

LA MARINE FRANÇAISE EN 1939-1940. FORCÉS ET FAIBLESSES (*)

Contre-amiral CHATELLE

RESUMEN

La Marina de 1939 era una fuerza homogénea y bien entrenada comparada con la de 1914, conjunto envejecido y mal equilibrado.

La reconstrucción se debió en gran parte al Jefe de Estado Mayor Darlan, nombrado en 1937, que lleva a cabo una profunda reorganización en todos los aspectos: estratégico, logístico y de racionalización del mando. Darlan no tenía más que una obsesión: hacer de la Marina francesa de 1939 un útil perfectamente preparado para cumplir su misión, tanto en la guerra como en la paz.

El resultado de esta reorganización fue claro: una Marina experimentada, con un rejuvenecimiento y una especialización notables de la oficialidad. Existían, sin embargo, algunas lagunas: las técnicas de detección llevaban un retraso considerable respecto a las otras naciones europeas; la flota de submarinos presentaba graves deficiencias; los navíos de superficie pecaban a veces de frágiles y su radio de acción era insuficiente; la defensa antiaérea era escasa y la aeronáutica naval tendrá que esperar a 1938 para que el Estado Mayor decida la construcción de dos portaviones con puesta en servicio prevista para 1942.

Teniendo en cuenta la estrategia adoptada durante la guerra, donde el papel de la Marina era: asegurar la libertad de las comunicaciones, el dominio del Mediterráneo, responder a las acciones del Eje y ejercer bloqueos o llevar a cabo alguna acción en los Balcanes o Libia, se puede decir que la Marina no constituía una fuerza excesiva para las necesidades militares del país.

La Marine française à l'entrée en guerre.

Une marine mise en chantier avant 1934.

Il est d'usage de dire, un peu hâtivement peut-être, que la Marine française n'a jamais été aussi forte qu'en 1939, au moment où se déclenche la Deuxième guerre mondiale. Et il est certain qu'avec 675.000 tonnes en service ou en construction, la flotte française, qui détient toujours le 4ème rang mondial derrière la Grande-Bretagne (près de 2.000.000 T), les Etats-Unis (1.500.000) et le Japon (environ 1.000.000 T), représente une force non négligeable. De plus cette marine, édifíée en fonction de missions bien définies, constitue une force homogène, bien entraînée, bien organisée, remarquable-

(*) Conferencia pronunciada en el coloquio hispano-francés organizado por la Casa de Velázquez y el Departamento de Historia Contemporánea del CSIC, con la colaboración del Centre d'Histoire Militaire et d'Etudes de Défense (CNRS) sobre *Modernización y Reforma en el Ejército español y francés entre las dos guerras mundiales*, 1, 2 y 3 de diciembre de 1986.

ment commandée, qui jouit dans le pays d'un prestige considérable, et qui surclasse largement, à l'entrée en guerre, une marine allemande encore en plein développement. D'ailleurs, on a comparé souvent cette situation à celle de la marine de 1914 qui, avec un tonnage sensiblement équivalent (690.000 T), se présentait en fait, à l'entrée en guerre, comme un ensemble vieilli, et surtout mal équilibré après plusieurs décennies d'affrontements et d'errements doctrinaux, d'incertitudes aussi sur son emploi et ses missions, notamment dans le cadre d'un conflit continental.

Pourtant une constatation s'impose, la Marine française en 1939 est une marine en pleine évolution, et force est de reconnaître que ce tableau d'une flotte moderne, parfaitement équilibrée, s'adresse plutôt à la marine prévue pour les années 1942-1943.

En réalité, *c'est avec la marine de 1934* que la France entre dans la guerre, une marine reconstruite avec pragmatisme et opiniâtreté grâce à l'action de ministres —Georges Leygues, Raiberti— et de chefs d'Etat-major —les amiraux Salaün, Violette, Durand Viel— de valeur, à qui revient le grand mérite d'avoir poursuivi une politique ferme et réaliste, dans un contexte politique et économique parfois difficile, ainsi que nous l'a montré le professeur Philippe Masson.

Et il est certain qu'au début des années trente, l'objectif affiché par l'Etat-major de disposer d'une Marine légèrement supérieure en tonnage aux marines allemande et italienne réunies n'est pas loin d'être atteint, en dépit de certaines insuffisances, notamment en ce qui concerne les bâtiments de ligne modernes.

Malheureusement la situation va rapidement se détériorer. D'une part l'expansion italienne se manifeste avec vigueur en Méditerranée et Rome annonce la mise en chantier en 1935 de navires de ligne de 35.000 T, les deux *Vittorio Veneto*. L'année suivante commence la guerre d'Ethiopie, le 1er novembre 1936 l'axe Rome-Berlin est forgé, et l'Italie entreprend une violente campagne de revendications concernant Nice, la Corse et la Tunisie.

En même temps est survenu le réarmement de l'Allemagne, clandestin d'abord, avec la mise en chantier de deux croiseurs de bataille, le *Scharnost* et le *Gneisenau* déplaçant 26.000 T (en réalité 32.000) au lieu des 10.000 autorisées par le Traité de Versailles, officiel ensuite avec l'accord germano-anglais du 18 juin 1935, conclu sans que la France en ait été informée, et qui va permettre à l'Allemagne de mettre en chantier deux croiseurs de 10.000 T, seize torpilleurs de 1.625 T et 28 sous-marins de 250 à 750 tonnes, por un objectif prévu de 420.000 tonnes à l'horizon 1942.

L'oeuvre de Darlan

Face à cette situation nouvelle, la politique de la Marine des *besoins relatifs* est dépassée et, dès 1935, l'Etat-major demande la mise en chantier de deux navires de ligne. Pourtant la marine n'obtiendra que deux tranches insuffisantes en 1936 et 1937, années où la priorité est donnée aux armées de

terre et de l'air. Il faudra attendre l'arrivée de Darlan, nommé chef d'Etat-major général le 1er janvier 1937, et aussi la détérioration de la situation internationale, pour voir adopter les vues de l'Etat-major. Dès lors Darlan va consacrer ses efforts à la réalisation de trois objectifs:

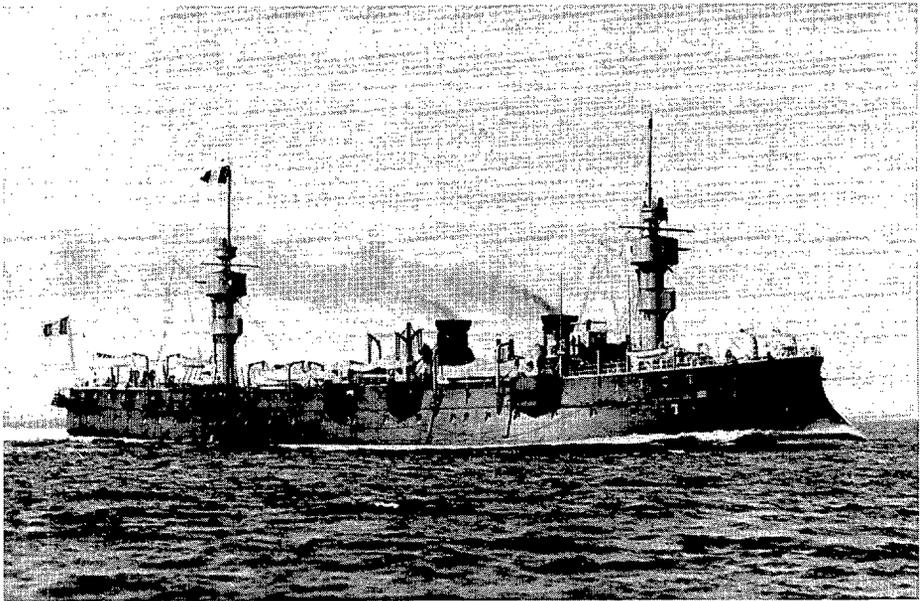
- Obtenir la construction des unités puissantes et modernes qui permettront à la Marine française de faire face à l'accroissement des marines allemande et italienne en plein développement.
- Conscient de l'impossibilité de s'opposer avec la seule marine française à une coalition germano-italienne, rechercher avec les Britanniques la signature d'un accord naval semblable à celui de 1912.
- Enfin, donner l'efficacité maximum à cette marine en pleine évolution, par des mesures de réorganisation profonde qui toucheront à tous les domaines et notamment ceux du commandement et de la logistique.

Le premier objectif se traduira par le vote de la tranche 1938 (loi de finances du 31-12-1937) qui comprend deux porte-avions, un croiseur, six torpilleurs et cinq sous-marins. Par le décret-loi du 2 mai 1938, la Marine obtiendra une tranche supplémentaire dite *tranche 1938 bis* qui concerne deux navires de ligne, un croiseur, six torpilleurs et sept sous-marins. Remaniée l'année suivante, cette tranche sera fixée finalement, tout en conservant le nom de *tranche 1938 bis*, à deux navires de ligne, un croiseur, trois contre-torpilleurs, six torpilleurs et sept sous-marins. Enfin le décret-loi du 12 avril 1939 autorise la mise en chantier d'une tranche supplémentaire, dite 1938 C, comprenant un contre-torpilleur, deux torpilleurs et quatre sous-marins.

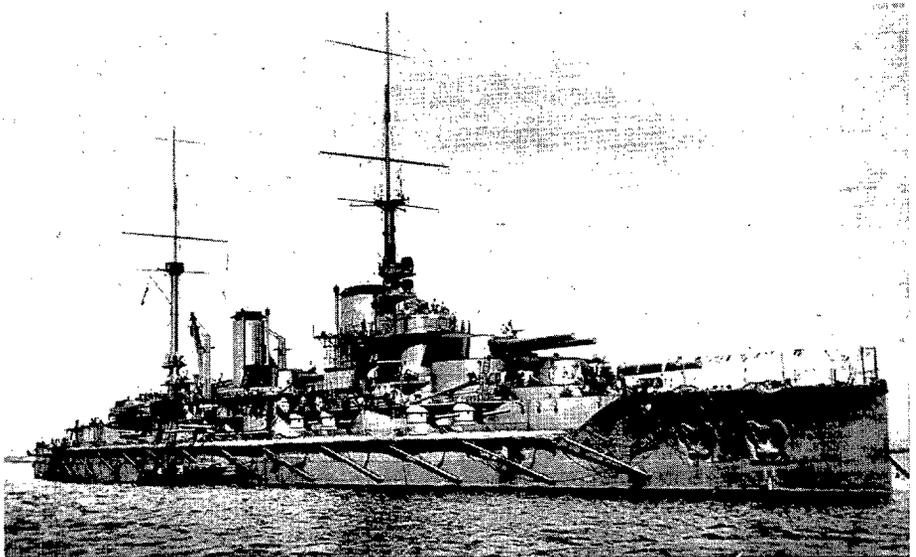
Au total est ainsi autorisée la mise en chantier de 269.000 T de bâtiments soit:

- Quatre navires de ligne de 35.000 T (*Richelieu, Jean Bart, Clemenceau et Gascogne*).
- Deux porte-avions de 18.000 T (*Joffre et Painleve*)
- Deux croiseurs de 8.000 T (*Chateaurenault et Guichen*).
- Quatre contre-torpilleurs de 2.900 T (type *Marceau, Desaix, Kleber et Hoche*).
- Douze torpilleurs de 1.800 T (type *Le Hardy*).
- Quatorze torpilleurs de 1.000 T (type *Fier*).
- Seize sous-marins.

Une flotte nouvelle est ainsi en construction, dont la date d'achèvement est prévue pour le 1er janvier 1943, et en 5 ans la Marine va absorber 7 % des crédits d'équipement des forces armées. Toutefois ne seront réellement mis en chantier que trois bâtiments de ligne (*Richelieu, Jean Bart et Clemenceau*), le porte-avions *Joffre*, les quatre contre-torpilleurs, quatre torpilleurs de 1.800 T, trois torpilleurs de 1.000 T, un sous-marin de 1.300 T, sept sous-marins de 630 T.



Navire de ligne *Jean Bart*.



Cuirassé *Bretagne*.

En réalité, faut-il le rappeler, seuls seront en achèvement en juin 1940 les deux navires de ligne *Richelieu* et *Jean Bart*, qui réussiront à quitter la métropole et, en définitive, la Marine française va entrer dans la guerre avec la flotte mise en chantier avant 1934, dans le cadre du *statut naval* de 1922.

Remarquons d'ailleurs que la France n'est pas seule dans cette situation, et que toutes les grandes marines aborderont le conflit avec des bâtiments lancés avant que ne débute la tension internationale, et construits dans un climat marqué par les contraintes financières d'après la guerre de 1914-18, résolument défavorable à tout effort naval sérieux. C'est le cas en particulier de la Kriegsmarine.

Au total la flotte de 1939 représente 175 bâtiments en service pour 554.000 tonnes; sont en construction ou autorisés 64 autres bâtiments représentant 271.500 T. Elle comprend notamment:

- Deux navires de ligne de 26.500 T armés chacun de huit canons de 330 mm, le *Dunkerque* (1932) et le *Strasbourg* (1934), répliques françaises aux *Scharnost* et *Gneisenau*, qui constitueront l'ossature de la Force de raid;
- Trois cuirassés *Dreadnought* anciens de 23.000 T, modernisés au début des années 1930: *Bretagne*, *Provence*, *Lorraine*. Trop lents pour s'opposer aux raiders allemands, ils sont capables de contrer en Méditerranée les *Cavour* italiens;
- Sept croiseurs lourds de 10.000 T armés de canons de 203 mm;
- Treize croiseurs légers armés de canons de 150 mm;
- Trente deux contre-torpilleurs, très rapides et bien armés;
- Trente huit torpilleurs;
- Soixante dix-sept sous-marins dont sept sous-marins mouilleurs de mines;
- Sept avisos coloniaux à grand rayon d'action.

A cette liste il faut ajouter quelques bâtiments qui n'ont pas été reproduits:

- Un porte-avions expérimental, le *Bearn*, construit à partir de la coque d'un cuirassé type *Normandie* (fin 1918). Ayant servi à la mise au point d'un certain nombre de matériels, il n'a en 1939 aucune valeur opérationnelle et sera désarmé dès le début des hostilités;
- Un transport d'hydravions, le *Commandant Teste*, d'une conception discutable;
- Le croiseur sous-marin *Surcouf* de 3.300 T, armé d'une tourelle double de 203 mm, portant un hydravion. Seul au monde dans sa catégorie, c'est une belle réalisation technique, mais son utilité opérationnelle se révélera également discutable.

Cette marine représente un ensemble homogène et, face aux marines allemande et italienne, bien équilibré.

Elle est jeune, ses bâtiments sont rapides, bien armés, capables de rivaliser avec n'importe quelle réalisation étrangère, les surclassant souvent dans de nombreux domaines. Les contre-torpilleurs en particulier sont sans équivalent dans les autres marines: avec plus de 45 noeuds aux essais, le *Terrible* s'est adjugé un record de vitesse qui ne sera jamais battu par aucun navire de tonnage équivalent. Les croiseurs du type la *Galissonniere* de 7.600 T sont également très réussis, alliant vitesse, puissance et protection, ce qui n'est pas le cas toutefois des *Dunkerque*, construits pour s'opposer aux *Deutschland* allemands et qui manifestent certains problèmes de tenue à la mer aux grandes vitesses.

De même pour les croiseurs de 10.000 tonnes: on a remédié avec l'*Algerie*, armé de 8 pièces de 203 mm, aux faiblesses des *Duquesne* et *Tourville* de la série précédente dont la protection était vite apparue insuffisante.

La seconde préoccupation de Darlan, devenu chef d'Etat-major, aura été d'ordre stratégique: comment éviter que la Marine française, incapable désormais de poursuivre son développement en fonction de la thèse des *besoins relatifs*, ne se retrouve seule, face à une coalition germano-italienne, menace bien réelle depuis la signature de l'axe Berlin-Rome de 1936? et menace d'autant plus sérieuse que, nous l'avons vu, la marine allemande a entrepris depuis la signature de l'accord germano-anglais de 1936 un effort sans précédent dans le domaine naval. Dès lors, l'objectif de l'Etat-major sera de rechercher l'engagement à nos côtes de la flotte britannique.

Pourtant en 1936, au moment de la crise éthiopienne, les Anglais alors sollicités avaient été réticents à s'engager, et l'accord naval de 1936, encore que de portée très relative, n'était pas sans ambiguïté. Ne s'agissait-il pas plutôt pour Londres de détacher la France de toute idée de rapprochement avec l'Italie? Les contacts pris entre les gouvernements de Paris et de Rome, qui avaient abouti à l'accord militaire du 28 juin 1935, auquel la Marine était d'ailleurs hostile, avait fait redouter un tel rapprochement à l'Amirauté, inquiète de se retrouver seule en Méditerranée devant une éventuelle coalition franco-italienne.

Le déclenchement de la guerre d'Espagne, après la remilitarisation de la Rhénanie, sera l'occasion de relancer les négociations à l'été 1936. L'Etat-major craint en effet un coup de force germano-italien sur les Canaries et les Balears et s'efforce d'obtenir de la Grande-Bretagne un engagement plus net. Pourtant le comité de non intervention du printemps 1937, qui découlera des conversations Darlan-Chatfield, se limitera à un accord sur la surveillance du littoral espagnol; une certaine coordination sera réalisée entre les deux marines, mais ce ne sera pas l'accord naval souhaité. Il faudra attendre l'Anschluss pour assister à la reprise des conversations d'Etat-major.

Toutefois, du côté anglais les réticences demeurent, que même la crise de Munich ne parviendra pas à surmonter. Ce sera en fait le *coup de Prague* de février-mars 1939, qui marquera l'ouverture de conversations définitives, et cette fois-ci, à l'initiative du gouvernement britannique. C'en est alors fini de la politique d'apaisement poursuivie depuis la fin de la Première guerre mon-

diale par la Grande-Bretagne, mais l'accord de Portsmouth ne sera signé que le 8 août 1939, à la veille de la guerre, accord qui prévoit, à l'image de celui de 1912, une large coopération entre les deux marines française et britannique. Au total, depuis l'accord du 15 janvier 1936, limité à la Méditerranée, il aura fallu deux ans pour aboutir à un protocole maritime, dans la perspective d'un conflit opposant la Grande-Bretagne et la France aux puissances de l'axe. Délai singulièrement long, à la mesure des hésitations anglaises, atermoiements qui ne seront pas sans provoquer chez les marins français amertume et irritation, des sentiments qui ne seront pas sans répercussion sur l'état d'esprit des marins français après juin 1940.

Parallèlement à ces efforts visant au renforcement de la flotte française, et à éviter qu'elle n'entre en guerre isolée, face à une coalition germano-italienne dont le potentiel se renforce rapidement, Darlan a entrepris, depuis sa nomination, de la doter des moyens logistiques nécessaires à sa mise en oeuvre, en particulier l'aménagement de bases logistiques capables d'assurer son soutien où qu'elle soit appelée à opérer.

En réalité, c'est en 1938 que s'engage une politique cohérente, échelonnée sur plusieurs années de travaux et de financement. Jusque là en effet, la part du budget consacrée au renforcement des bases nécessaires au déploiement d'une flotte moderne, ne représentera guère que 1,5 % du budget de la marine, même si déjà, au début des années 30, les études avaient repris dans ce sens, après les abandons qui avaient suivi la Première guerre mondiale, avec notamment un projet de développement de Mers-el-Kébir, moins excentré que la base de Bizerte trop proche de la péninsule italienne, et à ce titre trop vulnérable.

En 1938 sera ainsi élaboré un véritable plan quinquennal avec pour objectifs:

- En métropole, la modernisation et le renforcement des moyens de Toulon et de Brest;
- La création de points d'appui susceptibles d'accueillir des forces légères à Casablanca, Beyrouth, Abidjan, Fort-de-France, Diego Suárez et Cam Ranh;
- La création d'une grande base à Dakar, capable d'assurer le soutien des 35.000 T;
- Le renforcement rapide de Mers-el-Kébir.

En même temps était accélérée la réalisation de la politique des combustibles définie en 1926, une politique ambitieuse puisqu'elle prévoyait de se doter d'une capacité de stockage correspondant à 9 mois de guerre, mais qui avait pris beaucoup de retard.

C'est ainsi qu'au 1er janvier 1939, les stocks ne représenteront encore qu'un million cent mille tonnes de mazout et 90.000 tonnes de gas-oil, alors que l'objectif était de porter ces quantités respectivement à 2.470.000 et

195.000 tonnes en 1943. Lorsque la guerre éclatera, les stocks correspondront en fait à 3 mois et demi d'activité opérationnelle.

Les efforts de Darlan, instruit par les lacunes du conflit précédent, ont porté également sur l'organisation et le renforcement du commandement, et cela très tôt. Déjà, alors qu'il était au cabinet Georges Leygues, le commandant Darlan avait été largement impliqué dans l'élaboration du décret du 22 avril 1927, qui devait doter la Marine française d'une organisation de commandement rationnelle et efficace, évitant les difficultés de la transition entre temps de paix et temps de guerre, et permettant une réelle coordination des opérations par le commandant en chef.

Le chef d'Etat-major général chargé de la préparation de la guerre en temps de paix devient commandant des Forces navales en temps de guerre. Assisté d'un major général il a, dès le temps de paix, la responsabilité de la mise en condition et du soutien des forces. Se trouvent ainsi assurées la continuité entre la préparation et la conduite de la guerre, et la liaison, en temps de guerre, entre les forces et les services.

Il est distingué par ailleurs entre la Défense du littoral, qui incombe aux Commandants en chef, Préfets maritimes chargés localement de la coordination des services, et les opérations navales, qui sont du ressort des Forces navales. Apparaît ainsi la notion de *Théâtres d'opérations géographiques*, sous la responsabilité des commandants de forces navales.

Au niveau de l'Administration Centrale se trouve parfaitement réalisée la distinction entre Forces et Services, les Forces dépendant directement de l'Etat-major général, tandis que les Services dépendent de directeurs centraux, relevant du ministre, mais leur action doit être conduite selon les directives du CEMG.

Après 1937, Darlan renforcera encore les attributions du CEMG, en créant la section Etudes générales, chargée de la politique navale, de la politique budgétaire, de l'organisation et des liaisons interministérielles. Pour plus de souplesse, il substituera à la notion de *théâtres d'opérations*, statique et trop rigide à ses yeux, avec deux théâtres, Atlantique et Méditerranée, celle de *Forces maritimes*, sous l'autorité d'un Commandant en chef, formule dynamique, répondant aux impératifs stratégiques et susceptible de s'adapter aux besoins.

C'est ainsi qu'en 1939-1940, les opérations seront conduites, sous l'autorité directe du Commandant des forces navales, par les amiraux Nord, Ouest, Sud, Atlantique ouest, Atlantique sud et Afrique. De son quartier général de Maintenon, Darlan sera ainsi à même d'assurer la direction de l'ensemble des opérations, grâce en outre à un excellent système de transmissions.

On a pu reprocher à Darlan un centralisme excessif, et il est certain que l'homme, organisateur remarquable, même s'il n'a pas sur le plan stratégique la largeur de vue, la puissance de conception d'un Castex, théoricien remarquable, et l'un de ses rivaux lorsqu'il fut question de désigner un successeur à l'amiral Durand-Viel en 1937, n'a qu'une obsession: faire de la Marine française de 1939 un outil parfaitement préparé à remplir ses missions du temps

de paix comme du temps de guerre, se doter des moyens de la conduire et de coordonner sans entrave son action sur tous les océans. C'est pourquoi, autant il est centralisateur pour lui-même, autant il est soucieux de préserver l'indépendance de la Marine au plan national.

La loi du 14 juillet 1938 sur l'organisation générale de la Nation en temps de guerre, reprenant les grandes lignes du décret du 21 janvier 1938, consacra cette indépendance. Certes les attributions du ministère de la Défense nationale, secondé par un chef d'Etat-major général de la Défense nationale, seront renforcées. Mais il s'agit de coordination, chacun des départements militaires gardant son indépendance organique. Chacun des trois chefs d'Etat-major généraux d'armées conserve autorité et responsabilité d'exécution. Il n'y a ni fusion, ni subordination, mais seulement liaison, consultation, coordination.

Le gouvernement assure ainsi la conduite générale de la guerre et le Comité de guerre (1) la direction militaire du conflit, mais les trois CEMG restent chargés de la conduite des opérations.

De plus, en ce qui concerne la Marine, la coordination du CEMG de la Défense nationale, le général Gamelin, ne s'exerce que dans le seul cas d'opérations combinées.

La Marine de 1939: Forces et faiblesses.

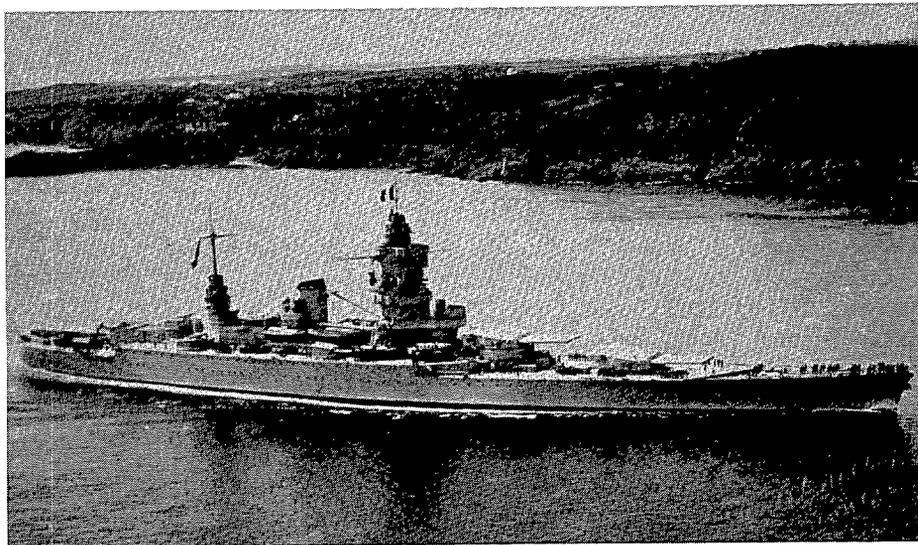
Un instrument bien rodé.

Différence fondamentale avec 1914, la marine de 1939, réorganisée, remarquablement commandée, ne s'identifie plus à une flotte de prototypes. La série prédomine et, nous l'avons vu, des séries de bâtiments souvent très réussies.

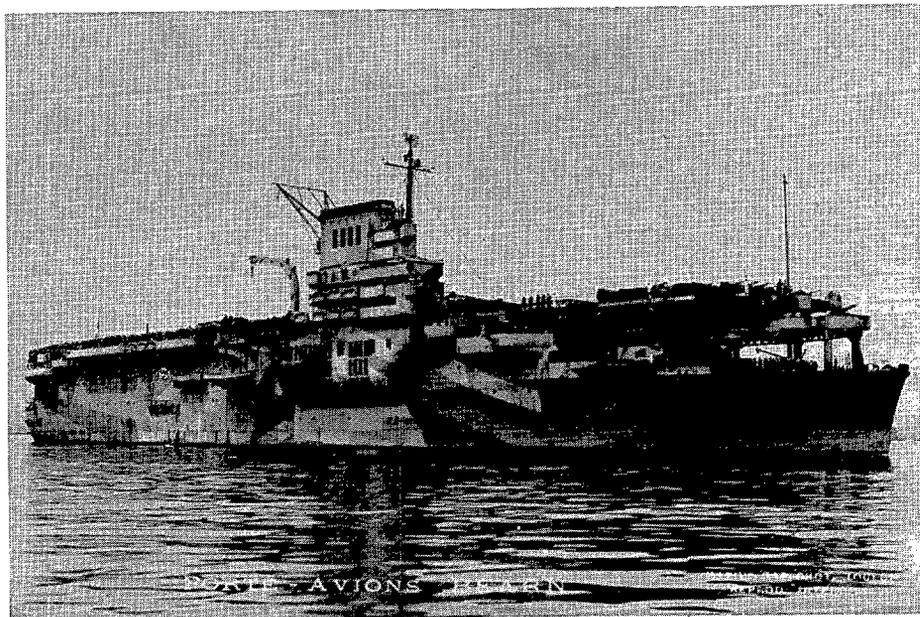
La qualité du personnel est excellente, la rénovation et le rajeunissement de la flotte s'étant traduits par une amélioration sensible de la sélection du personnel, aussi bien officiers qu'équipages.

Le nombre des candidats à l'Ecole navale est remonté très sensiblement: de moins de 300 en 1926 il est passé à plus de 600 en 1932. Il en est de même pour les équipages, le nombre des engagements tombé à moins de 3.000 en 1926, remontant à plus de 6.000 dès 1927-28, et cela bien avant que le recrutement ne soit influencé par la crise économique. Devant l'afflux des candidatures, une sélection sévère a pu être introduite à nouveau. La marine tend à devenir de plus en plus un corps de personnel de carrière. C'est ainsi qu'en juin 1940, la Marine nationale comprendra moins de 47 % de mobilisés, dont seulement 25 % pour les Forces de haute mer, ce qui expliquera sa cohésion dans les heures les plus sombres.

(1) Le Comité de guerre comprend le Président de la République, le Président du Conseil, les ministres des trois armées, le CEMG de la Défense nationale et les CEMG des trois armées.



Navire de ligne *Dunkerque*.



Porte-avions *Béarn*.

En même temps, l'enseignement et la formation ont été profondément réformés, le statut des officiers a été refondu, la condition des officiers-mariniers améliorée.

Toutes ces mesures se sont traduites par une amélioration sensible de l'état d'esprit. Ce qui explique que, contrairement à ce que l'on constatera dans la Marine marchande et les arsenaux, les événements politiques des années 1934-1936, le Front populaire, la guerre d'Espagne, n'aurent que peu de répercussions parmi les équipages.

On a beaucoup parlé du conservatisme de la Marine de 1939, et plus particulièrement de celui des officiers (2). Certains ont cru y voir la cause de l'attitude de la marine française après juin 1940.

Certes le corps des officiers de Marine est dans son ensemble conservateur. Pourtant le recrutement des officiers a sensiblement évolué, on y trouve moins d'officiers issus des *dynasties* traditionnelles. Beaucoup de jeunes se portent désormais candidats à l'École navale, séduits par l'attrait d'une arme technique, et l'officier clérical et réactionnaire, parfois caricatural, s'il existe encore, est loin de constituer la majorité. En fait, si le corps demeure dans l'ensemble conservateur, il ne s'agit nullement d'hostilité à la République, en tant que principe, mais plutôt au régime d'assemblées, à l'instabilité politique — 18 ministères de la Marine en vingt ans — à un système jugé responsable de la crise, de l'inflation, des abandons répétés, des abdications successives, remilitarisation de la Rhénanie, crise de Munich. Mais ces réserves n'ont pas d'influence sur leur qualité de marins. L'accent a été mis sur l'entraînement, les escadres naviguent, les exercices sont nombreux, les grandes navigations ont repris. L'amiral de Belot pourra ainsi écrire:

Le 3 septembre 1939, la Marine entra en guerre, comme se met en marche un moteur bien entretenu et bien huilé. La mobilisation avait été soigneusement préparée et s'effectua sans à-coups graves. Sur les navires de haute mer, déjà armés, qui sont toujours prêts au combat, l'arrivée des réservistes n'entraîna aucune difficulté. Dans les escadres on eut l'impression de partir pour des opérations, sans doute sérieuses, mais peu différentes des manoeuvres ordinaires.

Des lacunes regrettables

Lorsque la guerre éclate, cet instrument bien rodé et bien huilé n'en comporte pas moins des faiblesses, parfois surprenantes, notamment en ce qui concerne les moyens de détection. En matière de radar, la Marine française affiche ainsi un retard sensible face à l'Angleterre et surtout à l'Allemagne, dont les grandes unités disposaient déjà de radars décimétriques, alors que pourtant la France ne s'était pas désintéressée de cette invention fondamentale de l'avant-guerre. Le *Normandie* ne disposait-il pas d'un radar de navigation? Il en est de même pour la détection sous-marine par ultra-sons, en dépit des étu-

(2) Cf. L'excellente étude de l'historien américain, R. Chalmers Hood.

des prometteuses poursuivies par l'équipe du professeur Langevin, et alors que dès le début des années 1930, les destroyers de la Royal Navy étaient dotés de l'ASDIC. Lacunes d'autant plus graves que l'Italie dispose en 1939 de la première flotte sous-marine du monde, et que la flotte sous-marine allemande est en plein développement.

Dans ce domaine d'ailleurs, la Marine française, qui dispose de la seconde flotte mondiale, présente également de graves déficiences. Certes les sous-marins océaniques sont rapides en surface, ils disposent d'un rayon d'action important. Par contre, ils sont lents à plonger, leur profondeur d'immersion maximale est relativement faible; leurs torpilles et surtout leurs appareils de lancement sont très inférieurs aux matériels allemands, comme les équipements d'écoute français sont nettement moins performants que les appareils allemands.

Les navires de surface eux-mêmes, qui constituent le fleuron de la flotte française, présentent également des faiblesses. Rançon de leurs performances brillantes, ils sont souvent fragiles, car les records de vitesse de nos croiseurs (42 noeuds pour *l'Emile Bertin*), de nos contre-torpilleurs (45,2 noeuds pour *le Terrible*) ont été obtenus aux essais, dans des conditions idéales, au détriment trop souvent de la simplicité et de la robustesse qui sont les qualités essentielles à exiger d'un bâtiment de combat.

Ils sont également fragiles par gros temps, et à l'issue d'une sortie dans l'Atlantique à bord du *Dunkerque* en octobre 1939, l'amiral Gensoul adressera un réquisitoire sévère à l'égard de nos ingénieurs auxquels il reprochera de concevoir leurs bâtiments comme *s'ils devaient naviguer et combattre au bassin d'essais des carènes*, jugement que Darlan lui-même reprendra après les premières opérations.

Le second défaut de nos bâtiments en effet, c'est trop souvent un rayon d'action insuffisant. C'est ainsi que l'amiral Lepotier constatera que le rayon d'action des torpilleurs de 1.500 tonnes, calculé comme devant être de 3.000 milles à 15 noeuds, ne dépassera guère en réalité 1.500 milles, soit à peu près quatre jours d'autonomie, et seulement 25 heures à 26 noeuds. Et la série plus récente des torpilleurs type *Le Hardy*, construits avec des réserves de combustible plus importantes, ne dépassent pas 2.000 nautiques à 16 noeuds. On touche là le dilemme d'une Marine essentiellement conçue pour opérer en Méditerranée, effectuer des raids sur les côtes italiennes, pour laquelle la vitesse est essentielle pour limiter au maximum la menace de l'aviation basée à terre.

Autre faiblesse notorie des navires français, l'insuffisance de la défense anti-aérienne, qui sera mise en évidence de façon cruelle pendant la campagne de Norvège, et plus tard devant Dunkerque, faiblesse bien révélatrice de la place mineure réservée à la menace aérienne dans la conception stratégique française d'avant-guerre.

Cette DCA n'est certes pas totalement absente, mais elle se limite à des mitrailleuses lourdes contre les avions torpilleurs et à des canons de 90 ou 100 mm contre les avions opérant à haute ou moyenne altitude. Contre les avions

en piqué les bâtiments ne disposent guère que de quelques pièces de 37 mm anciennes.

Une certaine prise de conscience tardive de cette menace s'était cependant manifestée dans les dernières années (3) et avait abouti à concevoir de nouveaux canons jumelés de 37 à tir rapide, la reconversion en escorteurs anti-aériens des 6 contre-torpilleurs de la classe *Jaguar* avait été prévue, mais pour 1943... Et il est significatif de voir que le *Richelieu*, prévu avec neuf 152, douze 100, huit 37 et une trentaine de mitrailleuses, conservera après sa refonte aux Etats-Unis en 1943 ses 152 et ses 100, mais échangera canons de 37 et mitrailleuses contre cinquante-six 40 et cinquante 20 mm.

La faiblesse de l'aéronautique navale française, avec 350 appareils en service, d'une quinzaine de types différents, et dont moins d'une centaine peuvent être considérés comme opérationnels, relève directement de cette appréciation erronée de la menace aérienne. Certes des insuffisances de crédits, et les difficultés entre l'Air et la Marine expliquent en partie cette carence. Mais la cause essentielle est bien le rôle secondaire que les responsables de la Marine, en dépit de l'action de quelques pionniers, attribuent à l'avion jusqu'au début des années 30. Pourtant, en 1918, l'aéronautique navale termine la guerre avec près de 2.000 appareils et 10.000 hommes. Mais elle s'est effondrée, ne comprenant plus que 172 appareils et 2.000 hommes dès 1920.

Pourtant l'enthousiasme de quelques-uns, le lieutenant de vaisseau Teste, auquel le commandant Ballande a succédé, a permis de démontrer la possibilité de décoller de plateformes installées, à titre expérimental, sur l'avis *Bapaume*, le bâtiment de ligne *Bretagne*, puis sur le cuirassé inachevé *Bearn*, et aussi, de mettre en évidence les capacités de l'avion embarqué comme moyen d'attaque. Les essais ne resteront d'ailleurs pas totalement stériles, puisqu'ils conduiront à la transformation du *Bearn* en porte-avions; finalement, en 1940, l'aéronautique navale sera seule à posséder des formations d'avions en piqué: Chance Vought 159 et Loire Nieuport qui, débarqués du *Bearn* désarmé, se sacrifieront pour enayer l'offensive allemande dans l'Oise. Mais le *Bearn* restera seul de son espèce et, sans cesse transformé, n'aura jamais dépassé le stade expérimental: il faudra attendre 1938 pour voir l'Etat-major décider d'inscrire au budget deux porte-avions de 18.000 T, dont la mise en service est prévue pour 1942.

En réalité les efforts des pionniers ont été contrariés longtemps par la concurrence de l'hydravion, auquel les marins *classiques* attribuent seul une réelle capacité maritime. Et en 1939 la flotte dispose ainsi d'hydravions lourds *Latecoère* ou *Bréguet-Bizerte*, destinés à la reconnaissance lointaine, et à la lutte anti-sous-marine. De même, les navires de ligne et les croiseurs mettent en oeuvre des hydravions légers, type *Loire 130*, pour l'exploration et le réglage des tirs. Le transport d'hydravions *Commandant Teste* naîtra d'ailleurs de cette conception d'emploi limité de l'avion naval, mais s'avérera décevant: la récupération des appareils n'est possible que dans des conditions

(3) Notamment à l'occasion de la Guerre d'Espagne.

favorables, et la lenteur des opérations interdit de l'incorporer dans une formation de bâtiments rapides. Autres obstacles au développement d'une aéronautique embarquée: la vulnérabilité du porte-avions devant les puissantes artilleries des grands bâtiments de ligne, les problèmes difficiles à résoudre de navigation et de ralliement des appareils, les contraintes opérationnelles liées à la faible autonomie des flottilles, des doutes aussi sur l'efficacité des attaques aériennes malgré l'apparition de l'attaque en piqué, l'absence enfin de véritable politique d'emploi et d'engagement de l'aviation embarquée.

Par contre, en ce qui concerne les bases, arsenaux et aérodromes, l'efficacité de l'aviation n'est pas mise en doute, et la Marine saura se doter de moyens de protection anti-aérienne inexistant ailleurs. C'est ainsi que les batteries DCA de la marine de 90 mm. seront appelées à assurer la défense de Paris.

En réalité, les hésitations à l'égard du porte-avions et de l'aviation embarquée ne sont que le reflet de la doctrine en vigueur. On n'a guère évolué depuis la bataille du Jutland, la prééminence reste aux engagements des grands bâtiments dotés d'artillerie puissante, dont l'éclairage est assuré par des unités plus légères, l'emploi des armes reste limité au canon et à la torpille, lancée à partir de bâtiments de surface ou de sous-marins. On ne croit pas plus à la torpille qu'à la bombe lancée par avion: sur ce point l'enseignement de l'École de guerre navale est éloquent.

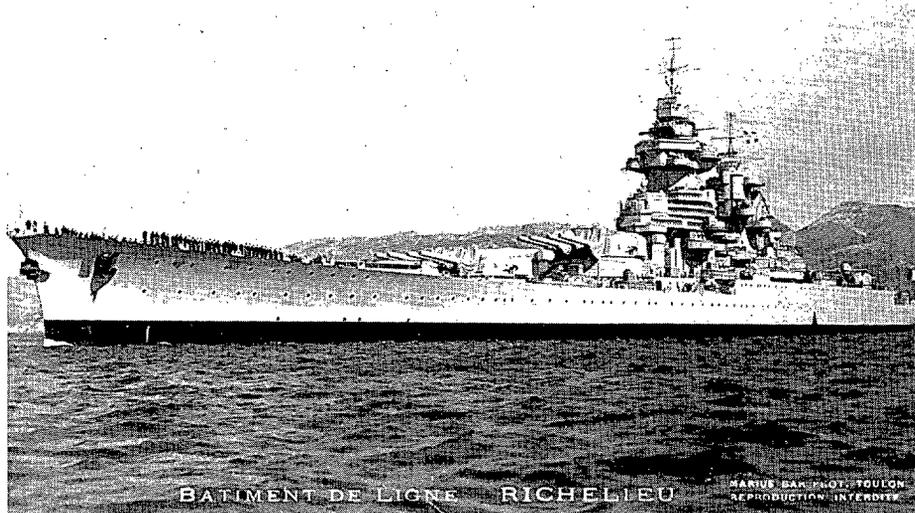
Notons ici que la situation est peu différente dans les autres marines européennes, où même la Grande-Bretagne, seule pourtant à posséder des porte-avions, n'accorde encore à l'avion qu'un rôle secondaire, complémentaire de l'action estimée déterminante des grands bâtiments. En 1939 l'Italie ne dispose ainsi d'aucun porte-avions, même si elle a su se doter d'une aviation navale plus importante que celle de la France, et l'Allemagne vient seulement de mettre en chantier les deux *Graf Zeppelin* qui ne seront jamais achevés.

Dernière lacune enfin, la politique de développement des bases que nous avons déjà évoquée, n'est encore qu'ébauchée et en 1939 la Marine française ne dispose pas outre-mer, contrairement à la Royal Navy, des bases qui lui auraient été nécessaires dans le cas d'un affrontement prolongé, et indispensables si la France avait voulu continuer outre-mer la lutte contre les forces de l'Axe.

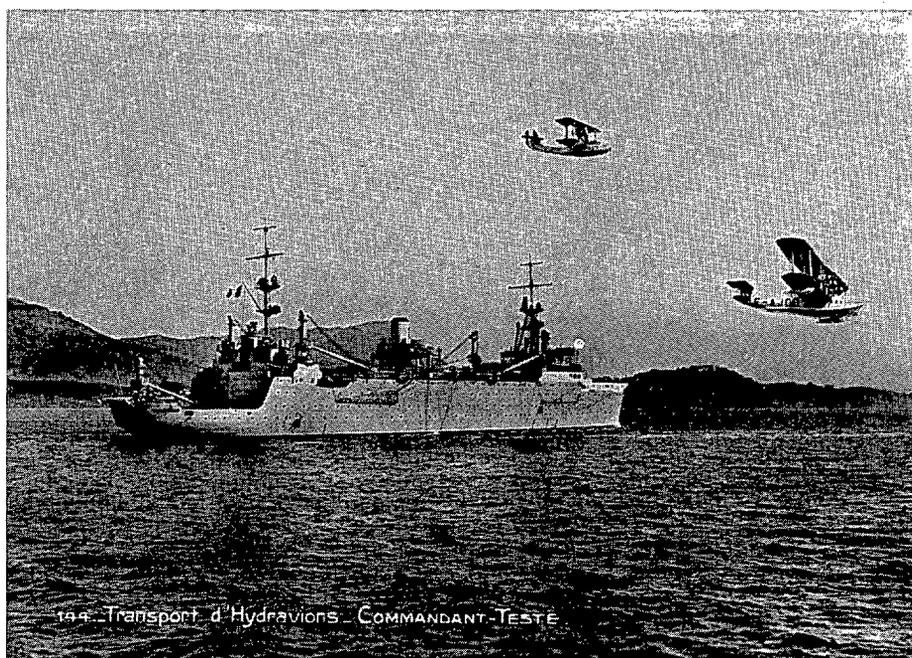
Une marine pour quelle stratégie?

De cette présentation rapide de la Marine française de 1939, avec ses points forts et ses faiblesses, que peut-on conclure?

- Qu'il s'agit, au moment où la guerre éclate, d'une marine en pleine évolution, conformément à des objectifs cohérents, mais que l'effondrement brutal du front métropolitain ne permettra malheureusement pas d'atteindre.



Batiment de ligne *Richelieu*.



Transport d'hydravions *Commandant Teste*.

- Que la création d'une marine importante, jugée parfois disproportionnée avec les besoins réels de la France, lorsqu'on évoque la guerre de 1914-18, et *développée au détriment de l'armée de terre et de l'aviation* —comme on l'a parfois dit— répondait parfaitement à la doctrine élaborée dès 1936 par le Conseil supérieur de la Défense nationale.

Instruit par l'exemple de la Première guerre mondiale, et assimilant un peu la situation de la France, à l'abri de ses fortifications, à celle de la Grande-Bretagne protégée par sa position insulaire, Gamelin est convaincu en effet que dans un premier temps il s'agit de tenir, en *gérant sagement les effectifs* et en attendant le renforcement de la puissance britannique, dont il estime les possibilités de participation à terre *infimes* au début de la guerre. Et, comme Darlan, il estime que la France *aura peut-être à conduire, hors de ses frontières, une lutte du genre de celle que l'Angleterre a souvent menée dans son histoire.*

Dans le cadre d'une position insulaire et d'une stratégie périphérique, les forces navales seront alors appelées à jouer un rôle essentiel: elles devront assurer la liberté des communications indispensables au ravitaillement de la métropole, s'assurer la maîtrise de la Méditerranée, notamment du bassin occidental théâtre d'action privilégié pour la France, face à la Marine italienne, répondre aux actions éventuelles des marines de l'Axe, et instaurer un blocus que Gamelin comme Darlan escomptent efficace. Enfin, les forces maritimes devront être capables de mener des opérations éventuelles de diversion, notamment dans les Balkans ou en Libye, avec l'appui de la Grèce et de la Turquie, soit à titre préventif, soit pour répondre à une action des forces ennemies.

Cette stratégie repose ainsi sur une Marine puissante, opérant de concert avec la Royal Navy, ce qui explique les efforts menés par l'Amirauté pour obtenir un engagement concret de la Grande-Bretagne en cas de conflit contre les forces de l'Axe.

- Que dans le cadre de cette stratégie et de ses alliances, la Marine française, à la exception de la Force de raid constituée autour de ses deux bâtiments de ligne modernes, et destinée à agir à partir de Brest et de Dakar, serait appelée à opérer essentiellement en Méditerranée, ce qui en quelque sorte justifie, ou tout au moins explique, l'accent mis sur la vitesse, au détriment du rayon d'action et parfois de la protection.

On peut dire ainsi que, compte tenu de la stratégie adoptée, la Marine de 1939, à peine supérieure à celle de l'Italie, ne constitue nullement une force excessive par rapport aux besoins militaires du pays. Elle n'a d'ailleurs absorbé globalement que 27 % des dépenses d'armement, nettement moins à la veille de la guerre.

Il n'en reste pas moins, qu'en raison de l'évolution brutale de la situation en France, dès que se déclenchera l'offensive allemande, le rôle de la Marine

dans cette guerre aura été décevant, malgré une participation brillante à la campagne de Norvège et à l'évacuation de Dunkerque.

Quasiment intacte, elle constituera après juin 1940 un enjeu politique majeur entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, qui tour à tour s'efforceront de la neutraliser ou de l'utiliser à leur profit. D'une certaine manière, en dehors des considérations politiques, ceci peut être considéré comme le plus bel hommage que l'on puisse rendre à la Marine française de 1939-1940.

Annexe A
Les principales marines européennes en 1936

Type de bâtiment	Grande-Bretagne	Allemagne	Italie	France
Bâtiments de ligne	5 Queen Elizabeth (31.000) 5 Royal Sovereign (29.000) 2 Nelson (33.500) 2 Renown (32.000) 1 Hood (42.000)	3 Deutschland (12.000) 2 Scharnorst (26.000)	2 Cavour (21.600) 2 Doria (21.500) 2 <i>Vitt. Veneto</i> (35.000)	3 Courbet (22.000) 3 Bretagne (22.000) 2 Dunkerque (26.500)
Porte-aéronefs	3 Courageous (22.500) 1 Eagle (22.600) 1 Argus (14.500) 1 Hermes (10.850)			1 Béarn (22.000) 1 Cdt. Teste (10.000)
Croiseurs de 1ère classe	3 Birmingham (9.900) 5 Kent (9.800) 4 London (9.750) 2 Dorsetshire (9.850) 2 York (8.360)	<i>Programme 1935</i> 2 x 10.000 T	3 Trieste (10.000) 4 Zara (10.000)	2 Duquesne (10.000) 4 Suffren (10.000) 1 Algérie (10.000)
Croiseurs de 2ème classe	13 type C (4.200) 6 Dragon (4.850) 2 Enterprise (7.550) 8 Leander (7.000) 3 Arethusa (5.200)	1 Emden (5.400) 3 Koenigsberg (6.000) 2 Leipzig (6.000)	6 Condottieri (5.000) 2 Condottieri (5.850) 2 Condottieri (6.800) 2 Condottieri (8.000)	3 Duguay Trouin (7.200) 1 Jeanne d'Arc (6.500) 1 Pluton (9.800) 1 Bertin (5.900) 6 Galissonnière (7.600)
Contre-torpilleurs			3 Leone (1.500) 12 Vivaldi (1.600)	6 Jaguar (2.100) 6 Guepard (2.400) 6 Albatros (2.400) 6 Vauquelin (2.400) 6 Fantasque (2.500) 2 <i>Mogador</i> (2.900)

Annexe A (Cont.)

Type de bâtiment	Grande-Bretagne	Allemagne	Italie	France
Torpilleurs	10 Flotilla Leader 68 Destroyers et Escorteurs 16 Destroyers	12 Mowe (800) 16 Progr. 1935 (1.625)	12 (<900) 33 divers (1.000 à 1.450)	12 Bourrasque (1.300) 14 Adroit (1.378) 4 Melpomène (610)
Sous-marins	21 SM 1ère cl. 19 SM 2ème cl. 3 Mouilleurs de mines	Programme 1935 20 x 250 T 6 x 500 T 2 x 750 T	8 SM 1ère cl. 19 SM 2ème cl. 5 Mouilleurs mines	1 Surcouf (3.300) 40 SM 1ère cl. 32 SM 2ème cl. 7 SM Mouilleurs mines
Tonnage total	1.150.000		400.000 T	650.000 T

Nota: les noms en italique représentent les bâtiments en construction.

Annexe B
Les principales marines européennes en 1939

Type de bâtiment	Grande-Bretagne	Allemagne	Italie	France
Bâtiments de ligne	5 Queen Elizabeth 5 Royal Oak 2 Nelson 2 Renown 1 Hood 5 King George V (35.000) 4 Lion (40.000)	3 Deutschland 2 Scharnost 3 Bismarck	2 Doria 2 Cavour 4 Vittorio Veneto	3 Bretagne 2 Dunkerque 2 Richelieu (35.000) 2 Clémenceau (35.000)
Porte-aéronefs	3 Courageous 1 Eagle 1 Hermes 1 Ark Royal 4 Illustrious (23.000) 2 Implacable (23.000)	2 Graf Zeppelin		1 Béarn 1 Cdt Teste 2 Joffre (18.000)

Annexe B (Cont.)

Type de bâtiment	Grande-Bretagne	Allemagne	Italie	France
Croiseurs de 1ère cl.	5 Kent 4 London 2 Dorsetshire 2 York	3 Adm. Hipper 2 Seydlitz	3 Trieste 4 Zara	2 Duquesne 4 Suffren 1 Algérie
Croiseurs de 2ème cl.	13 type C 8 Dragon 2 Enterprise 3 Birmingham 8 Leader 4 Arethusa 8 Southampton (9.100) 2 Edmburg (10.000) 10 Dido (5.450) 13 Fiji (8.000)	1 Emden 3 Koenigsberg 2 Leipzig 4 MNOP (7.000)	6 Condottieri (5.000) 2 Condottieri (6.900) 2 D. Aosta (7.280) 2 Garibaldi (7.870) 12 Attilio Regolo (3.360)	3 Duguay Trouin 1 Jeanne d'Arc 1 La Tour d'Auvergne 1 Emile Bertin 6 Galissonnière 3 De Grasse (8.000)
Contre-torpilleurs			47 divers (1.000-1.450) 12 Aviere (1.600)	6 Jaguar 6 Guépard 6 Albatros 6 Vauquelin 6 Fantasque 2 Mogador 4 Marceau
Torpilleurs	9 Flotilla Leader 126 Destroyers et Escorteurs 48 Destroyers et Escorteurs	16 Leber Mass 14 D. Von Roeder (1.800) 30 x 600 T.	6 Cantore (635) 4 Curtatone (970) 32 Astore (650) 4 Orsa (850)	12 Bourrasque 14 Adroit 12 Melpomène 12 Hardi (1.770) 14 Fier (990)

Annexe B (Cont.)

Type de bâtiment	Grande-Bretagne	Allemagne	Italie	France
Sous-marins	15 SM 2ème cl. 27 SM 1ère cl. 13 SM 1ère cl. 6 SM Mouilleurs de mines	24 x 250 2 x 250 10 x 500 13 x 740 14 x 500 8 x 250	26 SM 1ère cl. 16 SM 1ère cl. 66 SM 2ème cl. 6 Mouilleurs mines	1 Surcouf 38 SM 1ère cl. 5 SM 1ère cl. 32 SM 2ème cl. 15 SM 2ème cl. 7 SM M. mines 3 SM M. mines
Tonnage total	1.900.000	470.000	620.000	675.000 (715.000)

Annexe C

Les puissances maritimes et le porte-avions en 1939

	<i>En service</i>	<i>En constr.</i>	<i>En projet</i>
Grande-Bretagne	6	6	—
Etats-Unis	5	3	—
Japon	6	2	1
France	1 (1)	—	2
Allemagne	—	2 (2)	—
Italie	—	—	—

(1) Déclassé en 1940.

(2) Construction interrompue pendant la guerre.

Annexe D

L'Aéronautique Navale Française en 1939

1. *Organisation.*

- Le décret du 27 novembre 1932 avait créé trois aviations:

- Une aviation autonome.
- Une aviation de coopération navale

relevant toutes deux du ministère de l'Air.

- Une aviation embarquée,
appartenant en propre à la Marine.

- Le décret du 22 août 1936 distingue:

- L'Aéronautique navale intégrée, dépendant du ministère de la Marine, qu'elle soit embarquée ou non;
- L'Aéronautique de coopération maritime, dépendant du ministère de l'Air, pouvant être mise à la disposition de la Marine.

2. *Composition de l'Aéronautique navale en 1939.*2.1. *L'aviation embarquée comprend:*

- 3 escadrilles sur le *Béarn* (surveillance, bombardement et torpillage, chasse).

- 2 escadrilles sur le *Cdt Teste* (surveillance, bombardement)
- Les hydravions catapultables:
 - 12 appareils sur les 3 bâtiments de ligne
 - 18 appareils sur les 7 croiseurs de 1ère cl.
 - 28 appareils sur les 11 croiseurs de 2ème cl.
- Les hydravions embarqués sur les avisos-coloniaux et le *Surcouf*.

2.2. *L'aviation non embarquée* comprend:

- Les escadrilles volantes de l'Atlantique:
 - 3 escadrilles d'exploration.
 - 1 escadrille de bombardement.
 - 1 escadrille de torpillage.
- Les escadrilles volantes de la Méditerranée:
 - 1 escadrille d'exploration.
 - 1 escadrille de bombardement.
 - 1 escadrille de torpillage.

2.3. *L'aviation de coopération maritime* comprend:

- Des escadrilles de chasse.
- Des escadrilles de bombardement à roues ou à flotteurs.