depuis les années 70. Sans être exhaustive, la typologie suivante peut être esquissée :

- la capacité d'assurer une présence dans la durée, en l'absence de base, loin de la métropole : Saphir II, Prométhée ;
- la diplomatie de coopération unilatérale pour soutenir un allié : Saphir II ;
- la diplomatie de coercition : Mirmillon, Prométhée, Trident ;
- la diplomatie de coopération unilatérale pour rétablir l'équilibre dans un pays : Oside et Azalée aux Comores² ;
- la diplomatie humanitaire : les missions d'assistance aux *boat people* ;
- un cas à part : la guerre des mines.

En troisième lieu, il faut souligner l'importance de l'outil principal, quasi incontournable, de cette diplomatie navale : le porte-avions, outil de pression militaire imposant, capable d'appuyer les démarches diplomatiques. Son appareillage, à lui seul, est un geste politique fort, utile à la prévention des conflits, même si l'impact dissuasif ou coercitif des déploiements sur le dénouement des crises reste souvent difficile à apprécier avec précision.

Les porte-avions apportent également des qualités intrinsèques de souplesse d'emploi, d'autonomie et d'endurance par rapport aux moyens aériens classiques, spécialement entre 1982 et 1984, puis entre 1987 et 1990. Hormis les deux missions ponctuelles du *Foch* au Liban, les déploiements des porte-avions, dans les années 80 et 90 sont systématiquement supérieurs à trente jours hors du port-base, avec deux situations exceptionnelles : le Liban en 1983-1984 et Prométhée en 1987-1988 (une durée de 14 mois, 227 jours de mer et 74 000 nautiques parcourus). Aussi, la disponibilité permanente d'au moins une de ces grandes unités permet à la France d'être au cœur de la gestion des principales crises entre 1982 et 1990. Soit les porte-avions pratiquent l'alternance, soit la mission est accomplie par un seul et dans la durée (Prométhée). Ils sont donc en mesure de répondre à cette exigence bien particulière : la nécessité de durer sur zone sans

2. En novembre 1989, la France lance l'opération Oside destinée à rétablir les prérogatives de l'État comorien après l'assassinat de son Président. En septembre 1995, une nouvelle tentative de coup d'État déclenchée par les mercenaires de Bob Dénard rend nécessaire le déclenchement de l'opération Azalée.

qu'une échéance soit fixée. L'emploi du porte-avions connaît un premier apogée lors des crises en Bosnie et au Kosovo. Après Trident, les opérations majeures de la Marine nationale s'articulent également autour du porte-avions dans un cadre interallié et interarmées (Héraclès en 2001-2002 face à l'Afghanistan, Harmattan en 2011 contre la Libye), mais disposant de moyens renouvelés.

Quatrième leçon de ces opérations extérieures, elles ne peuvent être menées sans une logistique navale étoffée. L'exemple le plus révélateur est l'exceptionnelle durée de l'opération Prométhée. Face aux capacités industrielles limitées de Djibouti, l'entretien sur zone du *Clemenceau* a nécessité deux bâtiments de soutien (le *Jules Verne*, plus un BSL) et le ravitaillement des trois Task Groups a mobilisé la quasi-totalité des pétroliers-ravitailleurs. Plus globalement, une opération nécessite deux à trois unités à vocation logistique, seules capacités permettant à une force de durer sur zone. La disposition d'une base arrière demeure néanmoins indispensable. Djibouti pour l'océan Indien, ou Larnaka pour le Liban, ont joué un rôle crucial dans la conduite des opérations sur ces théâtres. Ce double constat souligne l'intérêt de la création en 2009 d'un second point d'appui en périphérie de l'océan Indien, à Abu Dhabi, au plus proche de la zone stratégique du Golfe. Il en signe également la limite. L'ouverture de nouvelles bases ne peut en aucun cas se substituer au renouvellement de la flotte logistique, talon d'Achille récurrent de la Marine jusqu'à nos jours.

Or, cinquième et dernier enseignement, les opérations extérieures se sont intensifiées durant la période considérée, se transformant souvent en véritables opérations de combat à partir de 1999. Avec le recul, le Kosovo apparaît comme un tournant. Alors que les marins n'avaient jusqu'alors que très rarement l'occasion d'ouvrir le feu, il en va bien différemment pour leurs successeurs. Les opérations devant la Libye, en 2011, marquent l'aboutissement de cette évolution. Pour la première fois depuis la crise de Suez, l'artillerie des bâtiments de surface est largement utilisée. De surcroît, son emploi est combiné avec celui des appareils de l'aéronavale et des deux autres armées, une première, là encore, depuis 1956. Mais l'intensification du rythme des Opex, comme de leurs modalités, alors que la tension budgétaire va croissant, ne va pas sans conséquences. L'usure accélérée des matériels, la difficulté à les renouveler, érodent le potentiel de la flotte. Les opérations extérieures apparaissent ainsi dans la durée comme un catalyseur. Si elles ont redonné à la Marine une expérience opérationnelle inédite depuis la fin des guerres coloniales, elles finissent également par menacer la cohérence de l'outil naval.



1^{er} décembre 2001, départ du groupe aéronaval de Toulon dans le cadre de l'opération Héraclès, participation française à l'opération américaine Enduring Freedom de lutte contre le terrorisme en Afghanistan. La TF 473 est composée du porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, visible à l'arrière-plan, de la frégate anti-aérienne *Jean Bart*, ici vue de face, des frégates anti-sous-marine *La Motte-Picquet* et *Jean de Vienne*, du sous-marin nucléaire d'attaque *Rubis* et du pétrolier-ravitailleur *Meuse*. C'est la première mission opérationnelle du groupe aéronaval rénové auquel est intégré, de façon systématique depuis l'opération Trident, un sous-marin nucléaire d'attaque.

La portée d'une révolution

A l'issue de cette évocation de près d'un siècle d'évolutions, dans la diversité de leurs déclinaisons, peut-on tenter un bilan ? Dans quelle mesure les changements ont-ils induit des ruptures globales ? Peut-on effectivement assimiler l'histoire de la Marine depuis 1870 à celle d'une révolution ? La synthèse est délicate, d'autant que le savoir des historiens reste incomplet. Pendant longtemps, l'histoire navale après les grandes heures de la marine à voile n'a guère suscité l'intérêt en dehors de la communauté des passionnés. Et son renouveau actuel est encore loin d'avoir permis de combler toutes les carences.

Tenter une appréhension globale de la période envisagée conduit également l'historien à s'aventurer au plus près du temps présent. Il est amené à se prononcer, au moins en creux, sur des enjeux qui restent actuels, sans avoir la légitimité de ceux qui sont aujourd'hui dans l'action ou qui ont pour profession de la commenter. Les lignes qui suivent, loin d'être définitives, empruntant à l'essai sa liberté, visent seulement à ressaisir les grandes lignes de la période considérée pour dégager des continuités, poser des interprétations au risque de l'hypothèse.

DEPUIS 1870, UN SIÈCLE ET DEMI DE CONTINUITÉS

Le Second Empire, s'il marque le basculement de la voile à la vapeur, tranche davantage encore avec la période qui suit. L'avènement définitif du régime républicain, la pérennisation de la menace à l'Est modifient durablement les conditions d'existence de la Marine. D'autant que jamais celle-ci ne retrouvera la faveur politique et les moyens budgétaires dont elle avait profité durant tout le Second Empire. Avec le recul, celui-ci apparaît comme une forme d'âge d'or, la dernière époque où la France a effectivement disposé d'une grande marine océanique.

Pour autant, celle-ci a toujours réussi à demeurer dans le peloton de tête sur le plan mondial. Une nette continuité apparaît en effet, qui traverse toute la période, en matière de progrès technologique. Après la Seconde République qui amorce le renouveau et enclenche la course à l'innovation avec le *Napoléon*, premier navire de combat au monde à propulsion à hélice, le Second Empire n'a pas été une heureuse exception : du *Narval* de Laubeuf aux SNLE et SNA, des contre-torpilleurs de type *Le Fantasque* au porte-avions *Charles de Gaulle*, la Marine a souvent été en pointe. En dépit des carences de l'avant-1914 en matière de construction navale, en dépit de la rupture que constitue la Seconde Guerre mondiale qui dévaste son outil industriel, elle n'a jamais décroché durablement.

Elle n'a certes pas toujours su tirer profit de ce potentiel : les errements de la Jeune École, la révolution manquée du *Dreadnought*, l'insuffisante prise en compte du porte-avions avant 1939, entre autres, en témoignent. Mais, globalement, la tendance est là.

Pourtant, dans la durée, la Marine peine à être pleinement une *blue water navy*, en particulier compte tenu de la faiblesse chronique du train d'escadre. L'analyse faite pour l'entre-deux-guerres et les débuts de la guerre froide vaut en effet également pour l'avant-1914. À l'issue de chacun des trois rounds de l'affrontement franco-allemand, qui ont pourtant tous souligné l'importance de la logistique navale, la Marine est sacrifiée compte tenu de la disette budgétaire initiale combinée aux exigences de la défense à l'Est. Le train d'escadre est naturellement la première victime, que ce soit au début des années 1870, des années 20 ou dans la seconde moitié des années 40. Mais quand l'évolution du contexte international se combine au redressement économique pour justifier de nouveaux moyens financiers, la logistique navale reste sacrifiée aux unités de premier rang. La répétition par trois fois de cette séquence, en dépit de différences entre les périodes considérées, révèle une vraie continuité structurelle. Dans la durée la France n'a jamais réussi, depuis le Second Empire, à se doter d'une Marine suffisamment cohérente pour justifier d'un statut réellement mondial.

Un constat qui renvoie sans doute à l'équation stratégique nationale. De même que la France est un pays d'ambition maritime, mais de tradition continentale, sa Marine s'inscrit dans une réalité d'abord régionale et ce au moins depuis la III^e République, si ce n'est depuis 1815. La priorité accordée dans les années 50 à la Méditerranée occidentale et à la zone Iberlant s'enracine plus profondément que dans la période de l'entre-deux-guerres. Elle est en germe au moins dès la mise en place du protectorat tunisien en 1881 qui rapidement débouche sur la construction de Bizerte, le « Toulon africain ». Envisagée par l'amiral Aube, elle est poussée par Lanessan et surtout Delcassé, devenu ministre de la Marine pour assurer sa modernisation, seul moyen de rendre crédible aux yeux des Britanniques cette Entente cordiale qu'il a portée sur les fonts baptismaux. On retrouve ainsi la tendance analysée précédemment : de la Belle Époque à la guerre froide, la Marine nationale apparaît, avec la *Royal Navy*, comme chargée de la défense du flanc sud de l'axe occidental face à la menace de puissances continentales.

Se révèle ainsi une autre continuité structurante, jusqu'il y a peu : la menace à l'Est, allemande entre 1870 et 1945, soviétique par la suite. Bien qu'elle comporte une dimension navale – d'autant qu'il faut y ajouter l'Italie jusqu'à la

Seconde Guerre mondiale – cette menace est d’abord terrestre, puis aéroterrestre. D’où la priorité donnée à l’armée, puis aux armées de Terre et de l’Air dans la répartition des moyens. C’est au début des années 50 que cette dernière prend l’avantage sur la Marine, en matière d’effectifs spécialement, compte tenu du rôle central qui lui est dévolu dans la défense du théâtre Centre Europe. Au total, c’est un cycle de 120 ans qui prend fin avec la guerre froide, sans qu’en soient immédiatement tirées toutes les conséquences sur le plan budgétaire.

C’est une des lectures possibles que l’on peut faire de l’annulation, en 2008, de la coopération historique engagée avec les Britanniques pour construire le deuxième porte-avions. Un choix qui, en creux, renvoie à une autre tendance lourde de l’histoire de la Marine. Depuis le milieu du XIX^e, *volens nolens*, elle a été au cœur d’une des ambitions essentielles de la politique extérieure française : obtenir l’alliance du Royaume-Uni ou, à tout le moins, sa bienveillance. Car compte tenu de l’équation géostratégique, la Marine est la fois outil de dissuasion et de coopération qui permet d’intéresser Londres, dans la durée, à un partenariat stratégique avec la France. Au-delà, la possession d’une flotte de premier rang est une condition *sine qua non* pour disposer d’une autonomie stratégique minimale vis-à-vis de la superpuissance dominante et pas seulement en Europe (la première mondialisation date du XIX^e siècle, Napoléon III l’avait bien compris) : hier, le Royaume-Uni, aujourd’hui, les États-Unis, demain... ?

Une exigence d’autant plus forte que le multilatéral est devenu, de manière croissante depuis 1870, le cadre naturel des interventions de la Marine. Y être reconnu comme un partenaire majeur suppose la possession et la maîtrise opérationnelle d’un certain nombre de systèmes. Plus encore lorsque l’on est dans une coopération structurelle du faible au fort, face à la *Royal Navy* hier et à l’*US Navy* aujourd’hui. Les malheurs français lors de la crise de Suez se nourrissent, pour une part non négligeable, de l’insuffisante prise en compte de cette exigence. Systèmes d’information et de commandement, SNA, porte-avions, frégates antiaériennes sont aujourd’hui la clé de cette autonomie stratégique.

Mais de tels systèmes coûtent cher... D’où la nécessité absolue pour les autorités de la Marine d’arriver à « vendre » une politique navale ambitieuse aux responsables politiques comme à l’opinion publique. Un objectif qui se heurte après 1870 aux exigences immédiates de la nouvelle donne stratégique qui enferment un peu plus la Marine dans son statut de *Second service*, alors même que, désormais, les assemblées parlementaires sont au cœur du système de gouvernement. Or, contrairement à l’archétype largement repris par les marins – souvent non sans

complaisance... – il est faux de dire que l'opinion publique, et plus encore les parlementaires, se désintéressent des enjeux navals, au moins jusqu'en 1958. La profonde transformation du système politico-militaire qui intervient alors bouleverse les conditions de jeu et rend plus difficile une appréciation d'ensemble. Mais l'avènement de la V^e République renforce – ô combien ! – la grille de lecture traditionnelle qui, de Napoléon III à de Gaulle, en passant par Georges Leygues, nouveau Colbert, voit dans l'action des « grands hommes » la clé de toutes les périodes fastes pour la Marine.

Ces lignes en témoignent, son destin ne peut s'y réduire. Au contraire, celui-ci est inscrit dans une série de continuités structurantes dont la diversité, en particulier sur le plan chronologique, ne se laisse pas facilement appréhender. À rebours de l'action « extra-ordinaire » mais ponctuelle des « grands hommes », l'histoire de la Marine s'inscrit dans la durée, selon une formule célèbre d'un autre de ces grands hommes, Thiers : « *Qui dit Marine, dit suite, temps, volonté.* » Les marins le savent bien, l'intégration d'un nouveau système de combat prend du temps, au moins deux décennies et, trop souvent, les décideurs politiques, l'opinion publique, voire les marins eux-mêmes, ont voulu forcer le mouvement. Ou alors ont privilégié par trop un nouveau système « magique » (torpilleur, sous-marins...), ce que l'on peut considérer comme le « syndrome des engouements successifs ».

À l'inverse, l'adoption récente de la « posture de sauvegarde maritime » constitue l'archétype des innovations qui, réellement dans la durée, permettent à la Marine de progresser. Elle permet en effet de réconcilier en les articulant les missions (vocations) métropolitaine et mondiale de l'institution. Il s'agit d'une véritable percée doctrinale au regard du dilemme infernal et récurrent dans lequel celle-ci a été structurellement enfermée. Car cette innovation conceptuelle permet d'unifier ses missions, de leur donner une cohérence globale et donc de les « vendre » auprès de l'opinion publique, des responsables politiques comme, d'ailleurs, des autres armées.

LE BASCULEMENT DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE ET L'ENTRÉE DANS UN « NOUVEAU MONDE »

La période « républicaine » témoigne donc de continuités indéniables, certaines débutant même avant 1870. Pourtant, celles-ci ne peuvent être appréhendées comme un bloc homogène. L'image du champ de failles, dans son unité et sa diversité s'impose. Et, en son centre, la Seconde Guerre mondiale se distingue.

À condition de ne pas être posée comme un absolu, elle constitue au bout du compte une vraie rupture, en premier lieu sur le plan technologique. Qu'il s'agisse de la propulsion, de la détection ou des systèmes d'armes, il n'est guère de domaine qui ne soit touché, dans l'immédiat comme à terme. La fin des bâtiments de ligne et leur remplacement par les porte-avions comme *capital ships* est resté le premier symbole de cette révolution. L'entrée dans la dimension nucléaire va lui donner une nouvelle ampleur. Elle va décupler la puissance des porte-avions, mais aussi les obliger à partager leur statut de *battleships* des temps modernes avec les SNLE.

Cet ensemble de ruptures technologiques, ses conséquences militaires et politico-stratégiques concernent toutes les marines et sont bien connues. Il n'en est pas de même des aspects spécifiquement politiques de la Seconde Guerre mondiale pour la Marine française. Comme pour le reste de la collectivité nationale, il y a un avant et un après, mais avec des particularités propres à l'institution navale. Bien que ses élites portent leur part de responsabilité dans le désastre de 1940, elles n'y sont pas directement associées aux yeux de l'opinion publique. À telle enseigne qu'elles se plairont à parler de « marine invaincue », alors que le désastre est bien celui de l'ensemble des armées et, au-delà, de la Nation tout entière. Mais, dans l'inconscient collectif, « l'étrange défaite » est d'abord celle des armées de Terre et de l'Air.

À l'inverse, la Marine doit assumer l'infamie du sabotage, dont la charge symbolique éclipse le reste, que ce soit la promesse tenue de ne pas livrer la flotte à l'occupant ou la destruction effective d'une part essentielle du potentiel naval, qui tranche avec les cessions de matériel opérées sans combattre par les deux autres armées, à de rares exceptions près. Le 27 novembre 1942 est un « jour de deuil »³, mais aussi de honte, car il résume et symbolise l'impasse dans laquelle l'engagement politique résolu de Darlan, suivi par une majorité des cadres à des degrés divers, a enfermé l'institution. Les figures de résistants comme d'Estienne d'Orves ou Trolley de Prévaux, celles de combattants de la Libération tels L'Herminier ou Kieffer, offrent une compensation, pas une absolution.

3. Pour reprendre la célèbre formule de Ludendorff, évoquant dans ses mémoires ce que la journée du 8 août 1918 avait représenté pour l'armée allemande, obligée ce jour-là de reculer partout sur le front nord-est, sous les coups de boutoir de l'offensive alliée.

Très visible et dûment instrumentalisée pendant comme après la guerre, l'implication de la Marine dans l'État français ne la cède pourtant guère à celle des autres armées. Reste que cet épisode dramatique vient alimenter dans l'inconscient collectif l'archétype d'une coupure de l'institution avec le reste de la société. Cristallisé au moment de la « républicanisation » menée par les radicaux au lendemain de l'affaire Dreyfus, cet archétype se traduit en particulier par le surnom de « Royale », passé dans le langage courant à la fin du XIX^e siècle.

Le souvenir des errements de la guerre va hanter la Marine jusqu'à nos jours, seule la réalisation de la Fost venant, dans l'ordre du symbolique, presque racheter le sabordage, après l'obéissance affichée au moment du coup de force d'avril 1961. Car l'accès à la dimension nucléaire signe le retour de la Marine dans la cour des grands, après l'acquisition d'une aéronavale moderne articulée autour des nouveaux *capital ships* que sont les porte-avions. Le redressement opéré après la guerre est d'autant plus impressionnant que la Marine a, en fait, repris du terrain dans le cadre de la compétition internationale. Après avoir été jusqu'au Second Empire la seconde puissance mondiale, la Marine française avait incontestablement régressé dans le classement général. En 1914, et plus encore en 1939, elle n'était plus que la cinquième des grandes flottes, après celles du Royaume-Uni, des États-Unis, de l'Allemagne et du Japon, et talonnée par la *Regia Marina* italienne. Or, au début des années 70, la Marine nationale est sans conteste la quatrième flotte mondiale, juste derrière la *Royal Navy*. Une performance qui témoigne, s'il en était besoin, qu'il n'y a pas de fatalité du déclin sur mer, mais atteste également de la fragilité de ce retour : en la matière, rien n'est jamais acquis. La gestion du facteur temps est au cœur d'une ambition navale, on l'a vu.

La dialectique classique de la continuité et de la rupture demande ainsi à être articulée de manière fine, c'est-à-dire plurielle. Un faisceau de continuités donne son unité à la période, qui constitue bien un tout singulier dans la longue durée de l'histoire navale de ce pays. Mais ce siècle et demi est coupé par un champ de failles qui est aussi, plus largement, celui des « trente tumultueuses », cet ensemble de mutations politico-institutionnelles qui court du début des années 30 à celui des années 60 et renouvelle l'organisation du champ militaire. Symboliquement, les décrets d'avril 1961 marquent ainsi la deuxième mort de Colbert, trois siècles après son intronisation comme secrétaire d'État à la Marine (1669), qui avait ouvert la voie à la constitution d'un département ministériel éponyme. La disparition de ce dernier, entre 1958 et 1961, achève une évolution enclenchée à la fin du siècle

précédent avec l'autonomisation des colonies, et accélérée à partir du début des années 30 quand le département – désormais réduit à sa dimension militaire – est graduellement appelé à s'insérer au sein d'un ensemble ministériel plus vaste, celui de la Défense.

La place de la Marine au sein de l'État en est fondamentalement modifiée: elle cesse d'exister comme entité politico-administrative autonome. Une fois son ministre devenu simple secrétaire d'État, fin 1947, son centre décisionnel n'est plus d'abord localisé rue Royale, même si la plaque qui surmonte le portail d'entrée demeurera jusqu'à nos jours gravée de l'inscription «Ministère de la Marine». Sur presque tous les plans, les années qui suivent la fin de la Seconde Guerre mondiale marquent ainsi l'entrée dans un «nouveau monde» qui est encore largement celui de la Marine aujourd'hui. Si la guerre froide est terminée, si de nouveaux grands émergent, les États-Unis demeurent la seule hyperpuissance – spécialement sur le plan naval. Si la défense de l'empire colonial appartient au passé, les opérations extérieures témoignent de la permanence de la vocation ultramarine. Et il n'est plus d'engagement majeur de la Marine qui, comme pour le reste des forces armées d'ailleurs, se fasse dans un cadre purement national, le plus souvent euratlantique.

Seul élément de rupture – tardif, il est vrai – la disparition de la menace à l'Est permet de renouer avec l'avant-1870. Tout le problème pour la Marine au début du XXI^e siècle est d'arriver à obtenir que les conséquences de cette nouvelle donne stratégique soient tirées, alors même qu'elle est appelée à s'insérer plus étroitement dans une entité de défense qui, parce qu'elle répond d'abord à des objectifs de rationalisation globale aux fortes résonances budgétaires, conduit plus à minorer la spécificité du fait maritime qu'à l'identifier correctement dans le processus d'interarmisation.

Habituées depuis toujours à travailler de manière transverse, à faire beaucoup avec peu, au moins dans leur idéal, les élites de la Marine sont pourtant bien préparées à ce nouvel horizon. Elles devraient donc lui être naturellement favorables, d'autant que celui-ci leur offre une occasion de transcender leur position d'éternelles minoritaires dans un pays où la Marine n'a jamais été le *senior service*. Dans le même temps, cette évolution est aussi identifiée comme source de danger. Parce qu'elle correspond à la disparition de l'entité ministérielle qui fut, pendant trois siècles, le pré carré de l'identité institutionnelle de la Marine. Parce qu'elle est perçue comme le cheval de Troie des deux autres armées qui, fortes de leur position initialement dominante, auraient naturellement tendance à essayer de la maintenir *via* le processus d'interarmisation.

De ce fait, la Marine a souvent été identifiée comme réticente au changement : son particularisme, son isolationnisme, vont régulièrement être dénoncés. Il est vrai que ses autorités ont longtemps été moins bien servies que celles des autres armées dans la répartition des grandes responsabilités. De manière significative, il faut attendre 1991 pour qu'un marin accède pour la première fois au poste de chef d'état-major interarmées qui, sous des dénominations diverses, existe sans interruption depuis 1953... Le premier aviateur avait été nommé en 1968, et même dès 1948 si l'on intègre la présidence du comité des chefs d'état-major. Dans le même temps, plusieurs figures de la Marine, de l'amiral Darlan à l'amiral Lanxade, en passant par l'ingénieur général Kahn, seront aux avant-postes de l'interarmisation, non sans l'avoir initialement dénoncée, pour les plus anciens en tout cas.

Si les élites de la Marine sont aujourd'hui conscientes de cet état de fait, mesurent-elles à quel point le discours de l'institution porte encore largement la marque de l'héritage colbertien ? La revendication à ne pas être seulement considérée comme la composante navale de la défense en est l'illustration la plus tangible. Elle renvoie à ce que fut fondamentalement le département inventé par Colbert, un département du fait maritime, dans sa globalité, dont la Marine de guerre n'était qu'une des composantes. Or, si le décret refondateur de 1927 prend officiellement acte du décès de cette ambition, il la maintient en creux. Ce hiatus, qui n'a jamais été vraiment réglé, explique pour une bonne part la posture souvent inconfortable qui est encore aujourd'hui celle de la Marine et de ses élites face aux perspectives nouvelles qui s'imposent à elles. Et le regard sur le passé n'est sans doute pas inutile pour progresser dans la résolution de cette équation...

POSTFACE

C'est un exploit que d'avoir écrit en moins de deux cents pages une histoire de la Marine française de 1870 à nos jours. La synthèse est ramassée et belle, car en décrivant l'évolution de cette institution, en mettant en scène les hommes qui l'ont servie, ses auteurs nous parlent fortement de la France, de la République, de la guerre... et de la mer. Mais ce quasi ouvrage ne fait pas seulement défiler d'une façon concise et habile la fresque d'une longue histoire. Il est aussi le fruit d'un travail de recherche collectif, inscrit dans la durée, riche d'éléments inédits et d'éclairages novateurs.

Étudier la Marine française, c'est éminemment étudier le rapport de la France au monde, à cette planète bleue, à ce globe plus maritime que terrestre. C'est analyser la capacité de ce pays à faire entendre sa voix, à modifier la volonté des autres, voire à imposer la sienne à travers toutes les frontières à l'échelle mondiale. Bref, c'est mesurer la puissance française – car c'est de cela qu'il s'agit – ainsi que la portée de sa projection. C'est évaluer une puissance dont les navires de guerre et leurs marins sont précisément à la fois des acteurs sûrs, des facteurs importants et des vecteurs essentiels.

Richelieu le savait déjà, Colbert l'a encore mieux compris et Napoléon III, tirant les leçons de la défaite de son oncle, en a été persuadé. Le Second Empire a été effectivement l'un des âges d'or de la Marine française, symbolisé par le fait qu'elle a été la première au monde à lancer sur l'eau un navire cuirassé, la *Gloire*. Le présent ouvrage montre cependant que les régimes républicains qui se sont succédé après 1870 ont veillé à la conservation et au développement de l'outil naval. Celui-ci est étroitement associé, d'une façon d'ailleurs plus complexe qu'on ne l'a cru, à l'expansion coloniale qui reprend de plus belle au début de la III^e République. Mais la France n'a pas seulement besoin d'une force de projection outre-mer. Il lui faut aussi, parce que Bismarck fait tout pour l'isoler, se prémunir contre l'ensemble des grandes puissances européennes : le Royaume-Uni, son rival colonial, et la Triplice conclue en 1882 par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, sans oublier une Russie tsariste initialement dans l'orbite de Berlin. La Méditerranée est le lieu géométrique de cette défense tous azimuts, contre tous.

Face à la *Royal Navy*, la Marine souffre d'un complexe d'infériorité qui favorise la logique du faible au fort développée par la Jeune École de l'amiral Aube, c'est-à-dire la guerre de course, avec des torpilleurs, des sous-marins devant harceler les grandes unités britanniques. Cette doctrine a d'ailleurs plus de succès chez les hommes politiques et l'opinion que chez les grands décideurs de

la Marine, mais l'engouement relatif qu'elle suscite entrave la construction des grands cuirassés. Ceux-ci ne reviennent en faveur qu'au début du XX^e siècle, après la crise de Fachoda qui a prouvé l'impuissance navale de la France. Celle-ci « *n'a pas la marine de sa diplomatie* » s'est écrié Théophile Delcassé. L'idée de se rapprocher du Royaume-Uni et d'adopter les théories de l'amiral américain Mahan qui vante le mérite des grands bâtiments à forte puissance de feu s'impose désormais peu à peu. Le tournant diplomatique est amorcé en 1904 avec l'Entente cordiale – Delcassé en est l'artisan en tant que ministre des Affaires étrangères – et le tournant doctrinal est définitif en 1909 avec la décision de construire les premiers *Dreadnoughts* français : Delcassé est encore à la manœuvre comme simple député d'abord, puis comme ministre de la Marine en 1911-1913, preuve que ces deux tournants sont étroitement liés.

Le présent ouvrage montre d'une façon remarquable une prise de conscience qui va s'inscrire dans la durée, celle du dilemme entre la puissance française et la sécurité de la France. La puissance française dans le monde, une puissance essentiellement ultramarine, ne peut exister sans une puissance maritime, mais celle-ci n'est rien si la sécurité des frontières continentales de l'Est n'est pas assurée. Or la menace est désormais persistante de ce côté-là pour des décennies : allemande et italienne d'abord, bien que l'Italie soit un temps alliée, et enfin soviétique après 1947. Le point d'équilibre entre les ambitions navales et la nécessité de se défendre sur terre est difficile à trouver et ne peut l'être que dans une asymétrie maîtrisée. La France ne peut pas ne pas donner la primauté à l'armée de Terre, renforcée par l'armée de l'Air à partir des années 30, mais doit tout faire pour que sa Marine ne soit pas sacrifiée.

Rattrapée puis dépassée par la *Kaiserliche Marine*, elle tient bon face à la montée de la *Regia Marina*. Cette tendance est confirmée dans la période de l'entre-deux-guerres. Georges Leygues, soutenu par le Parlement, aide les marins à restaurer et à moderniser la flotte éprouvée par la Grande Guerre. Avec une production cumulée de 700 000 tonnes à la veille de la guerre, la France est au second rang derrière le Japon en tonnage de bâtiments construits, dont les plus connus sont les *Dunkerque* et *Strasbourg*, puis les *Richelieu* et *Jean Bart*. On sait comment, après la défaite, l'essentiel de la « belle marine de 1939 » est détruit entre Mers el-Kébir en juillet 1940 et Toulon en novembre 1942, non par la guerre, mais par les ordres donnés par le gouvernement du maréchal Pétain de ne pas la faire. À partir de 1943 s'enclenche une nouvelle renaissance, moins connue, que l'ouvrage éclaire d'un jour neuf. Sous l'impulsion de Louis Jacquinot, sans doute son dernier

grand ministre, la Marine entame un relèvement qui va lui permettre de revenir au premier plan.

Désormais, la donne est complètement différente. La France a cessé d'être une grande puissance, et la Marine est maintenant plus un instrument d'influence qu'un vecteur de puissance. Pendant la guerre froide, dans le cadre de l'Alliance atlantique et de l'Otan, la *Navy* qui compte pour la sécurité française est l'américaine plus que la britannique. D'autre part, le *capital ship* n'est plus le cuirassé mais le porte-avions, et la IV^e République remet la France à niveau avec la construction du *Clemenceau* et du *Foch* dans les années 50. Dès les débuts de la V^e République, le général de Gaulle ajoute à la quête de l'influence la logique de l'indépendance, déjà présente dans la politique de ses prédécesseurs. Les premiers pas hors du commandement intégré de l'Otan concernent les escadres de la Marine en 1959 et en 1964, avant le retrait général de mars 1966. C'est la Marine encore, vivant alors comme une sorte de revanche à la fois sur l'armée de Terre et l'armée de l'Air, qui se trouve propulsée au cœur de la dissuasion nationale avec, à partir de 1972, l'entrée en service opérationnel du premier des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), *Le Redoutable*. Les auteurs du livre ont raison de citer les paroles fameuses du général de Gaulle qui, prononcées dès 1965, ne sont vraiment pas exagérées : « *La Marine se trouve maintenant, et sans doute pour la première fois de son histoire, au premier plan de la puissance guerrière de la France.* »

L'outil naval devient, c'est une révolution, le principal outil de la sécurité française et pas seulement un vecteur d'influence. Il est capable de dissuader l'adversaire potentiel soviétique en le menaçant à partir de la mer avec des armes terribles que l'on peut même qualifier de terrestres, dans la mesure où – rupture stratégique essentielle – elles seraient capables de l'atteindre en son cœur continental. À cette fonction sécuritaire, il convient d'en ajouter deux autres : la volonté d'indépendance par rapport aux États-Unis et la nécessité d'une reconstruction identitaire de la nation après tant de syndromes de défaite – mai-juin 1940, mai 1954, novembre 1956. Sans oublier les syndromes de Vichy et de Toulon qui ont particulièrement empoisonné la vie et l'âme des marins après la Seconde Guerre mondiale.

Les armements conventionnels ne sont cependant pas à négliger car les années 70 constituent un tournant essentiel : la confrontation Est-Ouest est de moins en moins la seule dynamique des relations internationales. L'émergence du terrorisme dans de nombreux points du globe, l'essor des intégrismes et de

l'islamisme, la multiplication des troubles et des conflits à l'intérieur du tiers-monde déstabilisent l'ordre planétaire. Sur ces nouvelles menaces, la dissuasion nucléaire n'a pas de prise. Les opérations extérieures, les Opex, se multiplient avant et plus encore après la fin de la guerre froide. De la diplomatie navale à la projection de forces, la Marine y tient un rôle indispensable. L'intérêt de ce livre, et non des moindres, est de dresser un premier tableau synthétique de ces opérations, qui ne cessent de monter en puissance à partir du milieu des années 70. L'Adriatique, la Méditerranée orientale, l'océan Indien, le golfe Arabo-persique et celui de Guinée sont ses principaux théâtres d'engagement, voire de combat. La composante aéronavale revient au centre du dispositif. Dans ce contexte, l'entrée en service du *Charles de Gaulle* à l'orée du XXI^e siècle, premier porte-avions à propulsion nucléaire français, marque un nouveau tournant.

Voilà bien ce qui caractérise le rang de la France, comme celui du Royaume-Uni, par rapport à l'Allemagne. Ces trois pays ont tous perdu depuis la Seconde Guerre mondiale leur statut de grande puissance. Mais si la RFA a retrouvé une supériorité économique sur ses voisins d'outre-Rhin et d'outre-Manche, si elle est de ce fait plus influente dans les affaires européennes, elle reste à bien des égards sur le plan politico-stratégique une puissance moyenne d'influence régionale. Tandis que la France et le Royaume-Uni demeurent sur ce plan des puissances moyennes à dimension mondiale, spécialement grâce à leurs marines. Celles-ci sont donc un des atouts justifiant le maintien des sièges permanents de ces deux États au Conseil de sécurité de l'ONU, malgré les nombreux changements de rapports de force depuis 1945.

La République, voilà aussi un autre fil directeur de ce livre. On ne quitte pas le politique, c'est-à-dire ce qui, au cœur de la cité, soude les citoyens et la nation, crée le vouloir vivre ensemble sur la base de projets d'avenir, mais on passe en même temps à la politique, aux débats qui mettent en compétition des idées, des idéologies, des passions et des enjeux de pouvoir. Pendant longtemps, les élites navales sont suspectées d'être politiquement fidèles à la monarchie et opposées à la République. D'où l'appellation de « Royale » qui se popularise à la fin du XIX^e siècle. Par le décret de 1893, la Marine devient officiellement « nationale », mais il reste à la républicaniser. La démocratisation du recrutement et de l'avancement, la laïcisation du service courant contribuent à ce processus, mais une certaine crispation subsiste entre la majorité des officiers et le régime. Ici comme ailleurs, l'expérience de la Grande Guerre va achever de détendre les relations et l'entre-deux-guerres est riche en officiers « républicains » qui, à l'instar de Darlan, atteignent les plus hauts postes.

La défaite de 1940 n'est certainement pas une « *divine surprise* », pour reprendre l'expression de Charles Maurras qui voyait enfin l'occasion de voir tomber la « Gueuse », la République. Bien au contraire, les élites navales sont terriblement frustrées de n'avoir pu davantage mener au combat leur « belle marine » si ce n'est dans l'expédition inutile de Norvège et l'évacuation réussie de Dunkerque. Néanmoins, dans leur grande majorité, elles suivent le ralliement de Darlan à Pétain, s'identifiant à la « révolution nationale » et au régime de Vichy. Le présent ouvrage décrit lucidement ces années noires de la Marine et analyse la façon dont elle est transformée en jouet de la collaboration d'État : pour défendre son intégrité accordée par l'armistice – la libéralité apparente de ce dernier s'avère être un piège machiavélique –, le maréchal et l'amiral sont prêts à bien des concessions au Reich dans les autres domaines.

Les combats contre les Britanniques à Dakar, au Levant, à Madagascar en sont la conséquence directe. S'y ajoute une dimension fratricide lorsqu'il y a affrontement avec les « dissidents », comme l'illustre ce duel naval franco-français unique dans l'histoire : devant Libreville le 9 novembre 1940, l'avisogauilliste le *Savorgnan de Brazza* coule l'avisovichyste le *Bougainville*. Une petite minorité a en effet décidé de continuer la lutte, et le vice-amiral Muselier, rallié à de Gaulle, constitue pendant l'été 1940 les Forces navales françaises libres. Mais en 1942, elles ne rassemblent que 5 000 hommes, à comparer aux 75 000 de la marine restée sous les ordres de Vichy. À partir de 1943, plus encore la guerre finie, le processus de républicanisation reprend dans le cadre du processus d'épuration. Elle frappe environ 10 % du corps des officiers et si elle est officiellement achevée en 1947, il faudra des années pour que s'opère la cicatrisation des plaies.

La *res publica*, c'est aussi l'État et le présent ouvrage redonne toute sa place à cette dimension politico-institutionnelle trop souvent négligée. Car la période républicaine correspond, sur le plan de l'organisation ministérielle, à la fin progressive du modèle colbertien tel qu'il était demeuré depuis la fin de l'Ancien Régime. Après la perte de l'administration des colonies en 1894, de celle des troupes qui leur sont dédiées en 1900, c'en est bientôt fait de la marine marchande et de la pêche. L'ensemble est récapitulé dans le grand décret de 1927, signé Georges Leygues, qui réduit officiellement le ministère de la Marine à sa seule dimension militaire. Mais comme le montrent bien les auteurs, les marins vont continuer à vivre dans la nostalgie de ce référent maritime global défini par Colbert, d'autant que ce qui reste de leur identité ministérielle est désormais menacé. La création d'un ministère de la Défense en

1932 ouvre un cycle de tâtonnements institutionnels qui ne s'achèvera qu'avec la mise en place de la V^e République et l'effacement définitif de la dimension ministérielle de la Marine : désormais le fauteuil de Colbert restera vide.

Voilà une nouvelle place pour les marins au sein de l'État qui va de pair avec leur insertion de plus en plus marquée dans le concert interarmées : à partir de 1953, en effet, existe un chef d'état-major général des forces armées qui devient en 1962 chef d'état-major des armées (CEMA). Mais la nomination du premier marin à ce poste intervient en 1991 seulement, alors que les aviateurs ont eu leur premier CEMA en 1968. Il y a certainement de nombreuses raisons à ce retard, mais l'une d'elles est que la République, indéniablement, a mis du temps à digérer complètement le « syndrome Darlan ».

La guerre et les guerres sont également au centre de cet ouvrage qui ne néglige pas l'histoire opérationnelle. Sur la Première Guerre mondiale, on apprend beaucoup sur les erreurs franco-britanniques au moment de la tentative de franchissement des Dardanelles en 1915, sur le sauvetage de l'armée serbe évacuée vers Corfou par les marines française et italienne en 1916, sur les échecs puis la victoire décisive dans la lutte anti-sous-marine et sur la sécurisation des ports français pour le débarquement des soldats américains en 1917-1918. Avec la campagne de Norvège de 1940 et le débarquement de Narvik, la Marine française découvre les difficultés des opérations combinées. Quelques semaines plus tard, la défaite à l'issue de la bataille de France et sa mise hors la guerre par le régime de Vichy la privent de toutes les expériences que la *Royal Navy* et l'*US Navy* vont accumuler jusqu'en 1945.

C'est le conflit indochinois qui lui offre l'apprentissage des techniques modernes de débarquement. Dans la guerre d'Algérie, la Marine joue un rôle moins important que les armées de Terre et de l'Air mais elle participe à nombre d'opérations de commandos avec l'appui d'une nouvelle arme, l'hélicoptère, intégré dans l'aéronautique navale comme appareil d'assaut. Les auteurs insistent à juste titre sur le « moment Suez ». Certes l'expédition franco-britannique de 1956 se termine par un retentissant fiasco politique. Il illustre cruellement la myopie de deux États qui ont du mal à assumer la perte de leur statut de grande puissance et découvrent brusquement que leur marge de manœuvre est très limitée sur la scène internationale face aux deux superpuissances. Mais sur le plan militaire c'est une immense armada qui est déployée face à l'Égypte. Pour la France, en termes de bâtiments et d'armements, c'est l'engagement naval le plus massif qu'elle ait effectué au

XX^e siècle, bien plus important que son implication dans les Dardanelles en 1915 ou en Norvège en 1940. Les leçons tirées de cette expérience ont servi pour l'avenir et il est vrai que l'expédition de Suez a préfiguré, dans un contexte politique très différent, les Opex de la fin du XX^e et du début du XXI^e siècle.

Parmi ces dernières est souligné le tournant que constitue la participation de la Marine aux opérations du Kosovo. Depuis Suez, c'est la première fois qu'un porte-avions est impliqué dans une opération de guerre, en attendant que les frappes de l'aéronavale soient combinées avec les feux des bâtiments de surface, en 2011, durant le conflit libyen. Mais le Kosovo est aussi le théâtre de l'engagement couplé et inédit du porte-avions et du sous-marin nucléaire d'attaque. Dans toutes ces opérations, la Marine bénéficie d'une expérience cumulée qui développe chez elle depuis bientôt quarante ans, avec une accélération à partir des années 90, une double culture de l'interopérabilité, à la fois interarmées et interalliée.

Il est enfin une autre chose que ce livre démontre d'une façon continue au fil des pages : la mer impose des contraintes qui expliquent les spécificités de la marine de guerre dans des domaines très variés. La maîtrise de l'espace maritime induit un rapport au temps qui n'est pas le même que pour les autres armées. L'immensité des surfaces liquides, la résistance de l'eau, les conditions de flottabilité exigent par exemple des techniques particulièrement lourdes dont l'élaboration s'inscrit dans des durées très longues. Toute innovation, tout matériau nouveau utilisé demande une plus longue adaptation aux conditions spécifiques et exigeantes du monde maritime. La Marine française a souvent été à la pointe de ces mutations technologiques lourdes, depuis la mise en service de la *Gloire* en 1860, premier cuirassé de l'histoire, jusqu'à celle du *Charles de Gaulle* en 2001, seul bâtiment européen de combat de surface à propulsion nucléaire. Certes, la France n'a pas toujours été en avance. Son retard a été patent à deux reprises au moins : elle n'a pas su opter à temps pour les cuirassés de type *Dreadnought* au début du XX^e siècle, ni avancer assez rapidement dans la construction des porte-avions durant l'entre-deux-guerres, ayant sous-estimé l'importance de ce type de bâtiments appelés pourtant à supplanter les cuirassés. Mais dans l'ensemble, marins, ingénieurs et industriels français ont malgré tout su coopérer pour construire dans la durée une marine de combat compétitive.

Du coup, le temps budgétaire n'est pas le même. Ce sont les constructions navales militaires qui ont obligé les pouvoirs exécutif et législatif à sortir de

la sacro-sainte règle de l'annualité des budgets établie par le baron Louis sous Louis XVIII. Comment assurer la continuité des travaux sur les gros bâtiments en chantier, de plus en plus longs à achever au fur et à mesure de l'évolution technologique, si l'obtention des crédits n'est pas garantie sur plusieurs années ? Bien avant les lois de programmation militaire de la V^e République (la première date de 1960-1964), la III^e et la IV^e République ont, en dépit ou à cause de leur instabilité ministérielle, inventé un temps budgétaire spécifique pour financer les armements lourds de la Marine : la loi de construction pluriannuelle en 1912, le statut naval de 1924 et celui de 1952.

Moins bien maîtrisées par la France, même au temps où elle est une grande puissance, sont les coûteuses contraintes logistiques imposées par la mer et ses distances. Voilà bien une faiblesse récurrente soulignée par le livre : assurément, l'intendance ne suit pas toujours ! Le train d'escadre ou la flotte de soutien, avec ses ravitailleurs, ses navires ateliers et ses transports, ont souvent été sacrifiés au profit du corps de bataille qui en a pourtant tellement besoin. Et la politique des bases, devenue trop tardivement mondiale, n'a pas été un palliatif suffisant. Dans cette double impasse se trouve une des clés méconnues de la supériorité durable de la *Royal Navy*.

En revanche, la Marine nationale a réussi à s'adapter à l'action croissante de l'État en mer depuis quelques décennies, y compris en acceptant des missions parfois plus civiles que militaires : missions de police, de surveillance, de protection des biens et des personnes au fur et à mesure du développement de la navigation de plaisance, de protection de l'environnement mis en danger par les naufrages des pétroliers et les risques de marée noire depuis la catastrophe du *Torrey Canyon* en 1967. Significative et inédite a été sa collaboration avec une organisation non gouvernementale, Médecins du Monde, pour le sauvetage des *boat people* en mer de Chine entre 1982 et 1988. Grâce à toutes ces actions, elle élargit son domaine d'action en mer, tendant à retrouver cette responsabilité maritime globale qui a été un des constituants fondamentaux du paradigme colbertien. Assurément, cette « histoire d'une révolution » n'oublie pas de mettre « les continuités » en savante perspective.

Autant dire que cet ouvrage présente une synthèse sans équivalent qui a l'avantage insigne de couvrir les périodes les plus récentes. Il s'agit d'une opération réussie d'histoire du temps présent qui s'appuie sur l'épaisseur du temps long. C'est bien là une spécificité de cette équipe de chercheurs-enseignants qui sous la direction de Philippe Vial, croise deux cultures de la

façon la plus féconde qui soit, celles de la recherche appliquée et de la recherche fondamentale. Elle doit en effet aussi bien répondre aux exigences spécifiques des études demandées par la Défense qu'à celles, plus classiques, des travaux universitaires. Bien précieuse est cette expérience qui conduit ces historiens non seulement à éclairer le présent par le passé, mais aussi, fait plus rare dans notre profession, à éclairer le passé par un présent particulièrement bien connu d'eux dans leurs domaines de compétences. Et ce double mouvement est effectué sans que soient commis les péchés de téléologie ou d'anachronisme.

L'ouvrage constitue aussi un outil documentaire d'une richesse impressionnante. On trouvera difficilement ailleurs une bibliographie aussi complète sur la période considérée, et la quarantaine de photographies – issues des fonds du SHD en majorité, de l'ECPAD en complément – souvent inédites et toujours superbes, donne une belle plus-value à l'ouvrage. Ses qualités reflètent donc bien celles, pédagogiques et scientifiques, de ses auteurs, ces chercheurs-enseignants dont on connaît par ailleurs les services précieux qu'ils rendent aux universités. Apportant aux étudiants de maîtrise, aux doctorants comme aux enseignants-chercheurs leur connaissance intime des fonds et collections de Vincennes, ils sont des médiateurs précieux entre le monde de la Défense et le monde académique. Ce livre est une preuve de plus de la place essentielle et originale que le Service historique de la Défense occupe dans le champ des *war studies* en France. Une place qu'il conviendrait de conforter pour développer un champ qui mérite de l'être.

Robert Frank

Professeur émérite d'histoire des relations internationales
à l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne

Ancien directeur de l'unité mixte de recherche 8138 IRICE, Identités,
relations internationales et civilisations de l'Europe (2002-2012)

ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

Les ouvrages généraux qui suivent comportent tous en annexe des bibliographies, que l'on consultera avec profit. L'accent est donc mis ici sur les travaux les plus récents ou qui, en dépit de leur ancienneté, font toujours référence. On a également privilégié, dans la mesure du possible, les études facilement accessibles.

Dans cette perspective, seules les thèses ont été prises en compte, à la différence des mémoires de mastères, pourtant nombreux, en particulier compte tenu de la coopération traditionnelle en ce domaine entre le service historique et le monde universitaire, particulièrement développée entre 1996 et 2006¹. Des exceptions ont néanmoins été faites quand les travaux de mastère considérés avaient ouvert de nouveaux champs restés depuis inexplorés.

L'histoire de la Marine est indissociable du reste de l'histoire nationale, en particulier de celle de la défense du pays, de ses relations extérieures et de sa vie politique. Dans un souci de synthèse, on a néanmoins choisi de se concentrer sur les seuls travaux traitant de la Marine. Des exceptions ont été faites pour ceux apportant, là encore, des éléments inédits au regard de la production connue.

APPROCHES D'ENSEMBLE

Instruments de travail

TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2^e éd. revue et corrigée, 2002, 573 p.

VERGE-FRANCESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, coll. « Bouquins », Paris, Robert Laffont, 2002, 2 t. 1600 p.

ZANCO Jean-Philippe dir., *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM-Lettrage, 564 p.

Approches historiographiques

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *L'histoire maritime en France*, Paris, Économica, 2^e édition revue et augmentée, 1998, 114 p.

1. BRUNEAU Jean-Baptiste, LE HUNSEC Mathieu et PRÉNEUF Jean (de), *Essai de recensement des travaux universitaires en histoire maritime déposés au Service historique de la Défense (département Marine)*, 2007. Ce recensement a été mis en ligne sur le site du groupement d'intérêt scientifique (GIS) d'histoire maritime qui, à l'initiative de l'université de Bretagne-Sud, fédère l'ensemble des établissements scientifiques travaillant sur ce champ [en ligne : <http://www.histoire-maritime.org/>].

MOTTE Martin et PRÉNEUF Jean (de), « L'écriture de l'histoire navale à l'époque contemporaine : un modèle national », *Revue historique des armées*, 257 (2009), p. 27-43.

PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? », *Histoire, économies et sociétés*, 1 (2001), p. 37-48.

PRÉNEUF Jean (de), « Neptune et Cléo : le Service historique de la Marine 1919-1974 », *Revue historique des armées*, 216 (1999), p. 3-20.

BRUNEAU Jean-Baptiste, « Gloria Victis. L'écriture de l'histoire navale de la Seconde Guerre mondiale », *Revue d'histoire maritime*, 10-11 (2011), p. 357-366.

VAISSET Thomas, « L'impuissance navale au musée ? La "Royale" et la Seconde Guerre mondiale au Musée national de la Marine », in **ROUSSEAU Frédéric et LOUVIERS Patrick** dir., *Neptune au Musée : puissance, identité et conflits dans les musées maritimes et navals*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, à paraître en 2013.

Synthèses générales (classement par date de publication)

MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, Paris, Éditions C. Lavauzelle :

- t. I : *L'ère de la voile*, 1^{re} éd. : 1981, 433 p. ; 3^e éd. 2004, 456 p. ;
- t. II : *De la vapeur à l'atome*, 1^{re} éd. : 1983, 582 p. ; 3^e éd. 2004, 592 p.

TAILLEMITE Étienne, *L'histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, 1988, 460 p. ; 2^e éd. 2003, *Histoire ignorée de la Marine française*, 462 p. ; rééd. coll. « Tempus », 2010, 638 p.

MEYER Jean et ACERRA Martine, *Histoire de la Marine française : des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994, 427 p.

BOULAIRE Alain, *La Marine française : de la Royale de Richelieu aux missions d'aujourd'hui*, Quimper, Éditions Palantines, 2011, 383 p.

Marine, institutions et politique

CARRE Claude (général), *Histoire du ministère de la Défense*, Paris-Limoges, CEHD-Lavauzelle, 2001, 581 p.

BRUNEAU Jean-Baptiste, MOTTE Martin et PRÉNEUF Jean (de) dir., « Les marins français et la politique au XX^e siècle », actes du colloque « Marine et politique en France à l'époque contemporaine » organisé par l'UMR CNRS 6258 CEHRIO-SOLITO (université Bretagne Sud - Lorient), l'UMR CNRS 8529 IRHiS (université Charles de Gaulle - Lille-3) et le Service historique de la Défense (département Marine), avec le soutien de l'UMS 2418 Histoire et archéologie maritimes (Paris IV- Sorbonne) et du GIS d'histoire maritime, Vincennes, 7-8 janvier 2010, *Revue d'histoire maritime*, 14 (2011), « Marine, État et politique », p. 11-216.

BRUNEAU Jean-Baptiste et PRÉNEUF Jean (de) dir., *Marine et politique en France depuis 1789: les enjeux locaux*, actes du colloque organisé par l'UMR CNRS 6258 CEHRIO-SOLITO (université Bretagne Sud - Lorient), l'UMR CNRS 8529 IRHiS (université Charles de Gaulle – Lille-3) et le Service historique de la Défense, avec le soutien du GIS d'histoire maritime, Lorient, 18-19 octobre 2012, à paraître en 2013 aux Presses universitaires de Rennes.

VIAL Philippe, *La mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse de doctorat d'histoire, FRANK Robert dir., université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2008, vol. 2: « Le poids du modèle républicain dans les relations politico-militaires : sa dimension normative », p. 246-480.

VIAL Philippe, « La fin d'un rôle politique », *Inflexions. Civils et militaires : pouvoir dire*, 20 (2012) : « L'armée dans l'espace public », La documentation française, p. 29-41.

VIAL Philippe, « 1932-1961. Unifier la défense », *Inflexions. Civils et militaires : pouvoir dire*, 21 (2012) : « La réforme perpétuelle », La documentation française, p. 13-27.

Les officiers de marine

LE HUNSEC Mathieu, « L'amiral cet inconnu. Les officiers généraux de marine de l'Ancien Régime à nos jours », *Revue historique des armées*, 206 (2012), p. 91-107.

MONAQUE Rémi (contre-amiral), *L'École de Guerre navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, 488 p.

PRÉNEUF Jean (de), *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la III^e République*, thèse de doctorat d'histoire, LEVILLAIN Philippe dir., université de Paris X Nanterre, 2007, 3 vol., 893 p.

PRÉNEUF Jean (de), « Le recrutement semi-direct des officiers de marine jusqu'en 1969 », *Revue historique des armées*, 3 (2000), p. 25-40.

SCHERER Éric (contre-amiral), *Les uniformes des officiers de la Marine (1830-1940)*, Nantes, Marines Éditions, 2011, 320 p.

SUTEAU Laurent, *Recrutement et formation des officiers de Marine, l'École navale 1945-1969*, mémoire de DEA, BOUGEARD Christian dir., université de Bretagne occidentale (Brest), 2004, 155 p.

VIAL Philippe, *La mesure d'une influence, op. cit.*, vol. 3: « Des chefs militaires aux officiers généraux, de la définition théorique aux réalités pratiques », p. 481-860 ; vol. 6: « Annexe II. Les officiers généraux français des armes, 1862-1989: approche statistique », 428 p.

De la pensée navale à la puissance maritime

COUTAU-BÉGARIE Hervé, « Les lignes directrices de la pensée navale au XX^e siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 213 (2004), p. 3-10.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, « Réflexions sur l'école française de stratégie navale » [en ligne : http://www.institut-strategie.fr/PN1_HCBREFLFRA.html].

MASSON Philippe, *La puissance maritime et navale au XX^e siècle*, Perrin, 2002, 406 p.

Matériels, sciences et technique²

BRISOU Bernard (capitaine de vaisseau), *Accueil, introduction et développement de l'énergie-vapeur dans la marine militaire française au XIX^e siècle*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2003, 2 vol., 946 p.

D'ARBONNEAU Thierry (vice-amiral d'escadre) dir.,

L'Encyclopédie des sous-marins français :

- t. I, *Naissance d'une arme nouvelle*, SPE Barthelemy, 2009, 479 p. ;
- t. II, *D'une guerre à l'autre*, SPE Barthelemy, 2011, 430 p. ;
- t. III, *L'apogée des classiques*, SPE Barthelemy, 2011, 430 p. ;
- t. IV, *La fin de la guerre froide*, à paraître en 2013.

LE MASSON Henri, *Histoire du torpilleur en France, 1872-1940*, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1966, 377 p.

SHELDON-DUPLAIX Alexandre et MATHEY Jean-Marie (contre-amiral), *Histoire des sous-marins : des origines à nos jours*, Paris, ETAI, 2002, 191 p.

SHELDON-DUPLAIX Alexandre, *Histoire mondiale des porte-avions : des origines à nos jours*, Paris, ETAI, 2006, 223 p.

VAISSET Thomas, « Du charbon au mazout : la révolution de la chauffe dans la Marine nationale (1895-1935) », in BELTRAN Alain dir., *Le pétrole et la guerre*, Brussels, Peter Lang, 2012, p. 71-89.

VERCKEN Roger (vice-amiral), *Histoire succincte de l'aéronautique navale, 1910-1998*, Paris, éd. ARDHAN, 1^{re} éd. 1993, 2^e éd. 1998, 207 p.

Marine et relations internationales

BARBIER Hervé, *La Division navale d'Extrême-Orient. Marins et diplomates : la mésentente parfaite (1870-1940)*, thèse de doctorat d'histoire, WEBER Jacques dir., Université de Nantes, 2006, 4 vol.

2. Dans le registre qui leur est propre, on n'aura garde d'oublier les ouvrages richement illustrés publiés par Marines Éditions qui couvrent une grande partie des matériels ayant été en service dans la Marine depuis 1870, en premier lieu les divers types de bâtiment de surface.

Comité pour l'histoire de l'armement et Service historique de la Marine éd., *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, actes du colloque organisé à Paris (École militaire), 22-23 mai 2000, sous la responsabilité scientifique de RASMUSSEN Anne et VIAL Philippe, Paris, Lavauzelle, 2002, 396 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Le meilleur des ambassadeurs. Théorie et pratique de la diplomatie navale*, Paris, Économica, 2010, 370 p.

SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « Le renseignement naval français des années 1850 à la Deuxième Guerre mondiale », *Revue historique des armées*, 4 (2001), p. 47-64.

VIAL Philippe, *La mesure d'une influence, op. cit.*, vol. 4 : « La politique extérieure : des militaires aux chefs, du général au particulier », p. 863-1187.

UN VRAI-FAUX DÉCLIN? (1870-1914)

Approches générales

BATTESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, 2 vol., 1250 p.

REID Donald, « The Third Republic as Manager: Naval policy in The Naval Shipyards 1892-1920 », *International History Review of Social History*, vol. 30, 1985, p. 183-206.

ROBERTS Stephen S., *Warships and Politicians. The Effects of Politics on French Naval Preparedness 1886-1900*, PhD. of Philosophy, Université d'Harvard, 1965, 79 p.

ROPP Theodore, *The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1987 (1^{re} éd. 1937), 439 p.

WALSER John R., *France's Search for a Battlefleet. French Naval Policy 1898-1914*, PhD. d'histoire, Chapel Hill, University of North Carolina, 1976, 432 p.

ZANCO Jean-Philippe, *Le ministère de la Marine sous le Second Empire*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2004, 483 p.

La réflexion doctrinale

MOTTE Martin, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Économica, coll. « Bibliothèque stratégique », 2004, 820 p.

RØKSUND Arne, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Boston/Leiden, Brill, 2007, 242 p.

DARRIEUS Henri (vice-amiral) et **ESTIVAL Bernard** (contre-amiral), *Gabriel Darrieus et la guerre sur mer*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, 365 p.

VAISSET Thomas, «L'amiral Daveluy, le stratège méconnu?», *Bulletin d'études de la Marine*, 49 (2010), p. 5-13.

Les enjeux politico-stratégiques

BATTESTI Michèle, «Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale», in Comité pour l'histoire de l'armement et Service historique de la Marine éd., *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, op. cit., p. 11-32.

HALPERN Paul G., *The Mediterranean Naval Situation 1908-1914*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1971, 415 p.

MOTTE Martin, «Entente cordiale: Théophile Delcassé, la marine française et l'Angleterre», *Bulletin d'études de la Marine*, 29 (2004), p. 75-84.

PRÉNEUF Jean (de), «Du rival méprisé à l'adversaire préféré: l'Italie dans la stratégie navale française de 1871 à 1899», *Revue historique des armées*, 250 (2008), p. 34-52.

PRÉNEUF Jean (de), «Entre Londres, Rome et Berlin. Les marins français et la figure mouvante de l'ennemi, 1871-1914», in SCHMIDT Burghart et ULLBERT Jörg dir., *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècles)*, Hamburg, Dobu Verlag, 2011, p. 289-202.

WILLIAMSON Samuel, *The Politics of Grand Strategy. Britain and France Prepare for War 1904-1914*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1969, 440 p.

Les opérations

BERBOUCHE Noël, *La Marine française et le conflit terrestre en 1870-1871*, thèse de doctorat d'histoire, GANIAGE Jean dir., université de Paris IV-Sorbonne, 1995, 603 p.

JACOB Guy, «Une expédition coloniale meurtrière : la campagne de Madagascar», *Australes – Études historiques aixoises sur l'Afrique et l'océan Indien occidental*, IHCC, L'Harmattan, 1996, p. 155-173.

Marine et politique extérieure

MONTANT Jean-Claude, «Les attachés navals français au début du XX^e siècle», *Relations internationales*, 60 (1989), p. 432-434.

PAROUTIAN Virginie, «L'attaché naval à Washington et le renseignement français aux États-Unis (1899-1939)», *Revue historique des armées*, 221 (2000), p. 13-22.

SALKIN-LAPARRA Geneviève, *Marins et diplomates, les attachés navals 1860-1914*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, 500 p.
VOIONMAA Olai, *La politique navale française en Méditerranée avant 1914. Les attachés navals à Rome, à Vienne et à Madrid, 1909-1914*, Sarrebruck, Éditions universitaires européennes, 2010, 155 p.

La Marine, les marins et la politique

BAQUIAST Paul, *Une dynastie de la bourgeoisie républicaine. Les Pelletan*, L'Harmattan, 1996, 512 p.

BOUDON Jacques-Olivier, « De l'armée au Palais du Luxembourg : les officiers devenus sénateurs inamovibles », in **DUHAMEL Éric**, **FORCADE Olivier** et **VIAL Philippe** dir., *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 303-311.

LE BEGUEC Gilles, « Amiraux et généraux au Parlement (1899-1940) », in **DUHAMEL**, **FORCADE** et **VIAL** dir., *Militaires en République 1870-1962. op. cit.*, p. 325-336.

PRÉNEUF Jean (de), « L'amiral de Cuverville (1834-1912) : un « amiral chrétien » entre en politique », in **DUHAMEL**, **FORCADE** et **VIAL** dir., *Militaires en République 1870-1962. op. cit.*, p. 123-141.

PRÉNEUF Jean (de), « Officers in Charge of the French Navy Department during the Third Republic, 1870-1940 », in **BALANI Randy C.** et **SYMONDS Craig L.** éd., *New Interpretations in Naval History, Selected papers from the Fourteenth Naval History Symposium*, Annapolis, Naval Institute Press, 2001, p. 110-121.

PRÉNEUF Jean (de), « La politique de républicanisation de la Marine à la Belle Époque », *Revue d'histoire maritime*, 14 (2011), p. 29-60.

QUÉREL Philippe, « Aperçu sur le corps des officiers supérieurs et généraux de la Marine au début du XX^e siècle », in **BARRÉ Éric** et **ZYSBERG André** dir., *L'équipage. Du navire de ligne aux marins d'aujourd'hui*, Musée maritime de St Vaast-La Hougue, 2001, p. 37-45.

UNE ACTION EN RETRAIT MAIS DÉCISIVE (1914-1918)

Ouvrages généraux

HALPERN Paul G., *A Naval History of World War I*, London, Routledge, 1995, 591 p.

LAURENS Adolphe (capitaine de vaisseau), *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Paris, Payot, 1929, 300 p.

MARDER Arthur J., *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919*, 5 vol., London, Oxford University Press, 1961-1970.

Méditerranée et mer Noire

CHALINE Olivier, « La grande explication, 1912-1918 », in **CABANES Pierre** dir., *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Seuil, 2001, p. 482-505.

DUJIN Nicolas, « Un attaché naval dans la Grande Guerre : le commandant de Roquefeuil à Athènes (1915-1917) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 224 (2006), p. 95-109.

GRANDHOMME Jean-Noël, « La mission navale française en Roumanie (1916-1918) », *Revue historique des armées*, 226 (mars 2002), p. 81-92.

HALPERN Paul G., *The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*, London, Allen and Unwin, 1987, 631 p.

HALPERN Paul G., *The Battle of the Otranto Straits. Controlling the Gateway to the Adriatic in World War I*, Bloomington, Indiana University Press, 2004, 186 p.

PEDRONCINI Guy, « Les Alliés et le problème du haut commandement naval en Méditerranée 1914-1918 » in *Marins et Océans*, n°2, Paris, Économica, coll. « Études d'histoire maritime », 1991, p. 223-233.

TAILLEMITE Étienne, « L'imbroglie grec et l'affaire d'Athènes », *Revue historique des armées*, 2 (1996), p. 27-38.

THOMAZI Auguste (capitaine de vaisseau), *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, t. II, *La guerre navale dans l'Adriatique*, Paris, Payot, 1925, 247 p.

THOMAZI Auguste (capitaine de vaisseau), *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, *La guerre navale dans la Méditerranée*, Paris, Payot, 1929, 254 p.

VAISSET Thomas, « Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (1914-1915) », in **PRÉNEUF Jean** (de), **GROVE Éric** et **LAMBERT Andrew** dir., *Entre terre et mer. L'occupation des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Économica, coll. « Bibliothèque stratégique », à paraître en 2013.

Le théâtre Manche/Atlantique et la zone des armées du Nord

FICHOU Jean-Christophe, « Les pompons rouges à Dixmude : l'envers d'une légende », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 240 (2010), p. 5-21.

GOMEZ Olivier, « Tranchées mouvantes »... *Les équipages de torpilleurs français en Manche et à Dunkerque (1914-1918)*, mémoire de master 2, **BONZON Thierry** dir., université de Marne-la-Vallée, préparé avec le soutien du Service historique de la Défense, 2009, 247 p.

THOMAZI Auguste (capitaine de frégate), *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918)*, t. III : *La guerre navale dans la zone des armées du Nord*, Paris, Payot, 1925, 263 p.

THOMAZI Auguste (capitaine de frégate), *La Marine française dans la Grande Guerre (1914-1918), t. V: Les marins à terre*, Paris, Payot, 1933, 263 p.

Blocus et guerre sous-marine

GUICHARD Louis, *Histoire du blocus naval*, Paris, Payot, 1929, 239 p.

LAURENS Adolphe (capitaine de vaisseau), *Le blocus et la guerre sous-marine*, Paris, Armand Colin, 1924, 216 p.

LAURENS Adolphe (capitaine de vaisseau), *Introduction à l'histoire de la guerre sous-marine*, Paris, A. Challamel, 1921, 236 p.

MOTTE Martin, « La guerre au commerce maritime : un exemple de violence contre les civils (1914-1945) », in MOTTE Martin et THEBAUT Frédéric dir., *Cahiers d'histoire de Saint-Cyr Coëtquidan : « Guerres, idéologies, populations, 1911-1946 »*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 89-129.

MOTTE Martin, « La seconde Illiade : blocus et contre-blocus au Moyen-Orient, 1914-1918 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 214 (2004), p. 39-53.

OSBORNE Éric, *Britain's Economic blockade of Germany 1914-1919*, London, Franck Cass, 2004, 232 p.

UN REDRESSEMENT, DES LIMITES (ENTRE-DEUX-GUERRES)

Les hommes

BRUNEAU Jean-Baptiste, « La Royale et le roi. Les officiers de marine et l'Action française entre appartenance et imprégnation », *Revue d'histoire maritime*, 14 (2011), p. 93-116.

CHALMERS HOOD Ronald, *Royal Republicans. The French Naval Dynasties between the World Wars*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1985, 221 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Castex, le stratège inconnu*, Paris, Économica, 1985, 259 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé et HUAN Claude (capitaine de vaisseau), *Darlan*, Paris, Fayard, 1989, 873 p.

La sortie de guerre

COUTAU-BÉGARIE Hervé, « Les clauses navales des armistices et des traités de paix de 1918-1920 », in ALLAIN Jean-Claude dir., *Des étoiles et des croix. Mélanges offerts à Guy Pedroncini*, Paris, Institut d'Histoire de la Défense – Économica, coll. « Hautes études militaires », 1995, p. 395-410.

MASSON Philippe, *La Marine et la mer Noire (1918-1939)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982, 669 p.

MASSON Philippe, « Les mutineries dans la Marine en 1919 », *Revue historique des armées*, 3 (1999), p. 42-52.

MOTTE Martin, « L'après-Grande Guerre dans la *Revue Maritime*, 1920-1923 », in COUTAU-BÉGARIE Hervé dir., *L'évolution de la pensée navale*, vol. VI, Paris, Économica, 1997, p. 117-151.

La Marine face à la question du désarmement

BERGOUIGNOUX Pierre, « Les accords sur les limitations des armements navals et l'évolution du *capital-ship* (1920-1940) », *Revue historique des armées*, 3 (1983), p.77-87.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Le désarmement naval*, Paris, Économica, 1995, 352 p.

DURTESTE Louis (capitaine de corvette), « La conférence et les traités de Washington (1921-1922) », *Cahiers de Montpellier: Histoire et Défense*, 1 (1995), p.51-82.

KOWARK Hannsjörg, « La Marine française et la conférence de Washington, 1921-1922 », *Aspects du désarmement naval*, in COUTAU-BÉGARIE Hervé dir., Paris, Économica, 1994, p. 151-229.

LABERGE Martin, « Les objectifs français à la conférence navale de Londres (21 janvier – 22 avril 1930). "Il faut assurer l'avenir" », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 213 (2004), p. 11-24.

Politique navale, réarmement

BERGOUIGNOUX Pierre, « Le réarmement de la Marine française (1934-1939) », *Revue Historique des armées*, 161 (décembre 1985), p.26-41.

GARRAUD Philippe, « La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : priorités et contraintes », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 219 (2005), p. 87-102.

JACKSON Peter, « Naval Policy and National Strategy in France, 1933-1937 », *Journal of Strategic Studies*, vol. 23, 4 (2000), p. 130-159.

JACKSON Peter, « La perception des réarmements allemand et italien et la politique navale de 1933-1939 », *Revue historique des armées*, 221 (2004), p. 23-32.

MONAQUE Rémi (contre-amiral), « L'enseignement interarmées à l'École de guerre navale avant la Seconde Guerre mondiale », *Revue historique des armées*, 1 (1995), p. 117-123.

NOUSCHI Marc, « La puissance navale française en 1937-1938 », *Revue historique des armées*, 150 (1983), p. 53-59.

PERRET William G., *French Naval Policy and Foreign Affairs 1930-1939*, Stanford, Stanford University Press, 1977, 482 p.

TAILLEMITE Étienne, « Georges Leygues 1917-1933 : une politique maritime pour la France », *Revue historique des armées*, 201 (1995), p. 31-42.

Bases navales et la défense des côtes

BOULARD Emmanuel (capitaine de frégate), « Le débat séculaire sur la défense des côtes entre les armées et l'influence de la Première Guerre mondiale », in PRÉNEUF Jean (de), GROVE Éric et LAMBERT Andrew dir., *Entre terre et mer. L'occupation des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Économica, coll. « Bibliothèque stratégique », à paraître en 2013.

LASTERLE Philippe, « Les bases et points d'appui coloniaux de la flotte (1919-1939) : une modernisation trop tardive », in Comité pour l'histoire de l'armement et Service historique de la Marine éd., *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours, op. cit.*, p. 115-124.

LOUIS Olivier, « De Bizerte à Mers el-Kébir : les bases navales d'Afrique du Nord dans l'entre-deux-guerres », *Revue historique des armées*, 217 (1999), p. 31-45.

SAFFROY Frédéric, « La difficile renaissance de la défense des côtes de 1917 à 1926 », *Revue historique des armées*, 232 (2003), p. 90-106.

SAFFROY Frédéric, *Défendre la Méditerranée (1912-1931) ou Le Bouclier de Neptune : la renaissance de la fortification côtière à l'expérience de la Grande Guerre - Le cas méditerranéen*, thèse de doctorat d'histoire, VÄISSE Maurice dir., Sciences Po, 2011, 843 p.

Questions doctrinales et institutionnelles

HODEIR Marcellin, « Les partisans de l'aviation navale face aux thèses de l'air intégral », *Revue historique des armées*, 181 (1990), p.98-107.

QUÉREL Philippe, « Les relations entre l'aéronautique militaire et la Marine, de l'incompréhension à l'entente forcée 1919-1932 », *Revue historique des armées*, 233 (2003), p.41-52.

Marine et relations internationales

BOUREILLE Patrick, « Les relations navales franco-roumaines : les illusions perdues (1919-1928) », *Revue historique des armées*, 244 (2006), p. 50-59.

BOUREILLE Patrick, « La politique navale française dans les pays balkaniques : une tutelle dépourvue de moyens », in Centre d'études d'histoire de la Défense et Service historique de l'armée de Terre éd., *Bâtir une nouvelle sécurité. La coopération militaire entre la France et les États d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929*, Vincennes, p. 597-616.

BURIGANA David, « Un coup d'épée dans l'eau ? La mission navale Dupré et le rapprochement franco-soviétique (décembre 1933) », *Revue historique des armées*, 1 (1997), p. 91-100.

BURIGANA David, « Le rapprochement naval franco-soviétique : 1934, les missions Sivkov et Mouklevitch », *Revue historique des armées*, 1 (1999), p. 91-107.

CLAYTON Anthony, « Growing Respect: the Royal Navy and the Marine Nationale », in ALEXANDER Martin. S. et PHILPOTT William J. dir., *Anglo-French Defence Relations between the Wars*, New York, Palgrave-Macmillan, 2002, p. 26-48.

EYRARD Jean-Paul, « Attaché naval en Espagne pendant la guerre civile : l'itinéraire du lieutenant de vaisseau Raymond Moullec », *Revue historique des armées*, 251 (2008), p. 104-111.

LASTERLE Philippe, « La rue Royale et la Baltique : l'exemple des pays baltes », in Centre d'études d'histoire de la Défense et Service historique de l'armée de Terre éd., *Bâtir une nouvelle sécurité. La coopération militaire entre la France et les États d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929*, Paris, p. 299.

NOUSCHI Marc, « Les forces navales françaises et le problème turc », *Revue historique des armées*, 185 (1985), p. 62-70.

PALAYRET Jean-Marie, *L'alliance impossible : diplomatie et outil militaire dans les relations franco-italiennes (1929-1938)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2004, 581 p.

PRÉNEUF Jean (de), « The French Navy and the Polish Alliance during the Interwar Period », in EPKENHANS Michael et JENTSCH Christian dir., *Seekriegsführung in der Ostsee im 20. Jahrhundert*, Postdam, Militärgeschichtliches Forschungsamt, à paraître au premier semestre 2013.

SABATIER DE LACHADENÈDE René (vice-amiral d'escadre), *La Marine française et la guerre d'Espagne (1936-1939)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1993, 534 p.

DÉCHIREMENTS, DÉCLASSEMENT ET RELÈVEMENT (1939-1945)

Approches générales

COUTAU-BÉGARIE Hervé et HUAN Claude, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989, 873 p.

PAXTON Robert O., « Darlan, un amiral entre deux blocs. Réflexions sur une biographie récente », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, 36 (1992), p. 3-20.

MICHEL Henri, *Darlan*, Paris, Hachette, 1993, 451 p.

MASSON Philippe, *La Marine française et la guerre, 1939-1945*, Paris, Tallandier, 1991, 539 p. ; rééd. coll. « Tempus », 2010, 540 p.

De la drôle de guerre à l'armistice

BROWN David, *Naval Operations of the Campaign in Norway, April-June 1940*, London, Frank Cass, 2000, 188 p.

NAZELLE Marc-Antoine (de), « D'une réussite inespérée à la rupture franco-britannique: la participation de la Marine à la bataille de Dunkerque », in LEVISSE-TOUZE Christine dir., *La campagne de 1940*, Paris, Tallandier, 2001, p. 240-260.

GARDNER W. J.R., *The Evacuation from Dunkirk. Operation Dynamo, 26 May – 4 June 1940*, London, Frank Cass, 2000, 209 p.

KERSAUDY François, *Churchill contre Hitler. Norvège 1940: la victoire fatale*, Paris, Tallandier, 2002, 367 p.

LASTERLE Philippe, « Autopsie d'un exode maritime: l'évacuation des ports par la Marine », in LEVISSE-TOUZE Christine dir., *La campagne de 1940*, Paris, Tallandier, 2001, p. 261-288.

Relations franco-britanniques, Mers el-Kébir et Dakar

BROWN David, *The Road to Oran. Anglo-French Naval Relations. September 1939 – July 1940*, London, Taylor & Francis, 2004, 216 p.

COSTAGLIOLA Bernard, *La Marine de Vichy. Blocus et collaboration*, Paris, Tallandier, 2009, 433 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé et HUAN Claude (capitaine de vaisseau), *Mers el-Kébir (1940). La rupture franco-britannique*, Paris, Économica, 1994, 257 p.

COUTAU-BÉGARIE Hervé et HUAN Claude (capitaine de vaisseau), *Dakar 1940. La bataille fratricide*, Paris, Économica, 2004, 256 p.

FRANK Robert, « Vichy et les Britanniques 1940-1941 », in AZÉMA Jean-Pierre et BÉDARIDA François dir., *Vichy et les Français*, Paris, Fayard, 1992, p. 144-161.

KERSAUDY François, *De Gaulle et Churchill. La mésentente cordiale*, Paris, Perrin, 2001, 496 p.

LASTERLE Philippe, « La tragique parenthèse de Mers el-Kébir », *Relations internationales*, 117 (2004), p. 71-86.

MARDER Arthur, *Operation "Menace". The Dakar Expedition and the Dudley North Affair*, Londres, Oxford University Press, 1976, 289 p.

Les FNFL

BRUNEAU Jean-Baptiste, « Les Forces navales françaises libres (1940-1943) », in BROCHE François, CAÏTUCOLI Georges, MURACCIOLE Jean-François dir., *La France au combat de l'appel du 18 Juin à la victoire*, Paris, Perrin, 2007, p. 331-346.

CHALINE Émile (vice-amiral d'escadre) et **SANTARELLI Pierre** (capitaine de vaisseau), *Historique des Forces navales françaises libres*, 5 tomes, 1990-2006.

MONTETY Étienne (de), *Honoré d'Estienne d'Orves. Un héros français*, Paris, Perrin, 2001, 337 p.

SIMONNET Stéphane, *Commandant Kieffer. Le Français du jour J*, Paris, Tallandier, 2012, 416 p.

VAISSET Thomas, « L'amiral d'Argenlieu. Un croisé de la France libre ? », in BONIFACE Xavier et BÉTHOUART Bruno dir., *Les chrétiens, la guerre et la paix. De la paix de Dieu à l'esprit d'Assise*, Rennes, Presses de l'université de Rennes, 2012, p. 193-208.

La politisation de la Marine et des marins

D'ABZAC-ÉPEZY Claude, « Les militaires en politique, l'exemple de la France de Vichy », *Cahiers du CEHD. Armée et pouvoir en Allemagne et en France au XIX^e et XX^e siècles*, n°26, 2006, p. 79-94.

HELLWINKEL Lars, *Brest : base navale de la Kriegsmarine (1940-1944)*, thèse de doctorat, ALBRECHT Christian et SALEWSKI Michael dir., université de Kiel, 2004.

GIRARDIN-THIBEAUD Odile, « Un marin en politique : l'amiral Platon (1940-1944) », *Revue d'histoire maritime*, 14 (2011), p. 117-136.

PRÉNEUF Jean (de), « Un héros pour tous : Jean Lherminier et le Casabianca, figures emblématiques du mythe résistancialiste de 1942 à nos jours », in d'ABZAC-ÉPEZY Claude et PRÉNEUF Jean (de) dir., *Héros militaire, culture et société (XIX^e-XX^e)*, Villeneuve d'Ascq, Institut de recherches historiques du Septentrion, 2012, [en ligne : <http://hleno.revues.org/111>].

VAISSET Thomas, « La cité idéale de l'amiral Thierry d'Argenlieu à l'épreuve des tumultes du siècle », *Revue d'histoire maritime*, 14 (2011), p. 165-181.

L'Empire et la Marine

BRUNEAU Jean-Baptiste, « La marée bleue aux Antilles 1940-1943 », in BRUNEAU Jean-Baptiste et PRÉNEUF Jean (de) dir., *Marine et politique. Les enjeux locaux*, à paraître en 2013 aux Presses universitaires de Rennes.

CANTIER Jacques, « La Tunisie de l'amiral Esteva », in ALEXANDROPOULOS Jacques et CABANEL Patrick dir., *La Tunisie mosaïque. Diasporas, cosmopolitisme, archéologies de l'identité*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2000, p. 231-245.

JALABERT Laurent, « Les Antilles de l'amiral Robert », in CANTIER Jacques et JENNINGS Éric dir., *L'Empire colonial sous Vichy*, Paris, Odile Jacob, 2004, p. 51-68.

JENNINGS Éric, « La dissidence aux Antilles (1940-1943) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 68 (2000), p. 55-71.

JENNINGS Éric, *Vichy sous les tropiques. La Révolution nationale à Madagascar, en Guadeloupe, en Indochine 1940-1944*, Paris, Grasset, 2004, 386 p.

VAISSET Thomas, « Une défense sous influence. L'amiral Thierry d'Argenlieu et la dépendance de la France libre à l'égard des Alliés dans les territoires français du Pacifique (1940-1942) », *Revue Historique des armées*, 257 (2009), p. 101-121.

Fusion, épuration, reconstruction de la Marine

D'ABZAC-ÉPEZY Claude, « Épuration et rénovation de l'armée », *Une poignée de misérables. L'épuration de la société française après la Seconde Guerre mondiale*, sous la direction de BARUCH Marc-Olivier, Paris, Fayard, 2003, p. 433-464.

D'ABZAC-ÉPEZY Claude, « Épuration, dégagements, exclusions. Les réductions d'effectifs dans l'armée française (1940-1947) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n°59, juillet-septembre 1998, p. 62-75.

BRUNEAU Jean-Baptiste, « L'assainissement du grand corps. Les ambiguïtés de l'épuration des officiers de marine au lendemain de la Seconde Guerre mondiale », *Chronique d'histoire maritime*, 61 (2006), p. 123-139.

BRUNEAU Jean-Baptiste, « La Marine (1943-1945) », in BROCHE François, CAÏTUCOLI Georges, MURACCIOLE Jean-François dir., *La France au combat de l'appel du 18 juin à la victoire*, Paris, Perrin, 2007, p. 685-696.

CHAPPELAY Frédéric, « Le réarmement de la Marine par les Américains », *Les armées françaises pendant la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1986, p. 347-354.

PRÉNEUF Jean (de) et VIAL Philippe, « De Dakar à Suez, un itinéraire emblématique : l'amiral Lancelot », *Revue historique des armées*, 1^{re} partie : « Révélé par la guerre, 1901-1945 », 4 (1997), p. 105-127.

SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « La mission navale française à Washington et la renaissance de la Marine (3 janvier 1943-1^{er} janvier 1946) », *Relations internationales*, 108 (2001), p. 503-523.

VAISSET Thomas et VIAL Philippe, « Louis Jacquinot ministre de la Marine, le “Colbert de la Libération” ? », in DARD Olivier et RICHARD Gilles dir., *Louis Jacquinot, quarante ans de vie politique*, à paraître en 2013 aux Presses universitaires de Paris Sorbonne.

Marins et diplomates

LASTERLE Philippe, « Les attachés navals français (1940-1944) : mesure d'un rôle diplomatique », *Relations internationales*, 107 (automne 2001), p. 337-354.

SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « Le poste de l'attaché naval français à Stockholm (septembre 1939-mars 1943) », in ÅSELIUS Gunnar et CANIART Valérie éd., *Quatre siècles de coopération militaire franco-suédoise*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2009.

GUERRES, MODERNISATION ET EXPANSION (1945-1958)

Approches générales

QUÉREL Philippe, *Vers une marine atomique. La Marine française (1945-1958)*, Bruxelles/Paris, Bruylant/L.G.D.J., 1997, 454 p.

STRUB Philippe (capitaine de frégate), *La renaissance de la Marine française sous la IV^e République (1945-1956). La IV^e République a-t-elle eu une ambition navale?*, thèse de doctorat d'histoire, FRANK Robert dir., Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2006, 593 p.

STRUB Philippe (capitaine de frégate), «La IV^e République a-t-elle eu une ambition navale pour la France?», *Bulletin d'études de la Marine*, 44 (2009), p. 77-86.

Approches thématiques

BOULARD Emmanuel (capitaine de frégate), «La défense des côtes métropolitaines françaises après la Seconde Guerre mondiale», *Bulletin d'études de la Marine*, 40 (2007), p. 115-119.

DUHAMEL Éric, «De l'épée à la toge, les officiers au Palais Bourbon (1945-1962)», in **DUHAMEL Éric**, **FORCADE Olivier** et **VIAL Philippe** dir., *Militaires en République 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 337-371.

GÉRÉ François, *La pensée navale française sous la IV^e République*, Institut de stratégie comparée, Commission française d'histoire militaire, Institut d'histoire des conflits contemporains, 2005, [en ligne : http://stratisc.org/PN2_GERE2_1.html].

VIAL Philippe, «Un impossible renouveau: bases et arsenaux d'outre-mer, 1945-1975», in Comité pour l'histoire de l'armement et Service historique de la Marine éd., *Les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours, op. cit.*, p. 225-312.

VIAL Philippe, *La mesure d'une influence, op. cit.*, vol. 5: «Annexe I. Mettre à plat le système politico-militaire de gouvernement: l'exemple de la première guerre froide, 1947-1954», 226 p.

L'ère de la pénurie (1945-1948)

CHEVUTSCHI Ludovic, «Dans l'ombre de la Libération. Le dragage des mines sous-marines le long des côtes françaises, septembre 1944-mars 1948», *Revue historique des armées*, 2 (1995), p. 88-104.

LEBORGNE Roland et **ROSSIGNOL Benoît**, «Reconstruction, restructuration et modernisation des bases navales (1944-1949)», *Revue historique des armées*, 3 (2000), p. 98-111.

MARQUE Frédéric, « La reconversion des chantiers et arsenaux de la Marine (1946-1953) », *Revue historique des armées*, 3 (2000), p. 112-127.

VIAL Philippe et BALVAY Arnaud, « Les administrations militaires et la reconstruction civile: l'exemple de la Marine nationale », in **BARJOT Dominique, BAUDOUIN Rémi et VOLDMAN Danièle** dir., *Les reconstructions en Europe (1945-1949)*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1997, p. 115-134.

VIAL Philippe, « La Marine, un concentré des contradictions nationales », in **Serge Berstein et Pierre Milzadir.**, *L'année 1947 en France*, Paris, Presses de Sciences Po, 2000, p. 263-292.

L'assistance extérieure

VIAL Philippe, « L'aide américaine au réarmement français (1948-1956) », in **BOZO Frédéric, MÉLANDRI Pierre et VAISSÉ Maurice** dir., *La France et l'Otan 1949-1996*, Bruxelles, Éditions Complexe, 1996, p. 169-87.

VIAL Philippe, « De la nécessité de l'aide, des inconvénients de la dépendance: le réarmement de la Marine sous la IV^e République », in **VAISSÉ Maurice** dir., *La IV^e République face aux problèmes d'armement*, ADDIM, 1998, p. 128-155. Une version augmentée a été publiée dans *la Revue historique des armées* 2 (1999): « La France et l'Otan, 1949-1967 », p. 17-36.

QUÉREL Philippe, « Le réarmement de l'aéronavale par les États-Unis de 1950 à 1958 », in **VAISSÉ Maurice** dir., *La IV^e République face aux problèmes d'armement*, Paris, ADDIM, 1998, p. 251-265.

QUÉREL Philippe, « La collaboration en matière d'aviation embarquée entre la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis », in **VAISSÉ Maurice** dir., *La France face aux problèmes d'armement 1945-1950*, Bruxelles, Éditions Complexe, p. 47-62.

VIAL Philippe et CÉRINO Jean-Benoît, « La Marine et le nouveau monde: l'enseignement de l'École de Guerre navale face aux bouleversements du second après-guerre (1945-1956) », *Revue historique des armées*, 1 (1996), p. 107-122.

Les rapports interalliés

BATTAGLIA Mattéa-Paola, « Français, Italiens et Anglo-Américains en Méditerranée occidentale (1949-54) », *Revue historique des armées*, 2 (1999): « La France et l'Otan, 1949-1967 », p. 37-50.

BATTAGLIA Mattéa-Paola, « Adversaires? Alliés? Partenaires? Marins français et italiens en Méditerranée (1947-1954) », *Relations internationales*, 101 (printemps 2000), p. 57-72.

QUÉREL Philippe, « La Marine entre l'Otan et l'Union française au début des années 1950 », *Revue historique des armées*, 201, 4 (1995), p. 43-52.

SANDERSON Claire, *France, Grande-Bretagne et défense de l'Europe, 1945-1958. L'impossible alliance?*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2003, 471 p.

STRUB Philippe, « Les marines alliées et l'organisation du commandement naval Otan en Méditerranée à la suite des élargissements de 1952 et 1954 », in CEHD – Université Paris I-Panthéon Sorbonne éd., *L'Europe et l'Otan face aux défis des élargissements de 1952 et 1954*, Bruxelles, Bruylant, 2005, p. 263-280.

VIAL Philippe et CASERTA Ludovic, « La Marine nationale, l'Otan et la CED (1950-1954) ou l'impossible marine européenne », *Revue historique des armées*, 2 (1999) : « La France et l'Otan, 1949-1967 », p. 79-94.

La guerre d'Indochine

ALHÉRIÈRE Jacques, *L'aéronautique navale embarquée en Indochine (1947-1954) : le renouveau de la Marine française à l'épreuve du conflit indochinois*, thèse de doctorat d'histoire, FREMEAUX Jacques dir., université de Paris IV Sorbonne, 2012, 476 p.

CÉRINO Jean-Benoît, « Marine tient Empire : l'engagement naval en Indochine (1945-1946) », *Revue historique des armées*, 3 (1996), p. 94-97.

DELAPORTE André, « L'effort de la Marine à la fin de la guerre d'Indochine (fin 1953- début 1954) », *Revue historique des armées*, (194) 1994, p. 110-122.

DOUCET Fabienne, *La Marine nationale en Indochine durant la guerre d'Indochine, 1945-1954. Coopération avec l'armée de Terre*, thèse de doctorat, NOUAIHLAT Yves-Henri dir., université de Nantes, 1999, 801 p.

DURTESTE Louis (capitaine de corvette), « La Marine en Indochine, 1940-1947 : anciennes et nouvelles formes de combat », *Revue historique des armées*, 2 (1998), p. 54-60.

DURTESTE Louis (capitaine de corvette), « La Marine dans la guerre d'Indochine. Une adaptation retrouvée », in VAÏSSE Maurice dir., *L'armée française dans la guerre d'Indochine (1946-1954) : adaptation ou inadaptation?*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2000, p. 271-314.

ESTIVAL Bernard (contre-amiral), « Surveillance maritime en Indochine », *Revue historique des armées*, 194 (1994), p. 123-131.

ESTIVAL Bernard (contre-amiral), « Les Vietnamiens de la Marine nationale », *Revue historique des armées*, 2(1998), p 61-68.

ESTIVAL Bernard (contre-amiral), *La Marine française dans la guerre d'Indochine*, Nantes, Marines Éditions, 1998, 280 p.

LADRANGE Pierre, « La brigade d'Extrême-Orient », *Revue historique des armées*, 4 (1992), p 88-94.

N'GUYEN Nghia, « Les problèmes logistiques de la Marine française durant la guerre d'Indochine. L'expérience du navire-atelier Jules Verne », *Bulletin d'études de la Marine*, 49 (2010), p. 29-37.

La crise de Suez

GIMENEZ Bénédicte, « La Marine française dans la crise de Suez », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 8 (1999) [en ligne : <http://ipr.univ-paris1.fr/spip.php?article73>].

N'GUYEN Nghia, « Les limites d'une impasse : la logistique navale française durant la crise de Suez », in ALEXANDER Martin, FRANK Robert, SOUTOU Georges-Henri et VIAL Philippe dir., *Les Occidentaux et la crise de Suez : une relecture politico-militaire*, Paris, Publications de la Sorbonne, à paraître en 2013.

PRÉNEUF Jean (de) et VIAL Philippe, « De Dakar à Suez, un itinéraire emblématique : l'amiral Lancelot », *Revue historique des armées*, 2^e partie : « Lancelot et le nouveau monde, 1945-1957 », 1 (1998), p. 92-112.

VIAL Philippe, « À l'épreuve des faits. La participation de la Marine à la crise de Suez », in VAISSÉ Maurice dir., *La France et l'opération de Suez de 1956*, Paris, ADDIM, 1997, p. 181-204 et p. 217-226.

VIAL Philippe dir., « La Marine dans la crise de Suez », dossier spécial, *Revue historique des armées*, 2 (1997), p. 81-131.

VIAL Philippe et PRÉNEUF Jean (de), « L'envers du décor : la coopération franco-britannique lors de la crise de Suez vue par les marins français », in ALEXANDER, FRANK, SOUTOU et VIAL dir., *Les Occidentaux et la crise de Suez, op. cit.*, à paraître en 2013.

VIAL Philippe, « Le porte-avions, condition de l'autonomie stratégique : Suez, 1956 », *Bulletin d'études de la Marine*, 46 (octobre 2009), p. 71-87.

La guerre d'Algérie

BOUREILLE Patrick, « La Marine et la guerre d'Algérie : périodisation et typologie des actions », in JAUFFRET Jean-Charles et VAISSÉ Maurice dir., *Militaires et guérillas dans la guerre d'Algérie*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2001, p. 91-114.

BOUREILLE Patrick, « La Marine et le putsch (avril 1961) », *Revue d'histoire maritime*, 14 (2012), p. 183-198.

BOUREILLE Patrick, « La contribution de la Marine nationale à l'évacuation des supplétifs et de la population européenne d'Algérie », *Revue historique des armées*, 4 (2002), p. 51-69.

DAGUZAN Jacques (capitaine de vaisseau), « Les hélicoptères de la Marine en Algérie, 1955-1962 », *Revue historique des armées*, 2 (1992), p. 118-124.

DUBOIS Jean-Pierre, « L'aéronavale et les opérations d'Algérie (1954-1962) », *Revue historique des armées*, 2 (1992), p. 112-113.

ESTIVAL Bernard (contre-amiral), « Les unités de la Marine à terre en Algérie », *Revue historique des armées*, 2 (1992), p. 104-108.

ESTIVAL Bernard (contre-amiral), *La Marine dans la guerre d'Algérie*, Marine éditions, 2006, 400 p.

KESSLER Jean (contre-amiral) « La surveillance des frontières maritimes de l'Algérie 1954-1962 », *Revue historique des armées*, 2 (1992), p. 94-101.

GUILLON Jacques (vice-amiral d'escadre), « La contrebande des armes pendant la guerre d'Algérie », *Revue historique des armées*, 3 (1995), p. 105-118.

GUILLON Jacques (vice-amiral d'escadre), « Novembre 1957-mai 1959 : la DBFM et la pacification du sous-secteur de Nemours », *Revue historique des armées*, 3 (1995), p. 94-104.

SOVERAIN Jérôme, « L'opération dans le djebel du Mzi. Un binôme de choc : hélicoptères de l'aéronavale et groupement des commandos-marine (7 mai 1960) », *Revue historique des armées*, 3 (1995), p. 119-127.

LES RUPTURES DE LA V^e RÉPUBLIQUE

Aspects généraux de la politique navale

BOUREILLE Patrick, « L'âge de l'amiral ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la V^e République (1960-1966) », *Revue d'histoire maritime*, 12 (2011), p. 291-312.

BOUREILLE Patrick, « L'outil naval français et la sortie de la guerre froide (1985-1994) », *Revue historique des armées*, 245 (2006), p. 46-61.

HERJEAN Pierre (capitaine de frégate), *La politique navale française de 1956 à 1962 : un virage en trompe l'œil*, mémoire de DEA, COUTAU-BÉGARIE Hervé dir., préparé avec le soutien du Service historique de la Marine, EPHE, 2002, 69 p.

ROSSIGNOL Benoît, « Apprendre l'un de l'autre : l'École de Guerre navale et la coopération navale franco-allemande (1956-1993) », in Centre d'études en sciences sociales de la Défense et Centre d'études d'histoire de la Défense éd., *Bilan et perspectives de la coopération franco-allemande de 1963 à nos jours*, Paris, ADDIM, 1999, p. 243-280.

Le virage nucléaire

BOUREILLE Patrick, « Le fait nucléaire à travers l'évolution du budget de la Marine (1959-1970) », in CEHD éd., *Les questions d'armement au début de la V^e République (1958-1970)*, CNRS Éditions, 2002, 414 p.

BOUREILLE Patrick, « La campagne d'expérimentations nucléaires de 1968 », *Revue d'histoire maritime*, 6 (2006), p. 137-164.

BOUREILLE Patrick, «Sélection et formation des personnels de la Force océanique stratégique 1965-1980: problèmes liés à la mise en œuvre de la dissuasion navale et solution proposées», *Cahiers du CEHD*, mai 2007, p. 139-160.

BOUREILLE Patrick, *La Marine française et le fait nucléaire (1945-1972)*, thèse de doctorat d'histoire de l'université de Paris IV Sorbonne, sous la direction du professeur SOUTOU Georges-Henri, 3 vol., 1111 p.

BOUREILLE Patrick, «La Marine nationale et le fait nucléaire (1945-1972) », *Bulletin d'études de la Marine*, 49 (2010), p. 15-28.

BOUREILLE Patrick, «La base opérationnelle (1972-2010)», *L'île Longue. Histoire d'un site exceptionnel*, Quimper, Édition Palantines, 2010, p. 110-187.

BOUREILLE Patrick, «La Marine nationale et l'invention du théâtre arctique dans le cadre de l'affrontement stratégique Est-Ouest en 1960 », *Revue historique des armées*, 262 (2011), p. 54-67.

MONGIN Dominique, *La genèse de l'armement nucléaire français (1945-1958)*, Bruxelles/Paris, Bruylant/L.G.D.J., 1997, 350 p.

Po Jean-Damien, *Les moyens de la puissance. Les activités militaires du CEA (1945-2000)*, Fondation pour la recherche stratégique / éditions Ellipses, 2001, 268 p.

L'ÈRE DES OPEX

Aspects généraux

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Le problème du porte-avions*, Economica, 1990, 191 p., spécialement le chapitre VIII «La Marine dans la politique extérieure de la France», p. 119-133.

GAUTIER Louis, *La défense de la France après la guerre froide*, Paris, PUF, 2009, 567 p.

LANXADE Jacques (amiral), *Quand le monde a basculé*, Nil éditions, 2002, 396 p.

SUTEAU Laurent, «Un outil de persuasion au service d'une stratégie dissuasive, l'utilisation du porte-avions en opérations extérieures (1982-1999) », *Bulletin d'études de la Marine*, 46 (2009), p. 218-224.

Diplomatie navale et présence navale française

BALENCIE Jean-Marc, *La diplomatie navale française en océan Indien, 1967-1992. Vingt-cinq ans d'utilisation de la Marine nationale comme outil de politique étrangère*, thèse de doctorat en sciences politiques, CHAPAL Philippe dir., université Pierre Mendès-France (Grenoble II), 1992, 2 tomes, 773 p.

BALENCIE Jean-Marc, «Le renforcement de la présence navale française dans l'océan Indien au début des années 1970 », *Stratégique*, 54 (1992), p. 257-273.

BALENCIE Jean-Marc, « La présence navale française dans l'océan Indien », *Stratégie*, 55 (1992), p. 203-233.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Géostratégie de l'océan Indien*, Paris, FEDN-Economica, 1993, 352 p.

GUILLEMIN Dominique, « De la sécurisation des voies maritimes à la diplomatie navale de coercition. L'action de la Marine nationale pendant la guerre Iran-Irak, 1980-1988 », in BELTRAN Alain dir., *Le pétrole et la guerre*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2012, p. 335-362.

LE HUNSEC Mathieu, *La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances : 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2011, 332 p.

SUTEAU Laurent, « La diplomatie navale au service du maintien de la paix », *Stratégie*, 89/90 (2007), p. 193-215 et *Bulletin d'études de la Marine*, 46 (2009), p. 208-216.

SUTEAU Laurent, « La coopération Marine - Médecins du Monde et l'assistance aux *boat people* du golfe de Siam (1982-1988) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 95 (1995) 229, p. 46-52.

Opérations extérieures

BONNOT Jacques (vice-amiral d'escadre), « La Marine dans la guerre du Golfe », *Cahiers du CEHD, La participation française à la guerre du Golfe*, 21 (2001), p. 59-77.

COLDEFY Alain (amiral), « La Marine nationale dans l'opération Trident-Force alliée », *Bulletin d'études de la Marine*, 46 (1999), p.88-93.

GUILLEMIN Dominique, « La Marine nationale et la guerre du Golfe », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 244 (2011), p. 31-51.

GUILLEMIN Dominique, « Durer face à un littoral hostile dans une mer étroite : la logistique de la Marine nationale pendant la guerre du Kosovo (1998-1999) », in PRÉNEUF Jean (de), GROVE Éric et LAMBERT Andrew dir., *Entre terre et mer. L'occupation des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Économica, coll. « Bibliothèque stratégique », à paraître en 2013.

LE PICHON Hervé, « Le groupe aéronaval en océan Indien au cours de la guerre entre l'Iran et l'Irak (juillet 1987-septembre 1988) », *Revue historique des armées*, 4 (1995), p. 53-62.

TANQUERAY Bruno (capitaine de vaisseau), *Les opérations de guerre des mines dans le Golfe en 1991 : un rendez-vous manqué de la Marine française ?*, mémoire de DEA, COUTAU-BÉGARIE Hervé dir., EPHE, 2003, 138 p.

LES AUTEURS

Patrick Boureille : professeur certifié d'histoire-géographie, il est détaché au ministère de la Défense depuis 1999 et affecté au Service historique de la Marine, puis de la Défense. Il y occupe actuellement les fonctions de chef de la division Marine du département Études et enseignement. Docteur en histoire de l'université de Paris IV Sorbonne, il a soutenu en 2008 une thèse sur « La Marine française et le fait nucléaire, 1945-1972 » sous la direction du professeur Georges-Henri Soutou. Il enseigne régulièrement à l'École navale, à l'École de guerre et au Centre des hautes études militaires. En charge de l'étude demandée par le chef d'état-major de la marine sur l'impact du fait nucléaire sur la Marine nationale de 1945 à nos jours, il est associé au projet Jupiter qui, à la demande du ministre de la Défense, vise à la préservation du patrimoine du ministère lié à la dissuasion. Il est membre du groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui, sous l'égide du CNRS, fédère les établissements scientifiques travaillant en France sur ce champ. Il est également chercheur associé à l'unité mixte de recherche 8138 IRICE (Identités, relations internationales et civilisations de l'Europe) qui regroupe les universités de Paris I, Paris IV et le CNRS. Il est actuellement auditeur de la 49^e session nationale « armement et économie de défense » de l'Institut des hautes études de la Défense nationale.

Jean-Baptiste Bruneau : maître de conférences en histoire contemporaine à l'université de Bretagne-Sud (Lorient), il est docteur en histoire. Soutenue en 2005 à l'université de Versailles-Saint-Quentin sous la direction du professeur Christian Delporte, sa thèse a été publiée en 2011 sous le titre *Le « Cas Drieu ». Drieu la Rochelle entre écriture et engagement. Débats, représentations et interprétations de 1917 à nos jours*. Il a été, de septembre 2004 à août 2008, chargé d'études et d'enseignement à la division Études historiques du département de la Marine du Service historique de la Défense, avec lequel il continue de collaborer régulièrement. Il est membre de l'unité mixte de recherche du CNRS 6258 CERHIO (Centre de recherches historiques de l'Ouest) qui regroupe des laboratoires de recherche des universités d'Angers, de Bretagne-Sud, du Mans et de Rennes II. Il est également membre du groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui, sous l'égide du CNRS, fédère les établissements scientifiques travaillant en France sur ce champ. Depuis 2009, il est responsable, avec Jean de Préneuf et Martin Motte, du programme « Marine et politique à l'époque contemporaine » aujourd'hui porté par les unités mixtes de recherche 8529 IRHiS (université de Lille 3), 6258 CERHIO (université de Bretagne-Sud), le Service historique de la Défense et le groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime.

Nicolas Dujin : ancien élève de l'École normale supérieure de Lyon, il est professeur agrégé d'histoire et enseigne en classes préparatoires littéraires au lycée Sainte-Marie de Neuilly. Il achève actuellement un doctorat d'histoire à l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne, sous la direction du professeur Marie-Pierre Rey, sur « Le corps des officiers de l'armée russe au XIX^e siècle ». Enseigne de vaisseau de réserve, il est affecté au Service historique de la Défense depuis 2006. Il y sert au sein de la division Marine du département Études et enseignement où il contribue à l'étude sur la Marine et les opérations extérieures depuis 1962, demandée par le chef d'état-major de la marine.

Dominique Guillemain : professeur certifié d'histoire-géographie, il est détaché au ministère de la Défense et affecté au Service historique depuis 2009. Il y occupe les fonctions de chargé d'études et d'enseignement au sein de la division Marine du département Études et enseignement. Il y assure en particulier la responsabilité de l'étude sur la Marine et les opérations extérieures depuis 1962 demandée par le chef d'état-major de la marine. Il prépare actuellement une thèse de doctorat d'histoire à l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne (Institut Pierre Renouvin – unité mixte de recherche 8138 IRICE – Paris I/Paris IV/CNRS). Dirigée par le professeur Robert Frank, elle porte sur « Les attachés navals français dans l'entre-deux-guerres ». Il enseigne régulièrement à l'École navale et à l'École de guerre. Il est membre du groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui, sous l'égide du CNRS, fédère les établissements scientifiques travaillant en France sur ce champ.

Mathieu Le Hunsec : officier de la marine sous contrat, il sert comme enseigne de vaisseau à l'état-major de la marine où il est affecté comme officier traitant à la cellule de coopération bilatérale. Il a soutenu en 2009 un mémoire de master 2 d'histoire à l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne, sous la direction du professeur Robert Frank, intitulé « La Marine nationale, lien privilégié des relations franco-africaines (1960-2005) ». En tant qu'aspirant, il a été de septembre 2006 à août 2010 assistant de recherche à la division Études historiques du département de la Marine du Service historique de la Défense. Il a notamment participé à l'étude sur la Marine et les opérations extérieures depuis 1962, demandée par le chef d'état-major de la marine.

Jean de Préneuf : maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Charles de Gaulle / Lille-3, il est agrégé et docteur en histoire. Soutenue en 2007, sa thèse portait sur les « Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la

III^e République» et avait été préparée sous la direction du professeur Philippe Levillain à l'université de Paris X Nanterre. Il a été de 1999 à 2008 adjoint au chef de la division Études historiques du département de la Marine du Service historique de la Défense. Il apporte aujourd'hui son concours à la division Marine du département Études et enseignement du Service historique de la Défense en tant que lieutenant de vaisseau de réserve. Il est membre de l'unité mixte de recherche du CNRS 8529 IRHiS (Institut de recherches historiques du Septentrion) de l'université Charles de Gaulle / Lille-3. Il est également membre du groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui, sous l'égide du CNRS, fédère les établissements scientifiques travaillant en France sur ce champ. Depuis 2009, il est responsable, avec Jean-Baptiste Bruneau et Martin Motte, du programme « Marine et politique à l'époque contemporaine » aujourd'hui porté par les unités mixtes de recherche 8529 IRHiS (université de Lille-3), 6258 CERHIO (université de Bretagne-Sud), le Service historique de la Défense et le groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime.

Laurent Suteau : attaché d'administration au ministère de la Défense, il est affecté à l'inspection de la Marine nationale. Il a soutenu en 2004 un mémoire de DEA d'histoire à l'université de Bretagne occidentale (Brest), sous la direction du professeur Christian Bougeard, intitulé « Recrutement et formation des officiers de marine, l'École navale 1945-1969 ». En tant que lieutenant de vaisseau, il a été, de septembre 2004 à mars 2009, chargé d'études et d'enseignement à la division Études historiques du département de la Marine du Service historique de la Défense. Il y était en particulier responsable de l'étude sur la Marine et les opérations extérieures depuis 1962, demandée par le chef d'état-major de la marine. Il continue d'y participer en tant que lieutenant de vaisseau de réserve affecté à la division Marine du département Études et enseignement du Service historique de la Défense.

Thomas Vaisset : professeur agrégé d'histoire, il est détaché au ministère de la Défense et affecté au Service historique depuis 2009. Il y occupe les fonctions de chargé d'études et d'enseignement au sein de la division Marine du département Études et enseignement. Il achève actuellement une thèse de doctorat d'histoire à l'université de Paris Ouest Nanterre La Défense (Institut des sciences sociales du politique – unité mixte de recherche CNRS 7220 – CNRS/université de Paris Ouest/École normale supérieure de Cachan). Dirigée par le professeur Philippe Levillain, elle s'intitule « L'amiral Thierry d'Argenlieu – Père Louis de la Trinité, o.c.d. : le dernier moine soldat ? ». Il enseigne régulièrement à l'École

navale et à l'École de guerre. Il est membre du groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui, sous l'égide du CNRS, fédère les établissements scientifiques travaillant en France sur ce champ.

Philippe Vial : professeur agrégé d'histoire, il est détaché au ministère de la Défense et affecté au Service historique où il occupe les fonctions de conseiller scientifique du département Études et enseignement. Il a été entre 1995 et 2010 chef de la division Études du Service historique de la Marine, puis du département Marine du Service historique de la Défense. Docteur en histoire de l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne, il a soutenu en 2008 une thèse sur «La mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine» sous la direction du professeur Robert Frank. Maître de conférence à Sciences Po (1992-2007), il intervient régulièrement dans l'enseignement militaire, en particulier à l'École navale (2000-2008), à l'École de guerre et au Centre des hautes études militaires. Il est membre du groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui, sous l'égide du CNRS, fédère les établissements scientifiques travaillant en France sur ce champ. Il est également chercheur associé à l'unité mixte de recherche 8138 IRICE (Identités, relations internationales et civilisations de l'Europe) qui regroupe les universités de Paris I, Paris IV et le CNRS. Il est responsable du projet de recherche «Structures. L'organisation ministérielle de la Défense nationale, de la fin de la Renaissance à nos jours», actuellement développé par le SHD en partenariat avec l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire et le Centre d'histoire de Sciences Po.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE	5
Olivier Chaline	
 <i>L'histoire d'une révolution</i>	10
Philippe Vial	
 <i>Un vrai-faux déclin ? (1870-1914)</i>	14
Jean de Préneuf	
La modernité de l'héritage naval du Second Empire	
Entre désillusion et contribution méconnue aux opérations terrestres (1870-1871)	
Entre recueillement limité et continuité (1872-1878)	
Une posture tous azimuts irréaliste (1878-1898)	
Un réajustement dans la douleur (1899-1908)	
Le renouveau inachevé de la Marine, pilier de l'Entente cordiale (1908-1914)	
 <i>Une action en retrait mais décisive (1914-1918)</i>	38
Jean de Préneuf et Thomas Vaisset	
L'année des dupes (1914)	
Les débuts de la guerre sous-marine, l'échec des Dardanelles (1915-1916)	
La victoire d'une Marine recentrée autour de la lutte anti-sous-marine (1917-1918)	
 <i>Un redressement, des limites (entre-deux-guerres)</i>	54
Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset	
La crise de l'après-guerre	
Une politique volontariste de constructions navales	
Des réformes structurelles	
La Marine est-elle prête ?	

Déchirements, déclassement et relèvement (1939-1945) 68

Jean-Baptiste Bruneau et Thomas Vaisset

Emportée par le désastre
Des déchirements au déclassement
Un relèvement dans la douleur

Guerres, modernisation et expansion (1945-1958) 82

Philippe Vial et Patrick Boureille

Une Marine sinistrée
Un renouveau indispensable, dans l'immédiat hors d'atteinte
La guerre d'Indochine, un engagement majeur et fondateur
Réarmement national et aides alliées : la manne de la première guerre froide
La guerre d'Algérie : derniers soubresauts de la vocation impériale de la Marine
Suez, un moment de cristallisation
Portées et limites d'une renaissance
Les débuts modestes mais résolus de l'ambition nucléaire

Les ruptures institutionnelles (depuis 1932) 105

Philippe Vial

Un ministère de la Marine menacé (années 1930-1950)
La fin du ministère de la Marine, l'avènement d'un ministère militaire unique (1958-1961)
La montée en puissance régulière du CEMA (années 1960-2000)

Les ruptures géostratégiques et technologiques (depuis 1958) 115

Patrick Boureille et Philippe Vial

Jusqu'en 1974, un élan et des ombres
Après 1974, un renouvellement entravé

L'ère des OPEX (depuis les années 1970)

128

Laurent Suteau avec la collaboration de Nicolas Dujin,
Dominique Guillemin et Mathieu Le Hunsec

Le retour de la Marine dans l'océan Indien (1972-1977)

Les missions Sargasses, Okoumé et Corymbe en Atlantique sud (années 1970-1990)

Un exemple de diplomatie humanitaire : l'assistance aux boat people (1982-1988)

Liban (1982-1989)

Automne 1984 : intervenir en Libye (opération Mirmillon)?

La Marine et la guerre Iran-Irak jusqu'en juillet 1987

Prométhée (1987-1988)

La guerre du Golfe (1990-1991)

Les conflits yougoslaves (1993-1999)

Premiers enseignements de trente ans d'opérations extérieures

La portée d'une révolution

149

Jean de Préneuf et Philippe Vial

Depuis 1870, un siècle et demi de continuités

Le basculement de la Seconde Guerre mondiale et l'entrée dans un « nouveau monde »

POSTFACE

158

Robert Frank

ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

169

LES AUTEURS

192

ISSN 1292-5497

Dépôt légal mars 2013
Achevé d'imprimer au 1^e trimestre
Imprimeur Sipap Oudin
Maquette Idé Édition

L'HISTOIRE D'UNE RÉVOLUTION

La Marine depuis 1870

«C'est un exploit que d'avoir écrit en moins de deux cents pages une histoire de la Marine française de 1870 à nos jours. La synthèse est ramassée et belle, car en décrivant l'évolution de cette institution, en mettant en scène les hommes qui l'ont servie, ses auteurs nous parlent fortement de la France, de la République, de la guerre... et de la mer. Mais ce quasi ouvrage ne fait pas seulement défiler d'une façon concise et habile la fresque d'une longue histoire. Il est aussi le fruit d'un travail de recherche collectif, inscrit dans la durée, riche d'éléments inédits et d'éclairages novateurs.

Étudier la Marine française, c'est éminemment étudier le rapport de la France au monde, à cette planète bleue, à ce globe plus maritime que terrestre. C'est analyser la capacité de ce pays à faire entendre sa voix, à modifier la volonté des autres, voire à imposer la sienne à travers toutes les frontières à l'échelle mondiale.»

Robert Frank

Professeur émérite d'histoire des relations internationales
à l'Université de Paris I Panthéon-Sorbonne.



N°4 - Mars 2013

Centre d'études supérieures de la Marine