

La Marine de la Première guerre mondiale, une adaptation permanente ?

La réalité de la guerre telle qu'elle se dessine dès le début de la Grande Guerre, non pas une guerre d'escadre comme cela avait été envisagé et prévu dans les plans stratégiques français mais une guerre d'usure et de surveillance, nécessite une adaptation de la Marine. D'une part le maintien de blocus efficaces et d'autre part des convois et escortes systématiques des navires de transport et de commerce ont pour conséquence une permanence à la mer et un maintien opérationnel conséquent. Ainsi parler d'économie de guerre pour la marine désigne, au-delà de la préparation d'une guerre mobilisant une économie et une industrie nationale, la prise des mesure protectives, la continuation de la recherche de contrats et des investissements nécessaires pour faire face à la durée d'une guerre. Le maintien d'une escadre en mer signifie en effet un ravitaillement efficace et régulier, un entretien et des réparations à faire au plus près des zones de combat ou de patrouille.

Une entente est nécessaire entre les marines alliées pour le ravitaillement et les réparations. D'une part parce que les denrées de première nécessité tout comme les industries d'armement sont protégées en temps de guerre par des lois et des règlements, d'autre part parce que les réparations sont faites loin des ports de base des navires. Des Services centralisateurs sont mis en place en France dès le début de la guerre pour les matières premières comme le charbon industriel, les aciers ou le bois. Ils doivent faciliter la prise des commandes et le fait que ces dernières soient assurées. Il faut par ailleurs obtenir l'accord des alliés dès que l'on sort du territoire national. C'est notamment le problème rencontré en Adriatique par la flotte française puisque le gouvernement italien empêche toute sortie du bois, des céréales et du charbon de son territoire¹. Il faut passer des contrats, que ceux-ci soient validés par le gouvernement ou son représentant, les denrées obtenant alors un laissez-passer.



Figure 1 : Le contre-torpilleur Arc faisant enlever ses chaudières pour être réparées, à Toulon 16 août 1916. SPA/SPCA Amédée Eywinger/ECPAD/Défense

¹ Un décret du régent italien daté du 2 janvier 1916 rallonge la liste des marchandises interdites d'exportation sans *nulla osta* (laissez-passer). SHD, GR 16N 2900, rapports de Brindisi.

L'entretien des navires est pour sa part d'abord réalisé sur place avec éventuellement des navires et des hommes formés spécifiquement à la réparation d'urgence. Le vieux cuirassé Marceau est par exemple reconverti fin 1915 en navire de réparation pour la flottille française stationnée dans le port de Brindisi avec l'envoi de machines-outils depuis Toulon². Puis si cela ne suffit pas, par exemple une fuite dans une chaudière dû à une malfaçon ou à une trop grande usure du bâtiment sans passage en bassin, les navires sont dirigés dans les ports et les arsenaux alliés. Là encore des contrats sont passés avec ces arsenaux locaux et leurs entreprises. Si besoin, la France est prête à créer sur place ses propres locaux et arsenaux, comme cela a été le cas par exemple à Salonique où elle a organisé des bassins, des usines et recruté ou fait venir des ouvriers spécialisés de métropole. Une fois la guerre terminée, cet arsenal a été rétrocédé à la Grèce moyennant finances. Enfin les grosses réparations ont lieu dans les arsenaux du pays, Toulon ou Bizerte pour l'escadre de Méditerranée. Ce sont alors les ingénieurs et les officiers mécaniciens des Majorités générales de chaque port qui les prennent en charge.

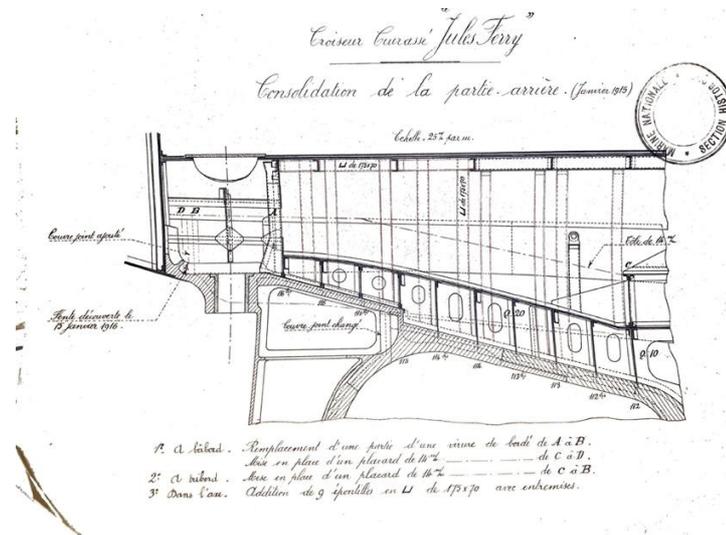


Figure 2 : Réparation du croiseur-cuirassé à Bizerte en janvier 1916 SHD MV SS Kd 4

Par ailleurs, la guerre ne signifie pas la fin de la recherche d'augmentation des capacités. C'est une recherche perpétuelle de nouvelles inventions pour faire face aux enseignements de la guerre actuelle³, de nouveaux modèles parfois testés en condition opérationnelle⁴ ou parfois de rachat de nos propres modèles exportés avant la guerre⁵. Par exemple en 1916 la marine française cherche à équiper ses navires de nouveaux modèles de brassières de sauvetage⁶ et à moderniser les périscoopes de ses sous-marins stationnés dans l'Adriatique, plusieurs entreprises lui proposent les leurs⁷. Parfois des ingénieurs et des marins proposent leurs inventions au ministère de la Marine.

² SHD, Armée Navale, MV SS A 114, correspondances reçues, dépêches ministérielles.

³ Le ministre de la Marine demande notamment de lancer des recherches sur les masques protecteurs, les aspirations des ventilateurs ou la réinflammation de gaz dans les fonds pouvant provoquer des incendies. SHD, MV SS Ca 4, Cabinet du Ministre, répertoire des décisions du Ministre, années 1915-1916.

⁴ Pour autant les essais doivent être validés par une commission après ceux de mise en service actif dès lors qu'il s'agit de sous-marins ou de modification profonde d'un navire existant. Le Service technique des constructions navales envoie un rapport au ministre de la Marine pour examen du Conseil supérieur de la Marine et du Comité technique.

⁵ C'est particulièrement le cas pour l'artillerie pour laquelle les attachés navals et militaires sont chargés de négocier le prix d'achat de canon de 75 Marine, notamment en Amérique du Sud et au Japon. Le 4 janvier 1916 est prescrite à Cavares une étude comparative des deux types d'obus pour utilisation dans la lutte contre les sous-marins. SHD, MV SS Ca 4, Cabinet du Ministre, répertoire des décisions du Ministre, années 1915-1916.

⁶ Les ceintures de sauvetage Bencker sont ainsi testées à grande échelle à la fin du printemps 1916.

⁷ Un marché est passé le 25 mai 1916 avec la maison Galileo de Florence pour l'achat de deux périscoopes à vision zénithale pour une somme de 37 000 livres, payable à moitié à commande et à moitié à réception.

Certaines sont effectivement testées, d'autres sont rejetées dès la présentation du brevet comme « l'écran pare-torpilles complet à propulsion et direction propres » qui consiste ni plus ni moins à faire naviguer des plaques de métal verticales autopropulsées de plusieurs centaines de mètre carrés sur les côtés des navires⁸. Les deux secteurs les plus actifs sont la lutte contre les avions et celle contre les sous-marins⁹. Pour appuyer cette dernière, la Direction de la guerre sous-marine créée le 17 juin 1917 reçoit en première dotation un budget de 2 millions de francs. Son Service des inventions est chargé de mettre au point et de tester les systèmes de détection et de lutte contre les sous-marins ennemis.

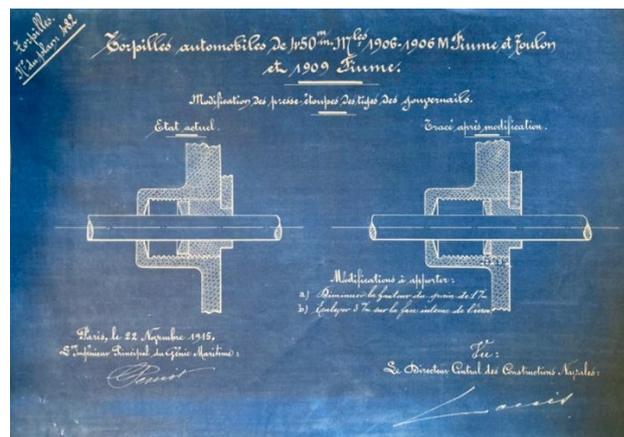


Figure 3 : Modification des presse-étoupes des torpilles automobiles décidée le 26 novembre 1915 à effectuer par les moyens des bords. SHD, MV SS A 114.

Deux types de financement se côtoient selon la destination du paiement : une enveloppe budgétaire pour les achats courants laissée aux commissaires, aux chefs de mission de ravitaillement et aux attachés naval et militaire, et une ardoise pour les grosses sommes. Des sommes d'argent s'échangent en permanence, les directeurs et les chefs de service demandant leurs crédits auprès du cabinet du ministre de la Marine.

Comme en temps de paix, un marché est ouvert avec un cahier des charges puis une mise en adjudication est décidée ainsi que l'ouverture des crédits nécessaires. Tout ceci peut occasionner des problèmes des paiements ou des problèmes de fourniture réelle de ce qui a été contracté. Il y a des enquêtes au cours de la guerre pour vérifier que ce qui a été livré correspond bien au cahier des charges et au contrat signé. Les restrictions et la pénurie de certaines matières premières obligent par exemple à remplacer le bois par de la brique creuse dans l'arsenal de Sidi-Abdallah¹⁰, dans la baie de Bizerte. Des procès ont eu lieu après la guerre pour opérer une réfaction sur certains contrats.

Ainsi la Marine a su, en conservant globalement le fonctionnement de son ministère avant-guerre, s'adapter aux nouvelles contraintes de celle-ci. Elle a redirigé son armement et sa production pour lutter contre les sous-marins et les avions et s'est adaptée pour le maintien en conditions opérationnelles de sa flotte durement usée par la permanence à la mer.

⁸ SHD, MV SS X^e12, attaché naval à Rome.

⁹ Le 3 février 1916 le ministre de la Marine demande au commandant en chef de l'Armée navale de poursuivre l'étude d'une fusée spéciale pour le tir contre les avions depuis un navire. SHD, MV SS Ca 4, Cabinet du Ministre, répertoire des décisions du Ministre, années 1915-1916.

¹⁰ L'entreprise fait l'objet d'une enquête pour avoir remplacé la brique creuse par du mâchefer en septembre 1915. SHD, DD² 2196, Bizerte.