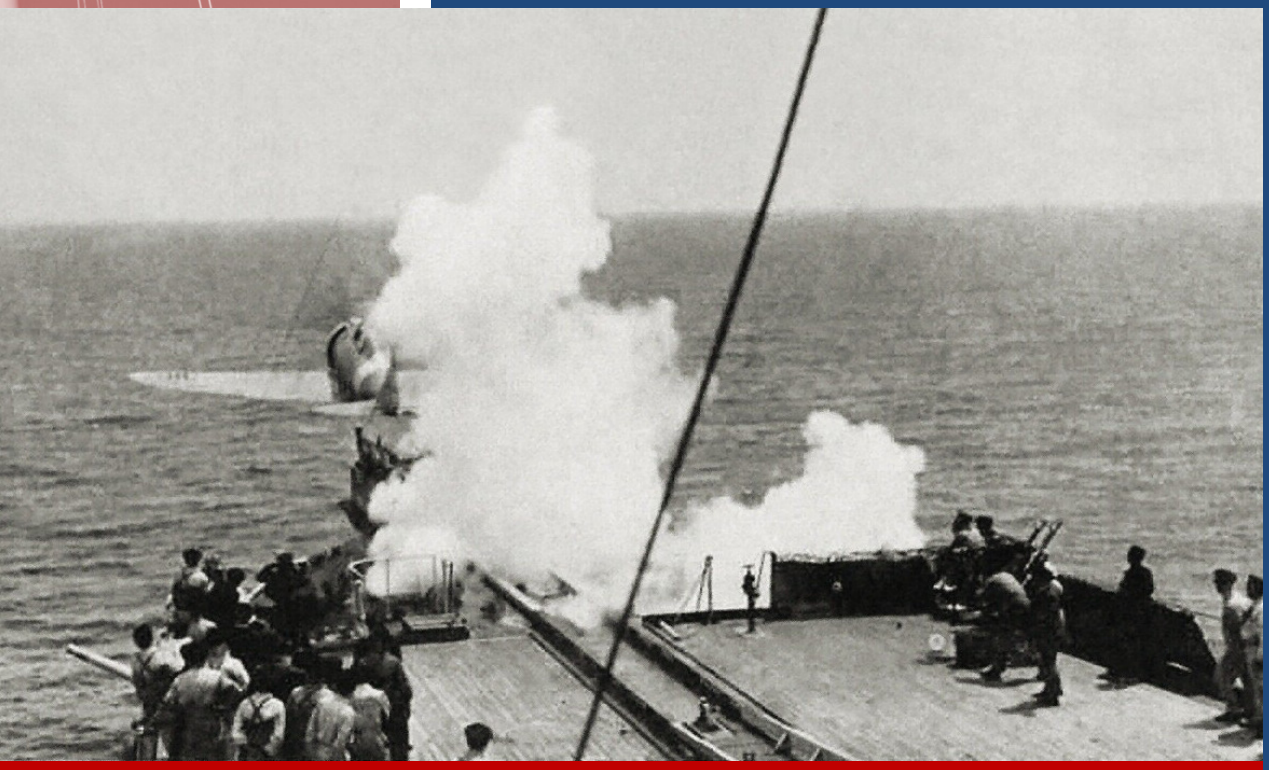
Relire Bernotti 1927-1929 :

Genèse avortée du porte-avions italien



Centre d'Études Supérieures de la Marine

Capitaine de frégate
Antonio UDA

cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

Relire Bernotti

1927-1929 : genèse avortée du porte-avions italien

CF(R) Antonio Uda – Centre d'études supérieures de la Marine

Le temps des responsabilités : 1927/ 1928

Dans la période 1927-1929 l'Italie a manqué son rendez-vous avec l'Histoire : en l'occurrence avec l'aéronautique navale et, partant, avec le concept de porte-avions qui en découle. C'est ce que nous révèle la lecture de l'amiral Romeo Bernotti (1877-1974).

En 1928, fraîchement promu vice-amiral, l'amiral Bernotti est nommé sous-chef d'état-major de la Marine. Or, ce point culminant de sa carrière coïncide avec le moment où furent lancés les grands programmes de modernisation qui conditionnèrent les constructions et la stratégie de la décennie à venir. Dans un premier temps, tout semble lui réussir. En juin 1928, ses *Fondements* sont officiellement adoptés par décret-loi. Cette synthèse demandée par le ministre de la Marine Thaon di Revel au capitaine de vaisseau Bernotti, commandant le cuirassé *Dante Alighieri*, présente un projet de porte-avions. Promu contre-amiral en 1926, il en achevait la rédaction à Naples en septembre de l'année suivante, tandis qu'il assumait le commandement de la base. Œuvre de réflexion et de longue haleine donc d'un amiral dont la carrière, semble-t-il, s'est subitement accélérée. Immédiatement, Bernotti se heurta à toutes sortes d'obstacles et ne réussit pas à faire triompher l'ensemble de ses vues.

Cependant, avant d'évoquer les causes de cet échec, il apparaît nécessaire de se pencher sur la teneur du projet italien. L'adoption quasi-immédiate[1] comme documents officiels en 1927 des *Fondements de politique navale*, puis en 1929 de *Notre politique maritime*, mémoires adressés au Ministre de la Marine, Mussolini, montre que le porte-avions, loin d'être une chimérique hypothèse d'état-major, se profilait dans ses détails techniques en tant que véritable projet, inscrit au coeur des préoccupations de la Marine italienne. Novateur, inconnu du public, il recelait une avancée technologique et stratégique de valeur. Mais s'il reste convaincant à nos yeux, c'est avant tout par la validité des principes théoriques sur lesquels il repose. Au moment de célébrer le centenaire de la « naissance » de l'aéronautique navale, la pensée de Bernotti prend un caractère d'actualité. Il n'est pas sûr qu'il soit réellement (ou suffisamment) connu, non seulement en France mais même en Italie, comme le théoricien et le promoteur du porte-avions, à une époque où d'autres penseurs navals italiens,

[1] Romeo Bernotti, *Fondamenti di politica navale*, 1927, et *La nostra politica marittima*, 1929, réédition par Giorgio Giorgerini, Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, Rome, 1997.

comme le capitaine de frégate Giuseppe Fioravanzo[2] (et plus tard l'amiral Oscar Di Giamberardino[3]), s'aventuraient dans cette voie et où il faisait l'objet d'une âpre discussion politique. D'ailleurs, l'ampleur même qui lui est accordée dans ses deux opuscules ne laisse pas de nous surprendre. Plusieurs articles, dont ceux de Bernotti[4] et de Fioravanzo[5], en diffusent plus largement l'écho dans la littérature militaire de ces mêmes années et viennent en consolider les grandes lignes. Le débat, pleinement d'actualité, permet de jeter un éclairage révélateur des tendances politiques et militaires de l'époque.

À un autre égard, la postérité de Bernotti devra beaucoup au précieux travail de réédition de Ferruccio Botti, Ezio Ferrante, Giorgio Giorgerini et Mariano Gabriele, qui ont récemment exhumé la partie de son œuvre sans doute la moins connue. Cette dernière, bien qu'elle n'ait pas fait l'objet d'une traduction systématique en français, n'en fut pas moins parfaitement remarquée d'un grand penseur de la stratégie navale comme l'amiral Raoul Castex.

Racines du porte-avions

Le projet de porte-avions italien plonge ses racines dans l'après-guerre et repose sur les principes énoncés alors par Bernotti, qu'on peut considérer comme ses prodromes théoriques.

Dès avant 1914, l'Italie participa à la course aux armements en se tournant vers les gros cuirassés. Une fois la guerre terminée, son besoin de modernité la pousse à se comparer aux autres puissances ; malgré un contexte de désarmement naval, l'émulation domine les

---

[2] À ses nombreux écrits théoriques et historiques s'ajoute une grande expérience militaire de terrain des deux conflits. Pendant la Seconde Guerre mondiale, Giuseppe Fioravanzo contribua à l'amélioration de la collaboration entre armée de l'Air et Marine, dont les succès navals de 1942 sont le fruit. L'œuvre majeure de ce partisan de l'aéronautique navale, *La Guerra sul mare e la Guerra integrale*, publiée en 1931, soit juste à la suite des années ici considérées, préconise une stratégie interarmées.

[3] L'ouvrage le plus célèbre d'Oscar Di Giamberardino, *L'Arte della guerra in mare*, date de 1937 seulement, c'est-à-dire de la fin de la décennie suivante, alors que les données politico-stratégiques ont évolué : c'est pourquoi nous ne le retiendrons pas comme référence de premier plan. Il apporte néanmoins un éclairage rétrospectif intéressant.

[4] Romeo Bernotti, *Sulla guerra nell'aria*, dans la *Rivista Militare Italiana*, n°12, décembre 1927, p. 1929-1941 ; puis, sous le pseudonyme Beta, *Per l'aviazione navale*, dans *Rivista Marittima*, juin 1929, p. 221-228. L'article de 1927 et son mémoire sur les *Fondements* ont été repris dans son ouvrage autobiographique *Cinquant'anni nella Marina Militare*, Milan, 1971.

[5] Giuseppe Fioravanzo, *Resistere nella superficie per fare massa nell'aria*, dans *Rivista Aeronautica*, n°7, juillet 1929, p. 58-73. Si cet article ne contient rien sur le porte-avions, il s'oppose néanmoins à la théorie de l'aviation exclusive de Douhet, en rappelant que l'Italie, tributaire de son ravitaillement par mer, est complètement dépendante de sa situation géographique ; et que d'autre part le développement harmonieux de l'Aéronautique et de la Marine est une nécessité : privilégier l'une au détriment de l'autre est une hérésie. Il est curieux de relever, par ailleurs, qu'on fait généralement commencer sa bibliographie avec l'important ouvrage de 1931, *La Guerra sul mare e la Guerra integrale*, Turin, et que *Cinematica Aeronavale Fondamenti di Tattica* (Livourne) est cité dans la réédition de 1938, jamais dans l'édition originale de 1927. Fioravanzo a condensé ses écrits pour la défense du porte-avions dans l'appendice de son livre *Storia del pensiero tattico navale*, Rome, 1973.

relations avec ses voisines, l'Autriche et la France. Or, dès cette époque, Bernotti, tirant les leçons de la Grande Guerre[6], souligne l'importance des « nouveaux moyens », dont le développement est selon lui une priorité. Ils sont en effet nécessaires, parce que, d'une part, les autres Marines en disposent – il est hors de question de rester en arrière – et que, d'autre part, ils sont moins coûteux que les grosses unités. L'avion apparaît très vite comme le plus prometteur, à côté du sous-marin, des mines et des torpilles. Cependant, le risque d'un déséquilibre est aussitôt ressenti. Très vite, il souligne les carences doctrinales. Aussi, dans son ouvrage de 1923, Bernotti émet-il des principes fondamentaux, imprescriptibles à ses yeux.

Le premier est celui de la coordination des moyens : tous doivent être utilisés, de manière complémentaire et convergente, sans exclusion. En corollaire, aucun moyen nouveau ne peut remplacer les autres. C'est pourquoi « les aéroplanes ne peuvent remplacer aucun type de navire ». Il s'agit donc de trouver le compromis qui permettra l'intégration du nouveau moyen. D'où la réflexion de Bernotti, en 1920 (voir note 22), puis en 1923, sur l'influence de l'avion dans la guerre future : de la doctrine ou de l'arme nouvelle laquelle l'emportera ?

En même temps que l'avion, un concept nouveau finit par s'imposer dans l'immédiat après-guerre : la *domination de l'air*. En créant une armée de l'Air indépendante en 1922, l'Italie n'innove pas : la *Regia Aeronautica* imitait l'exemple de la *Royal Air Force.* On vit dans l'avion la clef décisive de la bataille. Évidemment, il s'agissait d'abord de conjurer le spectre de la Grande Guerre avec son inacceptable enlisement. Seule une stratégie offensive permet de l'éviter ; or l'avion apparaissait comme l'arme offensive par excellence, d'autant plus que sa technologie ne cessait d'accomplir de prodigieux progrès. La Marine dispose d'hydravions récupérables par une grue.

Le traité de Washington offrait à l'Italie l'occasion de développer un porte-avions, tout comme la France. Accord international de désarmement, il fixe à partir de 1922 le quota des constructions à respecter pour chaque marine majeure.

Depuis, la dissension est constante entre les deux pays, la France refusant de manière absolue la parité de tonnage. Bernotti, ayant prêté son concours de stratège au combat diplomatique[7], utilise la comparaison comme argument en faveur du porte-avions.

---

[6] Romeo Bernotti, *La guerra marittima. Studio critico sull'impiego dei mezzi nella guerra mondiale*, Florence, 1923, vol. I (le second volume n'est jamais paru).

[7] *Relatività marittima*, dans *Rivista Marittima*, 1929; cf. Mariano Gabriele, *Romeo Bernotti. Il pensiero strategico,* Rome, 1997, p. 131-141. Sur la prééminence en Méditerranée, Francesco Coppola, *Francia e Italia nel Mediterraneo*, dans *Rivista Marittima*, 5, 1928, vol. 236, p. 159.

N'envisage-t-il pas[8] en Méditerranée une Italie opposée à « un ennemi qui agirait avec des forces de frappe comprenant cuirassés, flotte légère et ultra-légère soutenues par une constante coopération aérienne permise par les porte-avions » ? Peut-elle se le permettre alors qu'elle-même n'en dispose pas ? Le traité de Washington lui accordait pour ceux-ci un tonnage de 60 000 t. égal à la France; soit environ un quart du tonnage total autorisé pour les navires de ligne « parce qu'en ce temps-là les navires porte-avions étaient dans une phase expérimentale ». Or, « même la France avait transformé en navire porte-avions le cuirassé *Béarn*, dont elle avait renoncé à achever la construction comme navire de ligne ». Aussi Bernotti dresse-t-il une fois de plus l'amer constat du déséquilibre qui pénalise sa Marine vis-à-vis de sa voisine : « parmi les principales Marines, l'Italie fut donc seule à persister obstinément dans son agnosticisme en matière de navires porte-avions ».

Premier projet de Bernotti 1927

En décembre 1925, une enquête de Mussolini, nouveau Ministre de la Marine, recueillait l'avis négatif des amiraux quant au besoin d'un porte-avions. Toutefois, l'idée avait germé peu avant la rédaction des *Fondements* : « Le 29 avril 1925, Thaon di Revel étant encore ministre, le major du Génie naval Luigi Gagnotto tint à La Spezia une conférence sur le « navire porte-aéronefs », où il fit preuve d'une perception aussi complète que moderne des rôles qu'auraient joués les nouvelles unités : reconnaissance, attaque de l'adversaire à l'aide de bombes et de torpilles, appui à l'artillerie pour le relevé des écarts de tir, protection de navires et d'avions engagés dans des opérations, chasse contre avions ennemis », le tout soutenu par une philosophie offensive[9].

Grâce à Bernotti, l'Italie se trouve dotée moins de deux ans plus tard d'un projet de porte-avions complet et novateur. Si les *Fondements*, puis la *Politique navale* envisagent les différentes facettes du prototype, la contribution de l'amiral est surtout d'en jeter les fondements théoriques. Commençons par rappeler son contenu, qui n'est pas sans livrer quelques enseignements. Une même démarche en trois étapes est adoptée dans les deux mémoires : formulation des principes servant de base théorique au porte-avions, présentation des objections, puis réponse à ces dernières.

---

[8] C'est bien plus tard, dans *La guerra sui mari nel conflitto mondiale 1939-1941*, Livourne, 1947, que l'amiral nous livre son point de vue sur cette période de gestation. Nous renvoyons en particulier aux pages 36 et suiv. de la 3e édition revue et augmentée, Livourne, 1950, chap. II, § 1 (*Conséquence des traités de limitation des armements navals*).

[9] Mariano Gabriele, *Romeo Bernotti. Il pensiero strategico*, Rome, 1997, p. 36.

L'enchaînement des idées dans les *Fondements* place le porte-avions immédiatement à la suite des *Nouveaux moyens* : « La référence aux nouveaux moyens conduit à examiner la question controversée des navires porte-avions » (p. 58). En effet, ce navire représente la forme la plus aboutie de la réflexion sur les nouveaux moyens de la guerre aéromaritime future. Un examen préliminaire montre que chaque argument en leur faveur plaide également pour lui, ce qui répond par avance aux détracteurs du porte-avions.

L'argument de la modernité rend nécessaire leur adoption. Les contraintes financières imposent d'investir dans la recherche, surtout en période de restrictions. Enfin, l'Italie doit s'informer rapidement des progrès techniques : « nous ne devons pas nous abstenir d'acquérir de l'étranger des nouveautés prometteuses », mais « tirer profit des résultats obtenus par les autres », et en rechercher d'autres parallèlement. Or, comment ? Sinon par l'expérimentation, si précieuse qu'il faut lui allouer des ressources suffisantes, car l'Italie ne doit pas courir le risque de se trouver en retard. Un cadre visant à coordonner les efforts doit être envisagé par mesure d'économie.

Hydravion biplan de reconnaissance embarqué catapultable Piaggio P.16, en service dans les années 20. Quinze exemplaires embarquèrent sous trois versions: celle-ci dotée d'un flotteur central et de deux stabilisateurs sous les ailes, toutes armées d'une mitrailleuse à usage défensif.

Un vaste paragraphe ainsi qu'un titre à part entière signalent l'originalité du dossier du porte-avions. Pour instruire plus clairement son procès, Bernotti procède en deux temps : les principaux griefs, puis les arguments de la défense.

Cependant, avant même d'aborder le volet des objections, Bernotti affirme la nécessité d'un type de navire « expressément construit à cette fin », l'inscrivant sans ambiguïté parmi les « nouveaux moyens » prioritaires. On trouvait d'ailleurs mention du porte-avions dès le chapitre initial des *Fondements* : « Une flotte bien organisée – disent les grandes Marines –

doit être composée de navires de bataille (*capital ships*), de croiseurs de bataille, de croiseurs légers, de contre-torpilleurs, de sous-marins, de navires porte-avions et de navires auxiliaires ». L'Italie moderne peut-elle faire autrement que de se conformer au modèle énoncé par les grandes marines ?

Dans cette « controverse », les arguments opposés au porte-avions sont de trois ordres. Le premier s'appuie sur la géographie de la péninsule italienne alliée au rayon d'action croissant de l'aviation. Le second soulève la question des problèmes techniques qui risquent de poindre. Enfin, l'Italie ne saurait en supporter le coût en cette période de restrictions.

La réponse aux objections reprend le même ordre, à commencer par le concours de l'aviation basée à terre. Le problème n'est pas tant le rayon d'action, en constante augmentation, que sa réactivité. Or, distance, nombre d'acteurs, difficulté de transmission constituent autant d'obstacles, outre l'impossibilité d'assurer une veille continue contre les sous-marins. Face à ces dysfonctionnements, constatés au cours des manœuvres d'exercice, Bernotti réaffirme la nécessité « qu'une force navale doit pouvoir disposer directement d'aéronefs à chaque instant ». La solution est de leur fournir une base mobile : cependant, embarquer des avions ne résout le problème qu'à moitié, car, à l'impossible ponctualité de l'aviation terrestre, s'ajoutent les limites de l'aviation auxiliaire.

Suit la réponse à la seconde objection ; ce constat conduit à envisager la création d'un type de navire conçu spécifiquement pour embarquer un grand nombre d'avions pouvant apponter en pleine marche.

Enfin, l'argument financier tourne à l'avantage du porte-avions dans sa version expérimentale. En effet, plus les restrictions sont drastiques, plus la qualité doit être recherchée. La Marine ne pouvant rester complètement dépourvue d'un nouveau moyen « à qui s'ouvre l'avenir le plus prometteur », la cohérence exige d'accorder une marge financière suffisante aux expérimentations techniques.

Ainsi, les trois axes d'argumentation répondant aux objections convergent vers l'urgence de construire un seul navire de déplacement modéré et de type expérimental, mais entièrement voué à l'usage de porte-avions dans son concept le plus moderne.

Si fondement théorique et construction viable représentent deux aspects primordiaux, l'utilisation tactique du porte-avions en constitue la dimension complémentaire. Or, cette information figure, en parfaite harmonie avec les principes stratégiques théoriques de Bernotti, dans le *Manuel Théorico-pratique de Cinématique navale*, publié par le capitaine de

frégate Fioravanzo, et dont le sous-titre justement, *Fondements d'Emploi des unités au combat*, est significatif pour le porte-avions[10]. Ainsi, sa mise en œuvre était intégrée dans la pensée navale italienne et prescrite dans l'instruction des jeunes officiers déjà en 1927.

Second projet de Bernotti 1929

Deux ans plus tard, malgré les réticences du *Duce*, Bernotti propose à nouveau le projet de porte-avions dans *Notre politique maritime*. Reprenant la plupart des éléments de 1927, renforcés et développés, le projet semble désormais avoir pris corps.

Le porte-avions figure au titre des *Nécessités complémentaires*, plus précisément au paragraphe intitulé *Marine et Aviation*. S'il n'a plus droit au titre éponyme de 1927, il est devenu en revanche l'articulation privilégiée de ces deux volets de la défense maritime, désormais conçue comme *aéromaritime*.

Après avoir passé en revue l'historique des réductions successives qui ont frappé l'Aviation, Bernotti, s'appuyant plus que jamais sur le concept de « nécessité », insiste sur l'importance de la *coopération aéronavale* pour la guerre future. Ce postulat justifie, selon lui, le porte-avions. La litanie des restrictions imposées à l'armée de l'Air souligne sa faiblesse et son incapacité à accomplir les missions que l'on attend d'elle. C'est pourquoi, loin de s'affronter dans un débat stérile, Marine et Aviation gagneraient à unir leurs efforts. Le porte-avions serait le compromis idéal pour les besoins de la Marine, l'armée de l'Air restant libre de ses frappes à partir de ses bases.

En ce qui concerne plus directement le navire, on constate que depuis 1927 de nombreux détails ont été repensés. L'adhésion d'une grande partie de l'état-major de la Marine et les études menées à son profit n'y sont pas étrangères.

Tout d'abord, celui-ci a officiellement admis la faisabilité « d'une unité expérimentale » ; une seule, mais susceptible d'ouvrir la voie. Le concept *expérimental*, à la fois novateur et propre à surmonter l'épineuse question financière, est une nouvelle fois au cœur de l'argumentation. Ensuite, dans le domaine de la coopération aéronavale, le porte-avions représente un réel progrès, auquel l'Italie ne peut rester étrangère. Enfin, l'Italie doit prendre exemple sur les autres Marines et investir dans ce domaine.

---

[10] Giuseppe Fioravanzo, *Manuale Teorico-pratico di Cinematica navale. Fondamenti di Impiego delle unità in combattimento*, Académie Navale Royale, Livourne, 1927. Le concept de cinématique *navale* cède la place à celui de cinématique *aéronavale* dans l'édition de 1929 : sa justification parut si importante qu'elle fit l'objet de la préface.

Ici Bernotti insère un événement significatif. En effet, en 1928, l'armée de l'Air venait de regrouper à terre sous son commandement unique toutes les unités aériennes ; décision radicale rendant plus nécessaire que jamais une coopération sans faille entre les deux Armées !

Parallèlement, les directives publiées par l'état-major de la Marine en mai 1928 permettent de considérer le profil du porte-avions comme tracé. Un déplacement de 15 000 tonnes jugé suffisant en comparaison des nouveaux porte-avions américains, permet d'optimiser les 60 000 tonnes que le traité de Washington assigne à l'Italie. Ce facteur a donné lieu à une étude des performances en fonction des paramètres suivants : vitesse et autonomie égales à celles des grandes unités, armement anti-torpilles (6 tourelles de 152 mm) et anti-aérien (7 tourelles de 100 mm), protection horizontale égale à celle des croiseurs légers (pont d'envol), tôlerie verticale doublée (munitions, moteur, carburant), protection sous-marine.

La disposition à bord des aéronefs (volume) épouse un large éventail de missions : 18 avions de chasse, 12 de reconnaissance, 6 ou 12 d'assaut.

Le projet déjà mis à l'étude par le Comité des projets au moment où Bernotti écrit représente un pas en avant substantiel ; mais le succès obtenu au sein de la Marine reste suspendu à la décision du Ministre, Mussolini.

Il convient de préciser qu'il se heurte non seulement aux doutes de ce dernier et à la concurrence de l'armée de l'Air, qui sont réels, mais aussi à l'attachement d'une partie de la Marine aux grandes unités, à la construction d'un essaim d'unités légères. C'est ce que laisse entendre au moins une des trois principales objections contre le porte-avions rapportées par Bernotti.

La première tient à l'allongement du rayon d'action des avions, qui permet théoriquement d'atteindre tous les points de la Méditerranée.

La seconde est d'ordre matériel et regroupe deux arguments : la dépense, atteignant la somme, excessive, de 300 millions de lires ; et les inconnues d'ordre technique, notamment les difficultés d'appontage, apparaissant comme un obstacle insurmontable.

Enfin, la concurrence du Nouveau programme constitue un frein au porte-avions, car les nouveaux navires seront capables de catapulter un nombre plus conséquent d'aéronefs. Il convient donc de tempérer l'enthousiasme affiché au sujet de l'adhésion de la Marine. Néanmoins, les décisions qui viennent d'être promulguées sont autant de combats remportés dans la bataille du porte-avions.

La réponse que Bernotti oppose à ces objections passe par un postulat qui sous-tend l'architecture de son argumentation : pourquoi en effet construire un porte-avions sinon parce qu'il est *nécessaire* ?

Il l'est d'abord parce que lui seul garantit l'opportunité du concours aérien. L'Aéronautique basée à terre n'offre aucune garantie.

Ensuite, Bernotti renverse l'argument de l'inconnue dans le domaine technique : le type expérimental du porte-avions s'impose justement en raison des questions techniques à résoudre. L'Italie se doit de relever ce défi scientifique et technologique dont les avancées seront capitales pour l'avenir ; or elle ne peut le faire que par le biais d'un prototype expérimental, à cause du secret maintenu par les grandes Marines autour des résultats de leurs propres expériences. On ne pourra donc compter que sur soi pour apprendre et progresser.

Enfin, le porte-avions est nécessaire parce qu'il permet à la flotte de disposer en mer d'avions sur l'intervention desquels elle peut compter, alors que la fiabilité des hydravions embarqués reste douteuse.

Si les réponses aux deux premières objections sont en substance les mêmes qu'en 1927, ce dernier point était traité dans les *Fondements* au sein de la réponse à la première objection d'ordre géographique. Ici, Bernotti a choisi de lui accorder un intérêt spécifique en le traitant à part. Le défaut de fiabilité qui affecte les hydravions embarqués est imputable à leur incapacité de se poser sur un navire en mouvement (le navire devant s'immobiliser pour les remonter à bord à l'aide d'une grue). De plus, ils ne peuvent être employés qu'une fois durant leur mission et chaque unité n'en dispose qu'en petit nombre ; sans compter que leur gabarit ne permet que des missions de reconnaissance. Inutile d'insister sur le fait qu'il faut y voir une réponse adressée aux fidèles du Nouveau programme de 1928.

L'argumentation de Bernotti[11] puise sa source dans les faiblesses de la Marine de son époque, de sa composante aérienne et d'une coopération rendue impossible par une Aéronautique retranchée dans sa citadelle idéologique. L'amiral pressent parfaitement les dangers d'une guerre pensée comme uniquement aérienne, et non aéromaritime. D'autre part, il se tourne résolument vers l'avenir et mise sur les nouvelles technologies, convaincu de leur apport à moyen terme dans la guerre future. Une impasse dans ce domaine serait une erreur fondamentale. C'était déjà une des principales leçons tirées du premier conflit mondial ; or, les *Fondements* et la *Politique navale* encadrent une actualité qui corrobore leur réflexion théorique. L'investissement dans les nouveaux moyens, tout comme la nécessité d'une

[11] Synthèse des arguments contre les doutes soulevés, voir Beta, *Per l'aviazione navale*, dans *Rivista Marittima*, juin 1929, p. 227 et 228.

coopération aéronavale *efficace* sont les deux clefs du nouveau programme de construction dans lequel le porte-avions trouve logiquement sa place.

Bernotti se signale par la fidélité aux principes stratégiques fondamentaux mis en lumière en 1923. Sa vision prémonitoire, pleine de justesse, procède d'un raisonnement qui tient compte du sens de l'histoire et analyse de manière hautement pragmatique l'activité des autres grandes Marines militaires. Concevant dès 1927 l'utilisation tactique du porte-avions, Fioravanzo ouvrait sa réflexion à quelques fondements stratégiques, à partir des possibilités ouvertes par ce moyen nouveau. Les abondantes concordances d'idées entre les deux penseurs de stratégie navale prouvent à quel point le fantôme du porte-avions hantait alors la pensée navale italienne. Il ne manquait que la réalisation à ces vues audacieuses.

Un bond technologique sans précédent

Le concept d'une aviation embarquée repose sur un postulat tout à fait original propre à Bernotti et à Fioravanzo : la maîtrise de l'espace aérien est pour eux une partie intégrante de la maîtrise de la mer. Il va sans dire que ce postulat, impliquant un commandement tactique *aéronaval* exercé depuis la mer, place d'emblée leurs conceptions stratégiques en opposition avec l'armée de l'Air. Seule une intégration totale de l'aviation aux forces navales compenserait le défaut de fiabilité de cette dernière. Nombre d'exemples en illustreront la nécessité, dans l'œuvre même de Bernotti ; il suffit de se reporter à son analyse de la bataille de Punta Stilo ou du cap Matapan.

Du concept d'une aviation propre à la Marine découle celui de son vecteur. Le porte-avions pur suppose une révolution technologique radicale, défi qui impose de résoudre de nombreuses inconnues. Le secret dans lequel les grandes Marines gardent jalousement leurs résultats ne laisse d'autre choix à l'Italie que de passer par le stade expérimental, afin d'obtenir à son tour les résultats indispensables. L'occasion fut offerte en 1927-1929, quand les grands programmes quinquennaux de rénovation de la flotte furent lancés. Elle disposait au sein de l'état-major de la Marine du potentiel théorique nécessaire à sa faisabilité : « Le navire porte-avions est encore au stade expérimental, mais sera un élément extrêmement important de la guerre future, parce que c'est essentiellement sur ce type de navire que sera fondée la corrélation aéro-maritime dans sa forme directe »[12]. En conséquence, l'Italie ne peut attendre la prochaine guerre pour s'apercevoir que le porte-avions est nécessaire. Une course contre la montre s'est donc engagée, l'Italie ne doit plus perdre de temps.

[12] Romeo Bernotti, *Fondamenti di politica navale*, 1927, réédition par Giorgio Giorgerini, Rome, 1997, p. 58.

Bernotti et Fioravanzo attestent de l'esprit novateur qui animait la pensée navale italienne. Sur le plan stratégique comme sur le plan technologique, un bond en avant l'aurait propulsée au rang des grandes puissances maritimes modernes, comblant son retard et dépassant sa rivale transalpine. C'est cette *innovation technologique* avant la lettre[13] qu'envisage Bernotti.

Admettre « la nécessité d'un type de navire expressément construit à cette fin », c'est tourner la page de la Première Guerre mondiale, avec son transporteur d'hydravions *Europa*, le croiseur anti-aérien imaginé par Fioravanzo en 1921 ou le *Giuseppe Miraglia* de 1925. Alors que le *Béarn* restait un *cuirassé porte-avions*, Bernotti anticipe avec le « *véritable* porte-avions », conçu *ex ovo* comme type à part entière, équipé d'avions de chasse, de reconnaissance et d'assaut à roue[14]. Ce choix révolutionnaire est la seule manière de sortir du flottement doctrinal dont l'amiral ne cesse depuis 1923 de dénoncer les effets pervers. En fait, ce projet ne trouvera de réalisation que dans le programme français de 1938, prévoyant la construction des deux porte-avions *Joffre* et *Painlevé*. Ce seront les deux premiers conçus comme tels, avec une artillerie entièrement anti-aérienne, sans catapulte, mais avec brins d'arrêt[15]. L'armement anti-surface disparaît car d'autres unités assurent sa défense. Les techniques sont maîtrisées, la fonction s'épure. L'existence du porte-avions est en soi une nécessité qui ne le borne pas aux Marines océaniques, mais l'impose même dans une mer étroite comme la Méditerranée.

[13] Pour reprendre le concept de Jacques Sapir, *Le nouveau XXIe siècle. Du siècle « américain » au retour des nations*, Paris, 2008.

[14] Beta, *Per l'aviazione navale*, dans *Rivista Marittima,* juin 1929, p. 226: "pour assurer la corrélation aéro-navale, avec la continuité et l'intensité nécessaires, il n'y a qu'un moyen: le navire porte-avions, c'est-à-dire le seul capable de lancer rapidement de son pont d'envol et de permettre le retour sur celui-ci à un nombre vraiment important d'appareils de chasse, de reconnaissance et d'assaut". Malgré l'exploit de Lindbergh en 1927, Balbo impose l'hydravion, écrasant les expéditions scientifiques contemporaines de Nobile en dirigeable.

[15] Voir le résumé pratique de Jean Moulin, *Les porte-avions français*, Rennes, 2008, p. 12-13 et p. 17

Le *Giuseppe Miraglia* (ancien Città di Messina transformé en 1925), entré en service le 1er novembre 1927 comme navire de soutien logistique aux hydravions armant les navires de bataille et les croiseurs, servait d'atelier: il assurait assistance, réparation et transport. Vue de la poupe.

Le marin et le politique

Si Bernotti a échoué, c'est que la responsabilité ultime revint au politique. Mussolini, incertain, ne perçut pas le parti à tirer de cette innovation : « Les Hautes autorités de la Marine ne réussirent pas à remporter la bataille en faveur de l'aviation coopérante ; le chef du gouvernement, qui était aussi ministre de la Marine et de l'Air, s'il semblait parfois accueillir le point de vue de la Marine, revenait, après d'incompréhensibles fluctuations, à la thèse défendue par l'arme aérienne, imposant sa décision »[16]. L'argument financier l'emporta et avec lui l'illusion que l'avion, prétendument moins coûteux, se substituerait avantageusement aux autres armes ; proclamé arme *fascistissime*, il trouve dans la Péninsule et les îles des porte-avions naturels. L'erreur politique fut d'adhérer complètement à la thèse de Giulio Douhet, qui étouffa toutes les autres possibilités. Le général italien, promoteur de la doctrine de l'*Air intégral*, se fondait sur la conviction que l'avion était capable d'assurer la victoire dès les premiers jours par la neutralisation de tout le potentiel de l'ennemi grâce au bombardement stratégique massif de *croiseurs* aériens. Une telle théorie séduisait, car elle offrait l'avantage d'épargner nombre de vies humaines, grâce à la brièveté du conflit. Ainsi

[16] Romeo Bernotti, *La Guerra sui mari, op. cit.*, p. 51.

naît le concept d'*Armée aérienne*, qui exige d'absorber toutes les énergies du pays dans la construction d'une flotte aérienne puissante au détriment des autres.

On assiste alors à une radicalisation de cette idéologie dans l'entourage du *Duce*, dominé par la personnalité du général Italo Balbo, magistral réorganisateur de la *Regia Aeronautica* en 1926 en tant que secrétaire d'État, maréchal des forces aériennes à partir du 19 août 1928, ministre de l'Aviation l'année suivante à seulement 33 ans ! À la suite de la croisière de juin 1929 au Moyen-Orient, Balbo rapportait de manière inexacte les opinions de Bernotti, « le plus fier représentant de cette tendance de la Marine qui voudrait absorber l'hydro-aviation et subordonner l'aviation terrestre à l'armée de Terre »[17], mettant en jeu « l'unité ou le démembrement de l'Aéronautique ». À la logique impartiale de ce dernier il oppose un non personnel : « Vous voulez le porte-avions, mais moi, je ne vous le ferai pas construire ». Ainsi, avec la fin de l'affectation de Bernotti à l'état-major, l'étude du projet de porte-avions fut abandonnée.

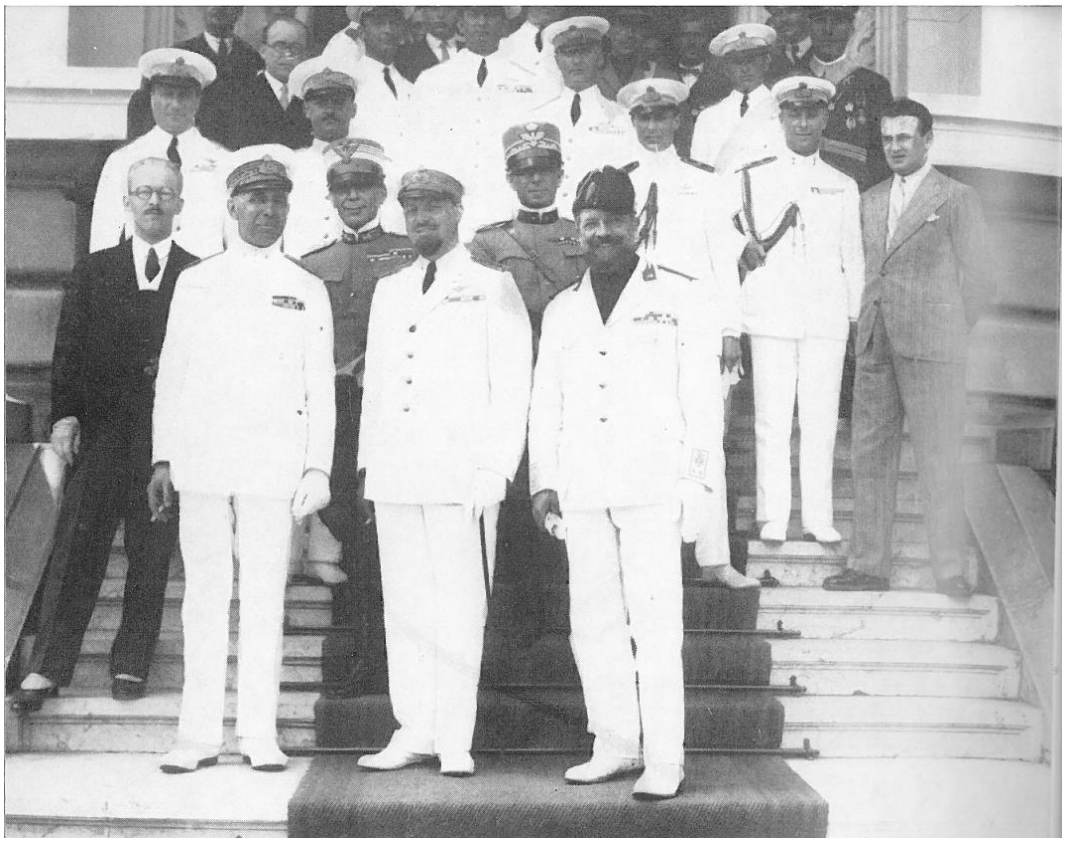


Photo prise lors de la croisière de juin 1929 au Moyen-Orient, on retrouve au premier plan l'amiral Bernotti et le général Balbo.

[17] Italo Balbo, *Da Roma a Odessa*, Milan, 1929, rapporté par Romeo Bernotti, *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milan, 1971, p. 202.

Or, le besoin d'un porte-avions fut senti comme incontournable par d'autres[18] penseurs. Vision non suivie d'effet, sinon par la suite et trop tard. Pour l'Italie ce fut un avortement. L'amiral Bernotti fut désavoué par une lettre de Mussolini, qui raya d'un mot son projet de porte-avions, privant la Marine d'un outil dont elle eut désespérément besoin en 1940 à la déclaration de guerre. Négliger l'arme aéronavale embarquée – là résidait l'innovation de Bernotti – fut un choix stratégique que l'Italie paya au prix fort. En fait, le porte-avions se trouve être le lieu de confrontation de deux doctrines stratégiques : d'un côté l'arme exclusive, après Lissa l'éperon, maintenant l'avion ; de l'autre la coordination de tous les moyens existants (ou la *liaison des armes*, chère à Castex). Les années 1927 à 1929 sont au cœur d'une véritable bataille d'idées autour de l'*Air intégral*. Ce sont les années où G. Douhet écrit avec la plus grande prolixité, avant de s'éteindre[19] brutalement en 1930. Sa doctrine balaya toutes les autres alors que se jouait le sort du porte-avions et de *l'aviation coopérante*. Bernotti le rappelle vingt ans après[20] : « Particulièrement nuisible fut le fait que la doctrine de l'Aviation, au lieu de s'inspirer du concept fondamental de l'emploi harmonieux des forces armées, affirmait la nécessité de devoir conduire sa propre guerre ». Pourtant, l'aéronavale était la clef de l'abolition des limites entre les éléments, polyvalence qui ne fut pas prise en compte dans les hautes sphères politiques.

D'autre part, cette période est marquée par un profond changement des mentalités. Dans l'après-guerre, vu le bilan des hostilités et les déséquilibres mondiaux, la démobilisation se mua en immobilisme. Le mot d'ordre du traité de Washington semblait être de ne plus perturber le nouvel équilibre instauré à l'issue du conflit ; si bien que cette convention de désarmement revenait à figer la hiérarchie des grandes puissances dans le domaine maritime et condamnait par avance toute velléité d'évolution, en raison notamment des problèmes financiers.

Or, voilà que cet ordre vacille : ressenti comme artificiel, il ne correspond plus aux progrès de la technologie ni aux aspirations des différents pays. Exemple symptomatique, le différend entre la France et l'Italie, qui ne parviendront jamais à l'accord sur la parité de tonnage même à la veille de la conférence internationale de 1930. La recherche d'un ordre nouveau semble alors agiter le concert des nations désormais insatisfait du cadre imposé par

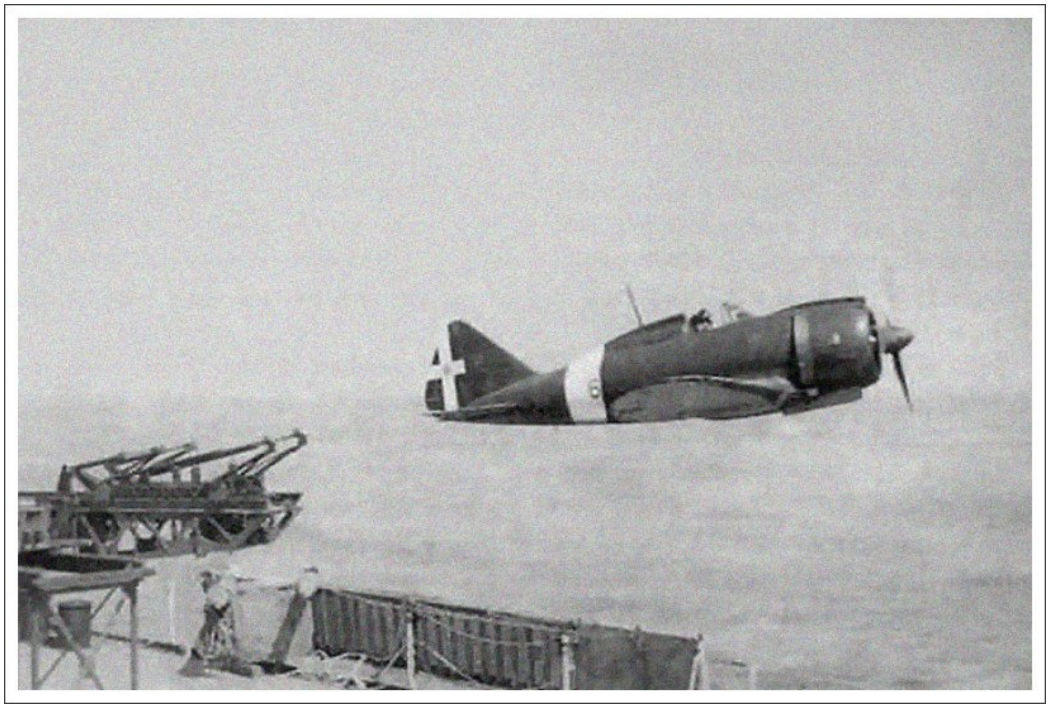
---

[18] Autour de Fioravanzo évoluait tout un courant d'idées : Silvio Salza, *Pro navi portaerei*, dans *Rivista Marittima*, 1929, 9, vol. 241, p. 152 ; Carlo Giartosio, *Sulla correlazione aero-marittima*, dans *Rivista Marittima*, 7, 1929, vol. 241, p. 3. Cf. Ezio Ferrante, *Il pensiero strategico navale in Italia*, dans *Rivista Marittima*, 1983, supplément.

[19] *Il dominio dell'aria* (1921) exerça une influence considérable, y compris en France. Revu, il parut en 1927 sous le titre *La guerra dell'aria*. Sujet de dissension, l'avion d'assaut préconisé en 1926 par le général Amedeo Mecozzi.

[20] Romeo Bernotti, *La Guerra sui mari, op. cit.* , p. 51.

le traité ; au point de susciter l'inquiétude que reflète le pacte « Briant-Kellog », cosigné en 1928 par le roi d'Italie.



Décollage d'un Reggiane RE.2000 depuis le *Vittorio Veneto*.

Les espoirs de l'amiral Bernotti se comprennent mieux une fois son action mise en perspective dans le créneau singulier des années 1927 à 1929. Si l'afflux d'idées nouvelles qui irrigue l'Italie lui offre une occasion unique d'effectuer un bond en avant en réalisant son premier porte-avions, c'est parce que cette période est marquée par un élan novateur dans les programmes. En accédant à de hautes responsabilités où le programme était à l'étude, l'amiral Bernotti était porté par une nouvelle vague. Les lois fascistes venaient d'instaurer un pouvoir fort et de fonder institutionnellement l'intervention de l'État. Porteur d'idées nouvelles, Bernotti peut compter sur cette force pour orienter la Marine dans la voie de la modernisation. À partir de 1926, de grandes « batailles » sont lancées à grand renfort de propagande : bataille du blé, de l'acier, consolidation de la monnaie. C'est dans ce contexte qu'est publié le premier de ses ouvrages faisant mention d'un projet de navire porte-avions, qui servira officiellement de directive. Grâce à ce document, Bernotti influe sur les programmes navals.

Survient la crise économique de 1929. Si elle a pour conséquence la politique d'autarcie, l'Italie réagit néanmoins énergiquement en s'engageant dans une politique de grands travaux visant à moderniser le pays : c'est dans ce contexte, nouvel élan après la première vague de 1927, que le programme naval de 1929 s'insère. Sous la forme du quinquennat, il offre enfin une vue à long terme sur le devenir de la Marine.

L'État intervenant dans tous les domaines, à plus forte raison dans le domaine militaire, on comprend que Bernotti reste suspendu à la décision du Ministre. Or, Mussolini ne cesse d'hésiter, attitude incompréhensible puisqu'il approuve[21] en 1928 « l'étude d'un projet de navire porte-avions expérimental de 15.000 tonnes (…) sous réserve de délibération sur son exécution ». Au même moment, il est vrai, d'autres sujets de grande ampleur l'occupent, comme les accords de Latran signés début 1929.

Une première fois, le couperet était tombé, tranchant net sous tous ses aspects le projet préconisé dans ses *Fondements* : son tonnage réduit, sa dimension expérimentale, sa « nécessité », et en fin de compte le principe même d'un type d'unité porte-avions. C'est ce qui apparaît clairement dans la lettre du chef du gouvernement à son sous-secrétaire d'État, l'amiral Sirianni, datée du 23 octobre 1927 : « J'insiste sur mes réserves concernant la nécessité de construire un navire porte-avions, spécialement dans le format réduit ou expérimental que conseille Bernotti ».

L'amiral se décourage-t-il pour autant ? Présidant en 1928 à la programmation des nouvelles constructions navales, il essaie d'imposer derechef cette idée, en la fondant toujours sur le critère de la *nécessité*, le critère même que Mussolini a écarté. Aussi la retrouve-t-on en 1929 dans *Notre politique maritime*. Si force est alors de reconnaître son échec au plan politique, il restera fidèle à ses principes par la suite ; sorti de ses fonctions, il se déclarera « particulièrement peiné de ne pas avoir pu apporter une contribution efficace à l'entente entre Marine et armée de l'Air ». Le divorce est donc consommé.

Bernotti distingue deux niveaux de responsabilité, technique et décisionnelle : « Le devoir de l'Etat-Major doit être limité à l'examen des questions du point de vue technique ; le devoir de l'Homme d'État est d'évaluer si les solutions doivent être modifiées pour des raisons politiques ». Il ne lui appartient donc pas d'aller à l'encontre des décisions politiques, spécialement au plus haut niveau de l'État ; prudence dictée certes par les conditions politiques de l'époque, mais qui n'exclut pas le devoir de défendre ses opinions. Que le mémoire de 1929 ait conservé le projet de porte-avions, en lui accordant une ampleur au moins aussi grande, est une preuve significative de la pugnacité déployée en première ligne pendant plus de deux ans, même après avoir essuyé un premier revers. Cette ténacité à persuader de la nécessité du porte-avions apparaît d'autant plus clairement que *Notre politique maritime*, inexplicablement ignorée par la littérature historique d'après-guerre, représente l'application du programme élaboré en 1927. Bien plus, comment ne pas s'étonner de voir réapparaître le porte-avions dans ce document qui, destiné à l'origine aux amiraux,

[21] Romeo Bernotti, *Cinquant'anni nella Marina militare*, Milan, 1971, p. 194; et p. 172 pour la lettre du 23 octobre 1927 signée Mussolini.

constitue la pierre d'angle du *Programme Mussolini* réorganisant la Marine militaire italienne ?

L'idée de modernité qui imprègne particulièrement les deux mémoires de Bernotti est portée par le courant d'idées contemporain : elle recoupe le mythe de la grandeur italienne, ainsi que l'idéologie de l'homme nouveau fasciste. Le projet de porte-avions, compte tenu de tout ce qu'il offre d'innovant, s'inscrivait dans la révolution des esprits et dans la transformation de la société. Son échec se confond ainsi, au seuil des années 30, avec celui d'une politique générale qui en définitive ressemble davantage à un pouvoir totalitaire qu'à un véritable progrès.

Alors que la Grande-Bretagne, bientôt suivie par l'Italie, s'égare dans la voie du regroupement de toute l'aviation dans la *R.A.F.* dès 1918, États-Unis et Japon se démarquent de cet exemple par la création d'une aviation embarquée, réellement dotée en matériel, personnel et porte-avions. Les Britanniques se trouveront donc contraints par la suite de combler leur retard. Ce qu'ils feront très bien, pour preuve le succès de l'*Illustrious*, qui en 1940 frappera dans le port de Tarente une partie de la flotte de combat italienne et pèsera sur les opérations en Méditerranée. De même, de 1941 (Pearl Harbour) à 1945, le porte-avions sera le principal outil des protagonistes américains et japonais dans le Pacifique.

À la veille du XXe siècle, l'Italie transférait à la Marine[22] la défense des côtes. L'armée de l'Air à peine créée, ce rôle reviendrait à l'aviation ? Sur le plan doctrinal, ce glissement rompt le nécessaire équilibre de la combinaison des moyens. Dans les faits, il fut le dangereux résultat de l'influence exercée par les chantres de l'*Armée aérienne*. Dans le dialogue de sourds[23] entre Marine et armée de l'Air, cette dernière finit par l'emporter. Cependant, ni la guerre d'Ethiopie ni les bombardements massifs de Londres ou de l'Allemagne ne validèrent la doctrine de Douhet ; au contraire, donnant raison à Bernotti, la Seconde Guerre mondiale fit du porte-avions la formidable illustration du concept d'une Marine *efficace.* Au-delà de la jalouse obstination de l'Aéronautique à vouloir mener seule la guerre, la leçon de l'amiral reste vivante : l'Italie ne saurait tirer bénéfice que d'une réelle coordination opérationnelle entre Marine et Aéronautique, du développement d'une véritable

---

[22] Domenico Bonamico, *La difesa marittima dell'Italia*, Rome, 1881; Romeo Bernotti, *Il potere marittimo*, Livourne, 1920, ch. III, *Il nostro problema marittimo*, p. 535 et suiv.

[23] Ferruccio Botti, *Un dialogue de sourds : l'aviation et la guerre maritime en Italie dans l'entre-deux-guerres*, dans *Stratégique*, 59, 3, 1995, p. 83-121 ; Mariano Gabriele, *Romeo Bernotti, Il pensiero strategico*, Rome, 1997, p. 35-36.

composante navale de l'aviation et de la création d'un maillage de bases propre à couvrir la Méditerranée. C'est dans ce cadre que le *véritable* porte-avions, dont la polyvalence assure la domination de l'espace aéromaritime, apporte une réponse pertinente à la nécessité de croiser au large pour maîtriser les accès de la Péninsule.