

# MERCURE

DE

## FRANCE

Paraît le 1<sup>er</sup> et le 15 du mois

DIRECTEUR ALFRED VALLETTE



JEAN CATEL.....	<i>Walt Whitman puritain.....</i>	289
ANDRÉ COGNIET.....	<i>Les Enseignements de la Guerre navale et les Raisons techniques de la Conférence de Washington.....</i>	314
ALBERT MOCKEL.....	<i>La Flamme stérile, poésie.....</i>	351
HENRI HERTZ.....	<i>La poésie d'André Spire.....</i>	363
JEAN T.....	<i>Dans les coulisses de la Guerre, notes d'un chef de la Sûreté d'une armée..</i>	379
AMBROISE GOT.....	<i>La Littérature pangermaniste d'après-guerre.....</i>	403
HENRI BACHELIN.....	<i>Le Péché de la Vierge, roman (fin)....</i>	422

**REVUE DE LA QUINZAINE.** — ÉMILE MAGNE : Littérature, 471 | ANDRÉ FONTAINAS : Les Poèmes, 476 | INTÉRIM : Théâtre, 480 | HENRI MAZEL : Science sociale, 483 | MARCEL COULON : Questions juridiques, 487 | CARL SIGER : Questions coloniales, 491 | CAMILLE PITOLLET : Questions religieuses, 496 | R. DE BURY : Les Journaux, 503 | GUSTAVE KAHN : Art, 510 | LÉON MOUSSINAC : Cinématographie, 515 | MAURICE CAUCHIE : Notes et Documents littéraires, 521 | GEORGES MARLOW : Chronique de Belgique, 524 | FRANCISCO CONTRERAS : Lettres hispano-américaines, 529 | DIVERS : Bibliographie politique, 536 | Ouvrages sur la Guerre de 1914, 546 ; A l'Étranger : Rhénanie, 548 ; Russie, 552 | PIERRE DUFAY : Variétés, 556 | JACQUES DAURELLE : Art ancien et Curiosité, 560 | MERCURE : Publications récentes, 565 ; Echos, 567.

Reproduction et traduction interdites

### PRIX DU NUMÉRO

France..... 3 fr. 50 | Étranger ..... 4 fr:

XXVI, RUE DE CONDÉ, XXVI

PARIS-VI<sup>e</sup>

# LES ENSEIGNEMENTS DE LA GUERRE NAVALE ET LES RAISONS TECHNIQUES DE LA CONFÉRENCE DE WASHINGTON

Les raisons invoquées en public pour convoquer la conférence sur la limitation des armements navals à Washington, puis pour prendre les décisions précisées dans les traités qui la conclurent, sont bien connues : raisons humanitaires, dans la note de l'époque, raisons financières, raisons politiques, toutes ont joué, toutes ont été évoquées. Je ne veux pas ici les discuter, ni rechercher si toutes étaient de bonne foi. Je voudrais seulement indiquer quelques-unes des raisons techniques navales qui furent évidemment à la base des discussions secrètes que tinrent les amirautés et les gouvernements de chaque nation intéressée pour déterminer l'attitude à prendre en face de chaque problème posé. Ces raisons dérivent forcément des enseignements que les diverses marines ont cru devoir tirer des expériences de la dernière guerre. Bien entendu, elles n'ont pas été avouées, mais par une lecture attentive, on peut en découvrir une partie dans les discussions de la presse technique des divers pays, avant et après la conférence.

Acceptée pour de hautes raisons politiques, dans l'espoir de soulagements à des charges financières accablantes, la Conférence s'ouvrit par une déclaration très nette de M. Hughes, ministre d'Etat des Etats-Unis, qui servit de base aux discussions futures et peut nous

aider dans l'exposé et la recherche des raisons techniques. Cette déclaration peut se résumer ainsi :

1° Suppression de tous les programmes de construction des grands navires de bataille (des capital ships, comme disent les Anglais), que ces programmes soient en cours ou en projet.

2° Détermination d'un tonnage total à ne pas dépasser par chacune des puissances contractantes, pour chaque classe de navires utilisés à la guerre.

3° Détermination de la limite de déplacement des grands navires de bataille à 35.000 tonnes.

4° Suppression d'un certain nombre de navires assez anciens pour ramener les tonnages totaux des diverses flottes de guerre aux environs des chiffres proposés pour l'avenir.

5° Pas de construction de grand navire de bataille d'ici dix ans.

6° Pas de limitations dans le nombre et les dimensions des appareils aériens.

7° « En conséquence de certaines conditions extraordinaires et affectant la force actuelle des marines de guerre française et italienne, les Etats-Unis d'Amérique ne considèrent pas nécessaire, à ce stage de la conférence, de discuter le tonnage alloué à ces puissances, mais proposent de réserver cette détermination à une considération ultérieure de la Conférence. »

Si j'ai cité tout au long ce paragraphe, c'est parce qu'il intéresse particulièrement la France, c'est aussi parce que cette manière cavalière de traiter l'Italie et notre patrie comme des puissances secondaires est fondée sur une raison inéluctable de politique mondiale souvent mal comprise en France : *dans les questions de politique on est contraint de régler son ton, ou du moins l'on est écouté selon ses moyens de puissance réels ou supposés ; or les moyens de puissance dans la politique mondiale sont basés sur les forces navales, seules capables aujourd'hui*

*d'assurer une action au delà des Océans et sur les Océans.*

Nous n'avons donc pas pu parler assez haut, ni surtout nous faire entendre à Washington, et nous en avons ressenti une humiliation explicable. Mais si l'on veut que cette humiliation ne se renouvelle pas, il ne suffira pas de faire des discours enflammés, où l'on accumule le droit, la logique, il faudra créer et entretenir les moyens de puissance nécessaires... quand nos finances le permettront.

La France et l'Italie, donc éliminées des discussions préliminaires, M. Hughes proposait d'adopter les chiffres donnés ci-dessous pour déterminer le tonnage des différentes classes de navires des trois grandes puissances navales.

	Etats-Unis	Angleterre	Japon
Capital ships.....	500.000	500.000	300.000
Bâtiments légers de surface...	450.000	450.000	270.000
Sous-marins .....	90.000	90.000	70.000
Porteurs d'avions.....	80.000	80.000	48.000

Après de longues discussions, dans le détail desquelles je ne puis entrer ici et qui ont été longuement exposées sous leurs divers côtés, on en arriva à conclure le traité sur la limitation des armements navals et le traité (résolutions Root) pour la protection sur mer en temps de guerre des neutres et non combattants et pour prévenir l'emploi dans la guerre des gaz nocifs et des produits chimiques.

En ce qui concerne le sujet traité ici, on peut résumer ces deux actes comme suit :

a) Limites des tonnages totaux des grands navires de bataille et des porteurs d'avions possédés par chacune des puissances contractantes. Réglementation consé- quente des programmes de construction jusqu'en 1942, si la durée du traité est prolongée par tacite reconduc- tion (1).

(1) Voir page suivante le tableau donnant les chiffres des tonnages totaux.

b) Pas de limites des tonnages totaux ni pour les navires légers de surface et de combat (croiseurs, chefs de flottilles, torpilleurs, etc.) ni pour les sous-marins.

c) Limite du tonnage individuel et du calibre maximum des pièces pour chacune des classes :

	Tonnes.	Calibre maximum.
Grands navires de bataille.....	35.000	406 mm.
Navires légers de surface et de combat.	10.000	203 mm.
Sous-marins .....	(pas de limite.)	
Porteurs d'avions.....	27.000	203 mm.

(Moins de 10 pièces d'un calibre > 152 mm.)

d) Restriction de l'emploi des navires submersibles ; plus de guerre au commerce par le moyen de ces navires.

e) Visite préliminaire à la saisie de tout navire marchand ; attaque de ces derniers seulement après refus de se soumettre à la visite ou à la saisie ; destruction d'un navire marchand admise seulement quand l'équipage et les passagers sont mis en sûreté.

f) Pas d'installations nouvelles de fortifications ou de bases navales dans les possessions insulaires britanniques américaines et japonaises du Pacifique, sauf le long des côtes des territoires principaux, et aux îles Hawaï.

g) Durée du traité sur les armements navals jusqu'en 1936.

Les limites des tonnages totaux des diverses classes de navires sont indiquées dans le tableau ci-après, à comparer avec le tableau des propositions américaines.

	Etats-Unis	Angleterre	Japon	France ou Italie
Grands navires de bataille .....	525.000	525.000	315.000	175.000
Bâtiments légers de surface et de combat .....	pas de limite prévue			
Sous-marins .....	pas de limite prévue			
Porteurs d'avions..	135.000	135.000	81.000	60.000

Ayant ainsi rappelé les propositions américaines et

les résultats de la Conférence, cherchons les raisons des unes et des autres.

### §

#### **Les raisons techniques générales des propositions américaines**

Les traités ayant suivi la guerre de 1914-1918 avaient assez profondément modifié la situation politique dans le Pacifique. Les rivalités du Japon, des Etats-Unis d'Amérique et de l'Empire Britannique semblaient en avoir reçu une nouvelle vitalité. Les acquisitions territoriales du Japon et de l'Empire Britannique, en modifiant les situations stratégiques relatives, provoquaient aux Etats-Unis des inquiétudes pour leurs possessions de l'archipel asiatique, inquiétudes encore augmentées par la constatation de l'impuissance pratique d'une grande flotte de navires de combat à agir loin de ses bases. En s'installant aux Marshall, aux Carolines, aux Mariannes, les Japonais menaçaient de flanc les longues routes entre les bases des Etats-Unis et les Philippines. L'Amirauté américaine n'y voyait d'autres remèdes que l'augmentation de la flotte, la fortification et la création de bases dans le Pacifique, et l'aviation, dont elle était alors si engouée. Les Japonais y répondaient par des augmentations parallèles, une course aux armements allait s'ensuivre. C'était fatalement une source de guerres futures, c'était certainement une occasion de dépenses insupportables.

Mais ces raisons financières, déterminantes et inéluctables pour les hommes de gouvernement, n'arrêtent pas en général les experts navals responsables de la défense par mer des possessions nationales. D'autres préoccupations troublaient l'Amirauté américaine et lui faisaient craindre d'être distancée dans cette course aux armements et la principale de ces préoccupations venait de ce que l'accroissement du tonnage des grands navires

de bataille, accroissement rendu nécessaire par les enseignements de la guerre (1), *n'allait plus permettre le passage de ces navires par le canal de Panama*. La flotte américaine allait se trouver à nouveau divisée en deux tronçons et ne plus pouvoir profiter de cette merveilleuse voie stratégique : le poids de son influence risquait de n'avoir plus que la moitié de sa valeur possible dans un Océan ou dans l'autre.

Certes, à coups de dollars, de beaucoup de dollars (et on y pense), on pouvait modifier et reconstruire le canal, mais c'était une affaire d'au moins dix ans : il fallait aviser et au plus vite. Construire plus petit que les autres puissances paraissait déraisonnable : on venait de voir que les cuirassés du type antérieur au dreadnought à cause de leur infériorité en armement et en protection ne pouvaient être mis en ligne avec les navires plus grands et plus forts d'un type dérivé du dreadnought.

Une autre préoccupation hantait aussi les cerveaux des chefs responsables de la marine des Etats-Unis. Si la flotte de leur pays s'accroissait encore matériellement, il devenait impossible de recruter et de maintenir un personnel suffisamment nombreux de sous-officiers et de marins spécialistes entraînés. Les grands navires de bataille sont devenus si compliqués, si hérissés d'engins spéciaux très délicats, et qui doivent fonctionner en parfaite coordination, qu'ils ne peuvent acquérir toute leur valeur de combat qu'après une certaine période d'entraînement (2 à 3 mois au minimum). Ces organes compliqués se détériorent, se dérèglent quand ils restent quelque temps sans fonctionner et leur remise au point est longue et délicate. Ces considérations entraînent à garder les navires principaux en état d'armement complet. C'eût été certainement impossible si les programmes prévus s'exécutaient.

L'Amirauté américaine allait donc chercher à faire

(1) Voir plus loin : la question des grands navires de bataille.

adopter une limite des armements navals : en proposant l'égalisation des flottes anglaise et américaine, on satisférait l'opinion maritime britannique pour le moment excitée par le principe du « One Power Standard (1) » ; étant donnée la distance qui les séparait, il serait impossible à l'une de ces flottes égales d'agir offensivement avec violence et efficacité contre l'autre, dans les propres eaux de celle-ci. La prépondérance resterait donc assurée à la marine des Etats-Unis dans les eaux américaines, à la marine anglaise dans les eaux européennes.

Cette situation excluait évidemment une participation active de la politique américaine en Europe et dans l'Asie occidentale, ce qui n'était pas pour déplaire à l'opinion publique américaine, ni à l'opinion publique anglaise.

### §

#### **Les raisons techniques générales de l'acceptation de principe britannique et japonaise.**

D'abord et avant tout, les Anglais l'acceptèrent pour des raisons financières. Le nouveau type du grand navire de bataille que lui faisaient prévoir ses ingénieurs, et devant lequel les plus puissants navires d'avant-guerre n'auraient été que des impuissants, allait coûter 5, 6 peut-être 800 millions. Pour que l'Angleterre maintînt sa position, sur le pied, modeste pour elle, du One Power Standard, c'étaient, en plus des 4 grands navires prévus, 8 ou 12 de plus à construire en cinq ans (2), c'étaient au moins 20 ou 25 milliards à dépenser en ce laps de temps, en dehors du budget ordinaire et prévu, et sans compter les dépenses nécessaires à l'utilisation de ces navires géants : mise en état des ports et bases répandus sur

(1) Les Anglais ont toujours eu des formules simples de ralliement pour l'opinion publique ; parce qu'elle se croyait impuissante à faire mieux pour des raisons financières, l'Amirauté réclamait alors une flotte au moins égale à la flotte la plus puissante du monde.

(2) *Naval and Military Record*, 14 déc. 1921.



toute la surface du globe et qui forment les anneaux nécessaires des chaînes réunissant l'Angleterre et ses possessions ou Dominions. Là encore des dizaines d'autres milliards étaient à dépenser rapidement, très rapidement. Et là, comme les États-Unis au canal de Panama, l'Amirauté anglaise se heurtait à des difficultés matérielles et hydrographiques qui ne pouvaient être surmontées qu'au prix d'efforts de plusieurs années : les ports et chantiers de la métropole étaient souvent dans des eaux trop étroites et insuffisamment profondes pour les mastodontes à prévoir. Et puis surtout dans la Méditerranée, sur cette voie de communication avec les Indes, avec le Levant, avec les sources de pétrole (Roumanie, Caucase, Mossoul, Perse, Birmanie) aujourd'hui absolument indispensables à la marine britannique, sur cette voie, dis-je, il y a un port qu'il est impossible de mettre en état de recevoir ces grands navires de 50 ou 60.000 tonnes. Etroit boyau entre de hautes falaises rocheuses couronnées de maisons, Malte ne peut être agrandi : des voix autorisées avaient déjà émis un doute sur la possibilité de son utilisation par des navires de 40.000 tonnes comme le *Hood*. Or Malte est le seul point d'appui britannique sur la longue route entre Gibraltar et l'Égypte ; l'Angleterre ne peut en trouver d'autres. Les rivages et les îles qui pourraient l'intéresser sont la possession de la France, de l'Italie, de l'Espagne et aucune de ces nations ne paraît disposée à se laisser « portugualiser », ou à aliéner de ses territoires.

L'Amirauté anglaise acceptait donc aussi avec joie la proposition de limiter à 35.000 tonnes la dimension maxima du grand navire de bataille.

Les Japonais n'avaient pas les mêmes raisons techniques : leurs ports sont vastes, profonds, mais les raisons financières étaient chez eux impérieuses. Ils se sentaient impuissants à lutter contre les Américains à coups de yen contre dollars, et puis, à la manière orientale, ils con-

sentaient volontiers à entrer en négociations, espérant toujours y gagner quelque avantage.

### Les raisons techniques de la discussion des divers points de la note Hughes et des traités.

La classification proposée ne souleva pas de grandes objections, elle répondait suffisamment aux sentiments des experts.

On se préoccupa seulement de définir les limites de ces diverses classes, afin d'éviter qu'elles n'empiètent l'une sur l'autre ; et en tenant compte des procédés coutumiers de la construction navale, on y parvint en réglementant les tonnages et les armements maxima.

### La question des grands navires de bataille.

La méditation et l'étude des expériences de la guerre de 1914-1918 ont montré que le grand navire de bataille existant ne répondait plus aux conditions que, depuis un temps immémorial, on avait consciemment ou inconsciemment exigées de lui, savoir : *le grand navire de bataille proprement dit doit pouvoir résister avec succès à toutes les attaques des navires d'une autre espèce que la sienne et être capable de détruire rapidement et sûrement ces navires si par hasard, audace ou erreur, ceux-ci se trouvent momentanément à portée de ses armes.*

Au cours des âges, pour n'avoir plus rempli ces qualités par l'arrivée à maturité d'une nouvelle espèce de navires, avaient disparu successivement les genres de navires connus sous la dénomination de trirèmes, de quinquerèmes, de liburnes, de dromons, de galères, de galions, de vaisseaux à voile, de vaisseaux à vapeur, de frégates cuirassées, de navires cuirassés dits *predreadnoughts*.

Allait-on voir aussi disparaître prochainement le type de grand navire de bataille actuel, le superdreadnought ? Certains le pensaient (et le pensent encore) :

Les progrès des mines sous-marines, de la torpille lancée par les navires de surface et surtout par les sous-marins, les progrès et les espérances d'avenir des appareils aériens avaient enlevé au superdreadnought une partie des facultés nécessaires au grand navire de bataille : dans des circonstances possibles à réaliser très fréquemment, ce superdreadnought pouvait être attaqué, contraint à la fuite, mis hors de combat ou détruit par des navires ou engins de combat d'une autre espèce que la sienne. Pendant la guerre de 1914-1918, le superdreadnought avait dû éviter les régions où il craignait de rencontrer des mines et des sous-marins, il avait dû se dérober devant des attaques de torpilleurs ; on pensait, à Washington, qu'il allait avoir prochainement à se dérober devant les attaques des appareils aériens en progrès constant.

Sans doute avait-on réussi, et espérait-on pouvoir réussir encore, à lui rendre une partie de sa liberté d'action, une partie de sa puissance de destruction, ainsi compromises, en le faisant accompagner et escorter par de petits navires spéciaux chargés d'écarter les sous-marins et par des avions chargés de repousser les appareils aériens adverses en les combattant et les mettant en fuite. Mais la nécessité même de ces escortes lui enlève son autonomie, l'empêche de faire jouer toutes ses qualités : le grand navire est contraint de se régler sur les possibilités de mouvement et d'opérations de ses escorteurs, possibilités très différentes des siennes en présence des intempéries, en fonction des « rayons d'action » ; les communications entre navires (ou avions) sont toujours très insuffisantes, très précaires, sujettes à mille troubles dus aux éléments, aux appareils délicats, à l'organisation difficile, aux actions de l'adversaire ; la protection assu-

rée risque d'être fréquemment insuffisante : d'abord elle est de peu d'action contre les mines, ensuite le nombre des escorteurs peut n'être pas assez élevé et laisser des créneaux où des sous-marins agiles et bien commandés peuvent trouver occasion d'agir ; le nombre et la force des avions d'escorte ont de grandes chances d'être insuffisants pour repousser l'attaque d'escadrilles aériennes ennemies agissant en masse. La solution est donc très imparfaite : le groupe constitué par le superdreadnought et ses escorteurs ne paraît pas non plus satisfaire aux conditions jusqu'alors demandées pour le grand navire de bataille.

Il convient d'ajouter que les engins qui ont enlevé au superdreadnought ces qualités nécessaires satisfont encore moins aux conditions exigées, la situation est très particulière et assez déroutante, d'où les opinions si diverses qui agitent toutes les marines.

Pour en sortir, le moyen le plus traditionnel et le plus radical était de rendre le superdreadnought (modifié) invulnérable à l'action des engins nouveaux... Il fallait donc, ou lui assurer une protection efficace contre les explosions sous-marines (mines, torpilles) et contre les bombes des appareils aériens, ou lui fournir les moyens de détruire rapidement et sûrement, avant qu'ils ne pussent agir, les torpilleurs, sous-marins et appareils aériens qui viendraient l'attaquer peut-être en grand nombre.

La solution de cette deuxième alternative (insuffisante d'ailleurs contre les mines) paraissait impossible à réaliser avec les moyens et les engins du moment ; on n'entrevoyait même pas d'inventions pratiques permettant de l'espérer dans un avenir prochain.

On cherchait donc la solution de la première alternative. Pendant la guerre de 1914-1918 des superdreadnoughts avaient pu résister, non sans être à peu près mis hors de combat, à l'action des torpilles et des mines.

Quelques navires très particulièrement protégés contre les explosions sous-marines avaient pu continuer à combattre après l'atteinte d'une torpille ou d'une mine (assez faibles, il est vrai) comme par exemple le *Seydlitz* à la bataille du Jutland, ou des monitors anglais sur les côtes de Flandre. La solution était donc peut-être possible.

Mais sa réalisation, d'ailleurs imparfaite, entraînait une augmentation de tonnage assez considérable, si l'on voulait conserver aux grands navires de bataille les autres éléments de puissance, défensive et offensive, dont ils disposaient déjà.

Or on avait encore senti, pendant la guerre, l'avantage de les augmenter. Le perfectionnement des pièces de gros calibre (343 à 380 mm.) alors utilisées avait permis des destructions de grands navires de bataille à de fortes distances (15 à 16.000 mètres) ; on songeait à faire mieux encore, et les études techniques et les essais des artilleurs permettaient de réaliser la construction courante de pièces de plus en plus grosses : pièces de 406, 453, 500 et même 530 mm. (Krupp et Beardmore). Comme le nombre de ces pièces portées par le même navire, pour des questions de réglage de tir, ne pouvait descendre au-dessous de 6, ou mieux de 8, il en résultait la nécessité d'une nouvelle et double augmentation de tonnage, pour porter ces pièces plus grosses et pour mieux se protéger contre les coups de pièces semblables.

L'importance de la vitesse dans la poursuite et sur le champ de bataille avait été reconnue d'une façon éclatante : on la voulait la plus grande possible. Or, pour aller plus vite, il faut des appareils moteurs plus puissants et beaucoup plus de combustible. Il fallait encore aller vite constamment pour rendre difficiles les attaques des sous-marins. D'où nécessité d'une autre augmentation de tonnage.

Enfin les grandes puissances navales étant séparées par des distances considérables, il fallait songer à aug-

menter le rayon d'action des navires de guerre. D'où encore une augmentation de tonnage.

Les architectes navals s'étaient mis à l'œuvre et des solutions avaient été proposées et chiffrées : on envisageait la construction de grands navires de bataille déplaçant 60.000 tonnes, et il était évident qu'il faudrait aller à 70 ou 80.000 tonnes. A 10.000 francs la tonne, ces navires coûteraient de 600 à 800 millions de francs ! Au point de vue financier on courait au désastre ; et au point de vue technique on n'était pas certain d'une solution durable devant les perfectionnements et les inventions en évolution et en progrès continuels.

Tels étaient, *grosso modo*, les impressions que les enseignements de la guerre devaient laisser, à propos des grands navires de bataille, dans les cerveaux des experts navals réunis à Washington. Je dis *grosso modo*, parce que, bien entendu, nombre de ces experts n'avaient pu, ou su, méditer sur des renseignements exacts, précis des actions de la guerre, soit parce qu'ils n'avaient pu avoir ces renseignements, soit par influence d'autres habitudes d'esprit. Mais au fond tous subissaient plus ou moins l'ambiance de ces impressions qui paraissaient bien être les impressions moyennes de ces marins éprouvés, de ces hommes pratiques et ayant réalisé *in vivo* la plupart des expériences de la guerre, de ceux qui, depuis deux siècles, donnent le ton et la mode en matière navale : j'entends les marins anglais.

J'ai déjà dit les raisons très spéciales (dimensions du canal de Panama, des ports anglais et de Malte) qui imposaient aux Anglais et aux Américains des limites au tonnage des grands navires de bataille. Les Japonais les acceptèrent, peut-être à contre-cœur, si, ce qui est probable, ils se rendaient compte du vrai motif poussant les experts navals américains : ils comptaient d'ailleurs obtenir d'autres compensations aussi importantes à leurs yeux. Les Français et les Italiens, non admis à la discus-

sion, et mis simplement en face des décisions prises, ne pouvaient qu'acquiescer : ils n'avaient encore jamais construit de navires de guerre aussi grands et de longtemps l'état de leurs finances leur interdisait d'y penser, ils n'avaient peut-être pas étudié le problème à fond.

La limite de 35.000 tonnes une fois admise, il paraissait (et il paraît encore) impossible de réaliser le navire de bataille idéal, avec les moyens actuels. Il fallait consentir à des sacrifices sur tels ou tels éléments de puissance offensive ou défensive, et les solutions qu'adopteraient les diverses nations pouvaient donner à l'une des avantages sur l'autre : ce n'était pas l'affaire des participants à la discussion, on voulait une égalisation. On proposa donc de limiter aussi un des éléments de puissance, le seul facile à constater et à délimiter : le calibre de l'artillerie. On décida donc que le grand navire de bataille ne pourrait porter de canons de calibre supérieur au calibre alors le plus gros en service sur mer : le 406 mm. (16 pouces).

Le grand navire de bataille défini à Washington reste donc dépendant des escortes qu'on avait dû lui prévoir. Il ne réalise sans doute plus les conditions exigées de lui jusqu'en 1914. Mais comme je l'ai déjà dit, il n'a pas été remplacé et ne paraît pas d'ici quelque temps (1) pouvoir être remplacé entièrement par les engins très spéciaux qui ont ébranlé son empire. Aujourd'hui le groupe formé par le grand navire de bataille de 35.000 tonnes et ses escorteurs paraît devoir remplir en bre suffisamment une certaine partie des fonctions assignées dans les guerres du passé au grand navire de bataille, au navire de ligne.

Le tonnage individuel du grand navire de bataille une fois déterminé, on passa à la détermination du tonnage total des navires de ce genre que pouvait posséder chaque nation.

(1) L'avenir est imprévisible ; mais on peut croire que de nouvelles inventions, de nouveaux perfectionnements, viendront modifier, d'ici quelques années, toutes les conditions de la guerre sur la mer, sous la mer et dans les airs qui dominent celle-ci.

J'ai dit les raisons qui avaient déterminé Anglais, Américains et Japonais. Les Français protestèrent vivement, certains ont dit maladroitement, contre les chiffres qu'on leur offrait. Je ne sais et ne puis juger cette matière que d'autres ont exposée non sans passion.

Mais je puis faire remarquer qu'en imposant l'égalisation de la marine française avec la marine italienne, on accordait à cette dernière une prépondérance matérielle certaine en Méditerranée : cela résulte évidemment de la situation géographique de la France à cheval sur deux mers et dépendante de ses colonies importantes dispersées dans le monde entier.

Pour les raisons indiquées ci-dessus, les Italiens ne pouvaient qu'approuver rapidement et sans discussion cette solution inespérée.

Si l'on s'en tenait pour mesurer la puissance d'une marine aux règles et coutumes d'avant-guerre qui ne considéraient que les dreadnoughts et superdreadnoughts, on constaterait que, matériellement parlant, le traité de Washington laisse la marine britannique trois fois plus forte que la plus forte marine européenne : ce serait la consécration d'une hégémonie dans les mers d'Europe, dont les effets se sont déjà fait sentir. (Règlement des affaires turques.)

Les sous-marins et les avions ayant considérablement modifié les conditions de la guerre sur mer, ces règles et coutumes n'ont plus la même valeur, et, surtout ne l'auront plus, et cette hégémonie pourra sans doute être atténuée, si l'on peut et l'on sait utiliser les nouveaux engins.

Avant de terminer ces quelques considérations sur le grand navire de bataille, je ferai remarquer que les Anglais firent rejeter la proposition de ne pas construire de navires de ce genre pendant dix ans. Les ateliers, appareils et installations pour construire certaines parties de ces navires (cuirasses, gros canons, affûts, tou-



relles) sont très particuliers, très coûteux, très lents à créer ; le personnel spécialisé nécessaire pour leur bon fonctionnement doit être maintenu en haleine. Dès l'ouverture de la conférence, le premier délégué anglais Balfour protesta contre la demande américaine, il obtint gain de cause facilement : cela paraissait une question surtout financière, elle est pourtant aussi militaire et sa solution assurera à l'Angleterre, non sans frais, une flotte de grands navires de bataille vraiment construits suivant les derniers perfectionnements.

## §

### La question des bâtiments légers de surface et de combat.

La guerre de 1914-1918 a rappelé l'importance du rôle auxiliaire joué par ces navires à des marines par trop aveuglées par l'éclat de la force et de la majesté acquises par le grand navire de bataille représenté par le super-dreadnought.

Appuyés par l'action morale ou effective plus ou moins lointaine des flottes des grands navires de bataille, les bâtiments légers de surface et de combat ont toujours eu à remplir *cette multitude de besognes secondaires indispensables à l'utilisation de la mer en temps de guerre, et où le nombre et la vitesse jouent un plus grand rôle que la force* : protection de la navigation commerciale, des transports militaires, blocus, actions de surprise, reconnaissances, éclairages, transmissions d'ordres et de renseignements. Il fallait y ajouter, depuis le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, une action militaire de surprise contre les grands navires de bataille, soit pendant la confusion et l'embarras d'une bataille, soit à la faveur de la nuit, par l'emploi de la torpille automobile parcourant, depuis 1910 environ, de grandes distances (5 à 12.000 mètres).

Examinons ce que la guerre nous a appris sur la

façon dont les bâtiments légers de surface ont pu remplir ces diverses fonctions.

*La protection de la navigation commerciale* fut grandement facilitée aux Alliés par les conditions géographiques très particulières de la dernière guerre sur mer. Les navires de guerre ennemis avaient leurs principales et uniques bases au fond des culs-de-sac formés par la mer du Nord et la mer Adriatique. Aux sorties relativement étroites de ces mers veillaient de fortes lignes de croisière, relativement éloignées des bases ennemies, soutenues presque immédiatement par le gros des forces de bataille, d'une supériorité écrasante : elles furent à peine inquiétées, même par les sous-marins, peut-être parce que les Allemands ne sentirent pas le besoin de le faire. Les rares croiseurs allemands en station lointaine n'avaient pas de bases solides, ni de refuge assuré ; trois seulement pratiquèrent un peu, et dans des conditions très précaires, la guerre au commerce, ils y obtinrent quelques succès, par suite de l'abandon par les Anglais de la pratique millénaire des convois, pourtant nécessaires tant qu'il faut redouter la rencontre d'un navire de guerre ennemi perdu sur la surface immense et déserte des Océans. Les autres croiseurs allemands ne pensèrent qu'à s'échapper et y réussirent quelque temps, jusqu'à ce qu'une maladresse et une malchance les eussent jetés dans les bras de l'ennemi. Mais pour faire disparaître de la surface des mers ces ennemis si peu actifs, si dénués de tout, si faibles (2 croiseurs cuirassés, 7 croiseurs légers, 2 ou 3 croiseurs auxiliaires), les Anglais durent employer des forces très nombreuses (4 croiseurs de bataille, 6 cuirassés, 10 croiseurs cuirassés, 22 croiseurs légers, une vingtaine de croiseurs auxiliaires), et cela dura plus de 4 mois, malgré l'aide apportée par les nombreux points d'appui, la possession de câbles, le sens des autres alliés, malgré les accidents survenus à 2 sur 3 des croiseurs légers en chasse. Après la disparition des croiseurs allemands, le commerce ne fut

plus inquiété par des navires de surface, si l'on excepte 3 ou 4 corsaires peu armés, peu rapides, opérant furtivement et dans des conditions déplorables.

Mais il fut inquiété et même menacé tout à fait gravement par les sous-marins. Du jour où les Allemands se décidèrent et réussirent à employer les sous-marins contre les navires de commerce dans des régions limitées sans doute, mais s'agrandissant avec les années jusqu'à englober les mers commandant les approches de l'Europe, la protection du commerce devint de plus en plus difficile : la chasse d'un ennemi pouvant presque instantanément disparaître et faire perdre sa trace était presque impossible. On ne put obtenir de résultats qu'en multipliant le nombre des navires employés à leur chasse, de façon à les surprendre en surface, à faible distance, par temps de petite visibilité. Profitant de la nécessité absolue que les sous-marins ont de garder leur coque intérieure parfaitement intacte pour pouvoir plonger, on a pu réaliser cette multiplication par l'emploi de navires de toute nature (navires de pêche à vapeur, remorqueurs, yachts) munis de faibles canons, suffisants au début contre l'artillerie plus faible encore des premiers sous-marins allemands. Plus tard on essaya d'agir par un bombardement intense, à l'aide de grenades sous-marines (1), des surfaces où l'on supposait un sous-marin reconnu précédemment à quelques indices (2) ; mais pour effectuer ces bombardements, il fallait des navires agiles et manœuvrants qu'on ne trouve que rarement dans la marine de commerce : les torpilleurs remplissaient assez bien ce rôle, mais ils étaient peu nombreux, on construisit alors nombre de navires spéciaux plus petits, souvent trop sensibles aux violences de la mer.

(1) Masses d'explosifs puissants, éclatant sous mer à des profondeurs déterminées, et que les Anglais désignent par le nom plus expressif de *depth charges*.

(2) Comme il me faudra reparler de ces sujets un peu plus loin, à propos de la question des sous-marins, on trouvera à cet endroit quelques détails qui se compléteront avec ceux donnés ici.

En grandissant avec les années de la guerre, les sous-marins allemands devinrent de plus en plus résistants à la toute petite artillerie (47 mm., 57 mm., 65 mm.) dont étaient armés beaucoup de leurs chasseurs, et purent porter eux-mêmes une artillerie suffisante (jusqu'à 2 canons de 150 mm. et 2 de 88 mm.) pour combattre en surface avec succès les plus faibles de ces chasseurs. Il allait devenir nécessaire de remplacer ceux-ci par des navires plus puissants et difficiles à trouver en nombre suffisant dans la marine de commerce. Mais les croiseurs submersibles allemands eurent à peine le temps de faire leur apparition sur le théâtre des opérations (1).

La longue durée de la guerre, la lente évolution des sous-marins, le temps nécessaire aux Allemands pour les construire, les hésitations du haut commandement allemand dans les façons d'exercer la guerre au commerce, ont laissé à la formidable puissance industrielle et à la considérable flotte de commerce à la disposition des Alliés et des Américains le répit suffisant pour constituer ou construire la flotte de petits navires alors capables de contrecarrer l'action des sous-marins. Sans compter les appareils aériens qui arrivèrent peu à peu à se nombrer par milliers, il a fallu, dans les deux dernières années de la guerre, environ 5.000 navires de toute nature pour cette besogne, et les sous-marins allemands n'étaient en moyenne que 150 (de 125 à 167), dont seulement 50 à 60 étaient en opérations. Il ne peut évidemment être question d'avoir un pareil nombre de forts chasseurs de sous-marins dans les marines militaires, il faudra avoir le temps et les moyens de les trouver dans les marines de commerce et de les rendre capables de l'action nécessaire. D'après ce que j'ai dit, il sera d'ailleurs de plus en plus difficile de trouver les navires convenables dans les

(1) Les sous-marins commerciaux transformés et dénommés croiseurs submersibles ont sans doute commencé à opérer depuis mai 1917, mais ce n'étaient que des navires de guerre imparfaits et se ressentant de leur conception commerciale.

marines de commerce ou de plaisance. Le problème de la protection des navires de commerce par la chasse au sous-marin n'est pas résolu ; il n'avait d'ailleurs pas été résolu suffisamment pendant la guerre : on arrivait à peine à détruire autant de sous-marins que les Allemands en construisaient.

C'est par une meilleure organisation qui diminua le rendement des sous-marins allemands (1), en leur faisant les attaques par le moyen de leurs petits canons presque impossibles, en les forçant à des attaques difficiles par des torpilles peu nombreuses, que les Alliés parvinrent à réduire les pertes et à durer ; cette organisation consistait en la formation de toute la navigation commerciale en convois escortés par de nombreux navires armés et par des appareils aériens ; ces convois étaient très largement déroutés devant les zones où un sous-marin avait été reconnu, grâce à une formidable et remarquable organisation de surveillance et de transmission de signaux de T. S. F. Les Allemands n'ont pas su, ou n'ont pas pu, trouver une méthode fructueuse d'attaque de ces convois, comme, par exemple, par des sous-marins opérant en groupes des attaques simultanées.

*La protection des transports militaires* ne fut qu'un cas particulier de la protection des navires de commerce, cependant, dès le début, on n'oublia pas les leçons du passé et on sut les former en convois protégés contre les navires de surface.

Les *blocus* et les patrouillages à petite vitesse sur des routes fixes furent reconnus impossibles en présence des sous-marins : c'est une des fonctions des bâtiments légers qui leur est ôtée jusqu'à nouvel ordre et ceci modifiera, d'une façon imprévue, les conditions millénaires de la

(1) Ce phénomène est très visible sur les statistiques publiées par le ministère de la Marine. On y voit, à partir du début de la mise en service des convois (mai 1917), les chiffres du tonnage coulé diminuer progressivement avec le perfectionnement de l'organisation, bien que le nombre des sous-marins ennemis en opération reste à peu près le même

guerre, sur mer. En 1914-1918, par suite des conditions géographiques très particulières que j'ai signalées, ce défaut ne s'est pas fait sentir : il est probable qu'il n'en sera pas ainsi dans les guerres de l'avenir ; le sous-marin pourra peut-être, y remédier en partie.

Les actions par surprise furent assez rares (1) : les côtes allemandes, couvertes de bancs de sable très dangereux par les modifications inconnues et variables du balisage, s'y prêtaient mal, d'autre part les forces alliées étaient d'une supériorité trop écrasante pour que les Allemands ou les Autrichiens en risquent. Dans les rencontres qu'elles provoquèrent, on reconnut l'importance de l'artillerie sur les navires légers.

Les services de reconnaissance furent aussi très gênés par l'action des sous-marins. Comme ils doivent être exécutés en forces suffisantes, seuls, les Alliés les pratiquèrent. L'importance de l'artillerie sur les navires légers de surface y fut encore très apparente.

Dans les services d'éclairage, les croiseurs, et même les torpilleurs, montrèrent l'insuffisance de leur supériorité de vitesse sur celle des grands navires de bataille : par suite de la portée excessive de l'artillerie, l'éclairage doit être porté très loin par rapport au gros des forces, et il est impossible d'en changer rapidement l'orientation par rapport à celui-ci, lorsque fatalement cela devient nécessaire. Quand ils seront devenus assez sûrs, les appareils aériens, par leur grande vitesse et leur grand rayon de vision, pourront remédier heureusement à cette autre défaillance des bâtiments légers.

Les transmissions d'ordres et de renseignements se sont faits surtout par les moyens incomparablement plus rapides de la T. S. F., mais celle-ci, même chiffrée, n'est pas

(1) Elles se sont en somme bornées à des rencontres fortuites de navires en expédition de dragage de mines, de mouillage de filets, à quelques bombardements sans grand résultat, à quelques attaques sur les lignes de navires de garde contre les sous-marins dans le canal d'Otrante et le Pas-de-Calais, et à l'expédition très puissamment montée, courageusement exécutée, mais peu effective, de l'embouteillage de Zeebrugge.

discrète. Aussi, surtout dans les deux dernières années de la guerre, utilisait-on beaucoup les transmissions optiques à grande distance et les navires légers ont rendu là de bons services.

L'attaque des grands navires de bataille par la torpille des navires légers de surface a produit surtout des effets moraux, importants quelquefois. Elle s'est montrée difficile et rare précisément parce qu'elle doit être menée dans des conditions de désordre (nuit, bataille), et parce qu'elle exige des qualités tout à fait exceptionnelles de sang-froid, de courage et d'habileté manœuvrière chez les capitaines. Ses résultats matériels ont été excessivement faibles (1), étant donné le très grand nombre de navires de surface dits torpilleurs utilisés pendant la guerre.

Enfin les torpilleurs furent appelés à une besogne imprévue pour eux : fournir aux grands navires de bataille une escorte rendant dangereuse aux sous-marins l'attaque de ceux-ci. A la fin de la guerre, on admettait qu'il fallait à peu près deux « destroyers » (grands torpilleurs) par grand navire pour assurer la protection de ceux-ci naviguant en groupe, et pourtant les Allemands n'ont pour ainsi dire pas recherché l'attaque des escadres ennemies avec leurs sous-marins d'ailleurs mal manœuvrables et peu rapides en plongée.

La consommation excessive de combustible aux allures vives, nécessitées par l'existence des sous-marins, a fait ressortir d'une façon éclatante l'insuffisance très grande des approvisionnements de combustible embarqués sur les navires légers de surface, et en particulier sur les torpilleurs qui ne pouvaient qu'à peine parcourir aux vitesses voulues la si étroite mer du Nord.

A Washington donc, tenant compte des considérations ci-dessus, et voulant d'autre part éviter que, sous le nom de croiseurs, on ne construisît de véritables grands na-

(1) On ne peut guère compter que des succès de nuit : deux vieux cuirassés le *Gollath* coulé aux Dardanelles et le *Pommern* dans les attaques de nuit après la bataille du Jutland ; un dreadnought, le *Szent Istvan*.

vires de bataille, on fixa la limite du tonnage individuel du navire léger de surface et de combat à 10.000 tonnes, et le calibre maximum de ses pièces à 203 mm. C'étaient des chiffres un peu supérieurs à ceux réalisés sur les derniers croiseurs construits, on pensait que, dans l'état actuel de la science des constructions navales, ils allaient permettre de réaliser les desiderata constatés pour le plus grand type des navires légers de surface et de combat. Sans doute ils ne permettront pas à ces navires de résister aux explosions sous-marines de mines et de torpilles, et il faudra les faire escorter par des navires plus petits, avec les inconvénients signalés pour les grands navires de bataille. On espère que les torpilleurs se protégeront seuls par leur mobilité et leur faible tirant d'eau, mais ce n'est qu'une espérance, que les nouveaux moyens de mise de feu des mines et des torpilles pourront peut-être réduire (pistolet magnétique par exemple).

Mais le point important de la discussion était la limite du tonnage total. Les Anglais y firent une vive opposition : ils voulaient pouvoir se défendre contre le danger sous-marin qui leur paraissait capital, et ils ne pensaient y arriver que par le nombre. D'autre part, ils n'avaient pas oublié les difficultés qu'ils avaient eu à chasser des mers les croiseurs allemands au début de la guerre, et leur histoire, qu'ils savent, leur rappelait les difficultés toujours éprouvées dans la chasse aux navires de guerre pratiquant la course, difficultés encore aggravées aujourd'hui par la quasi impossibilité des blocus, là encore ç'avait toujours été une affaire de nombre. Enfin les divers éléments de l'empire britannique sont très dispersés sur toute la surface du globe, séparés par d'immenses océans, les navires de commerce anglais font les trois-quarts des transports mondiaux, l'indispensable pétrole ne peut être amené que par de grands navires de surface, et de loin, et aussi la nourriture même des habitants de l'Angleterre et de l'Ecosse. Il leur faut à tout



prix maintenir libres d'immenses lignes de communication, et pour cela il faut un nombre considérable de navires légers de surface et de combat, pensent leurs experts qui voient aussi en ces navires les adversaires des croiseurs submersibles si redoutables au commerce. L'intransigeance britannique fut grande et triompha, soutenue par les Japonais, puissance insulaire dont l'existence dépend aussi des lignes de communication, et peut-être par les Français, qui ont aussi un besoin urgent de communications assurées avec leurs colonies et qui voyaient dans la non-limitation du nombre des croiseurs un moyen de remédier à la fatale égalisation proposée de leur marine avec celle des Italiens.

### §

#### **La question des sous-marins.**

Etant la première dans laquelle le sous-marin fut utilisé, la guerre de 1914-1918 a fourni une ample moisson de renseignements sur les possibilités de cette arme nouvelle, elle en a orienté et activé l'évolution et déterminé l'emploi stratégique et tactique.

D'abord elle a montré que s'ils étaient munis de *robustes* moteurs de surface (pour le moment des Diésel), les sous-marins étaient susceptibles de fournir des croisières de longue durée. Cette durée même est très supérieure à la durée des croisières de navires de surface par suite de la facilité d'emmagasinement d'un très gros approvisionnement de pétrole et surtout par suite de la facilité qu'a le sous-marin de se soustraire à l'attaque de ses adversaires par la plongée et non pas par une fuite en vitesse, grosse mangeuse de combustible.

Ensuite elle a confirmé la difficulté de la destruction d'un sous-marin en plongée, surtout en plongée profonde, par suite de la quasi-impossibilité de la localisation de ce sous-marin par ses adversaires. Une fois le sous-ma-

rin entièrement disparu sous la mer, rien ne décèle sa présence à l'œil. Grâce à des appareils compliqués, délicats, exigeant pour leur utilisation des conditions de manœuvre très particulières et très gênantes pour la poursuite et l'attaque de l'adversaire sous-marin en mouvement de direction inconnue et variable, on peut recueillir des indices phoniques ou électro-magnétiques du voisinage d'un sous-marin. Mais ces indices sont très vagues, très imprécis, très irréguliers, impossibles à recueillir dans de fréquentes circonstances, presque toujours inutilisables à l'instant même (ce qui est nécessaire pour une action sur but mobile), et ne permettent pas de suivre avec certitude la trace d'un sous-marin déjà reconnu. Si l'on a pu enregistrer trois ou quatre succès dans la dernière guerre, le nombre des tentatives infructueuses a été tel que le pourcentage pratique de succès, d'ailleurs impossible à fixer exactement, a été excessivement faible : en admettant l'ordre de 1 pour 1.000, on est peut-être encore au-dessus de la réalité. Malgré les progrès possibles dans cette voie, progrès qui seront sans doute suivis de progrès dans la défense du sous-marin contre ces attaques, ce dernier semble encore impossible à localiser d'une façon suffisamment pratique pour être attaqué avec des chances de succès convenables quand il est complètement immergé.

La destruction par poursuite du sous-marin immergé a beaucoup ressemblé à ce jeu de fête populaire, où un homme, les yeux bandés, cherche à casser une bouteille à grands coups de bâton qu'il assène à tort et à travers tout autour de lui.

La destruction du sous-marin par surprise en surface a donné de meilleurs résultats et surtout celle par emploi de moyens défensifs très étendus (barrages de mines, filets) rendus possibles par les conditions hydrographiques, devant les ports et dans les passages resserrés où devaient passer les sous-marins allemands sortant du

fond de ces mers étroites et de faible ouverture qu'étaient la mer du Nord et l'Adriatique. Dans les deux dernières années de la guerre, par cette accumulation de moyens, permise par la formidable puissance industrielle des Alliés et de l'Amérique, on arrivait ainsi à détruire autant de sous-marins que les Allemands en construisaient.

Comme d'autre part, les difficultés de l'attaque étaient accrues par la formation de la navigation en convois escortés, le tonnage des navires coulés avait diminué et était devenu inférieur au tonnage des navires construits par les nombreux chantiers navals, encouragés par les hauts prix. La menace des sous-marins au commerce avait donc pu être jugulée, mais dans des circonstances assez exceptionnelles (1).

Si le sous-marin s'était révélé un redoutable destructeur des navires de commerce, il n'avait que très médiocrement rempli une des fonctions qu'on lui avait assignées avant la guerre : je veux parler de son rôle de destructeur de navires de guerre. Cela tient d'abord à ce que, selon une expression pittoresque, le sous-marin *en plongée* est à demi-aveugle et à demi-paralytique. En

(1) Comme justification de ces dires, on peut consulter la statistique très soigneusement établie et publiée par les services de renseignements du ministère de la Marine et donnant les causes de la destruction de tout sous-marin allemand.

Je reproduis ci-dessous en les groupant en catégories A, B, C, D, les renseignements en question.

Sous-MARINS DÉTRUITS .....	174
dont :	
A. — <i>Par moyens défensifs indirects ou accidentellement..</i>	83
savoir 28 par mines.	
— 3 par filets.	
— 40 par causes inconnues.	
— 12 par accidents.	
B. — <i>En surface.....</i>	45
savoir 22 par des sous-marins alliés.	
— 11 par bateaux-pièges.	
— 10 par canon.	
— 2 par appareils aériens.	
C. — <i>En plongée avec vue certaine du périscope.....</i>	16
savoir 16 par abordage.	
D. — <i>En plongée, presque toujours après vue du périscope</i> <i>ou du sillage des torpilles.....</i>	30
savoir 27 par grenades.	
— 3 par remorque explosible.	

effet, quand il veut voir en plongée, il ne peut le faire que par l'intermédiaire du périscopie, tube optique qu'il sort d'environ un mètre au-dessus de la surface agitée des eaux qui le recouvrent à tout instant ; en plongée il ne peut actuellement demander son mouvement qu'à des moteurs électriques alimentés par l'énergie médiocre et courte de lourds accumulateurs : sa vitesse est donc très faible, 5 à 6 nœuds (10 à 12 kilomètres) en moyenne. Vis-à-vis des 20, et même 25 nœuds que peuvent prendre les navires de guerre de surface dans les parages à sous-marins, c'est bien peu pour arriver à se mettre dans la position très particulière encore nécessaire au lancement à distance d'une torpille qui doit, en ne marchant elle-même que 30 ou 35 nœuds, atteindre un but si rapidement mobile dans une direction variable et difficile à déterminer. La prise de cette position est rendue encore beaucoup plus délicate et plus dangereuse quand le grand navire but est entouré de petits navires rapides et légers, susceptibles de se précipiter en vitesse pour aborder ou grenader le sous-marin dont le périscopie a été aperçu. Elle exige des capitaines de sous-marins un coup d'œil et une habileté manœuvrière exceptionnelles, aidés par un sang-froid et un courage à toute épreuve, par une audace un peu folle. Le capitaine étant seul à voir dans son périscopie, personne ne peut connaître la façon dont l'attaque est exécutée ; la crainte de perdre honneur et réputation, l'entraînement par l'exemple de voisins se jetant en avant, la peur des critiques n'agit donc pas ici et ce serait mal connaître la nature humaine que de croire dans ces conditions, même chez des hommes aussi vaillamment habitués à tant risquer leur existence, que les défaillances n'existent pas. Et ceci peut expliquer bien des choses, ne serait-ce que les succès toujours obtenus par les mêmes.

Aussi les résultats obtenus contre les navires de guerre ont-ils été médiocres. La plupart des succès ont été réali-

sés sur des navires marchant à petite vitesse soit par ignorance au début de la guerre, soit pour pratiquer des bombardements, des débarquements en des parages où l'on ne soupçonnait pas de sous-marins. Il faut aussi reconnaître que les Allemands n'ont pour ainsi dire pas cherché (sauf avec la maladresse des débutants au commencement de la guerre) à utiliser leurs sous-marins contre les grands navires de guerre et que les sous-marins alliés n'ont pour ainsi dire jamais eu de gibier à chasser, les grands navires allemands et autrichiens restant presque toujours dans leurs ports. Les difficultés de manœuvre et de vision signalées ne pouvaient guère être vaincues que par des actions méthodiques, des procédés déterminés par de nombreuses expériences qui n'ont pas été faites. Il fallait aussi pouvoir faire agir les sous-marins en groupes, en liaison entre eux et les autres navires amis, et cela ne va pas non plus sans de très grandes difficultés de communications et de connaissance de positions réciproques et géographiques. Il est dommage, pour les sous-mariniers, qu'à la guerre on n'ait pas fait d'expériences en ce sens, parce qu'aux expériences du temps de paix, il manque toujours bien des choses : remarquons seulement que les armes ne sont pas chargées, que le matériel et le personnel ne sont guère fatigués, que bien des choses sont réglées d'avance, que l'imprévu ne joue pas son rôle, etc.

Si le sous-marin n'avait pas obtenu des résultats matériels importants contre les grands navires de guerre, il avait pourtant obtenu de grands résultats moraux et pratiques : il l'avait forcé à courir très vite, à s'entourer d'escortes, il l'avait chassé de plusieurs parages, il avait empêché des bombardements et des débarquements. Des enthousiastes vont jusqu'à dire qu'il empêche les grands navires de guerre de « faire quelque chose » (patrouille, visite de navires, blocus, bombardement, débarquement), que ceux-ci doivent se contenter d'un rapide « dash out

and back », c'est-à-dire d'une course précipitée les ramenant bien vite dans leurs abris. Enfin la guerre au commerce, quand elle fut menée sans pitié, comme au début de 1917, avait failli faire perdre la guerre aux Alliés, c'était au moins l'opinion régnant alors en Angleterre dans les milieux les plus autorisés (voir Amiral Sims, *The victory at sea*).

Tels étaient, dans leurs grandes lignes, les principaux enseignements, en face desquels les experts navals se trouvaient lors de la conférence de Washington.

Encore tout émus de la crainte qu'ils avaient éprouvée en sentant leur Empire trembler sur ses bases maritimes, redoutant de se trouver un jour en face de difficultés analogues, dans des conditions géographiques et hydrographiques moins bonnes, avec des moyens et des ressources plus faibles (le monde entier leur avait prêté appui en 1917-1918), les Anglais essayèrent dès le début de la conférence de faire proclamer « l'abolition totale et définitive du sous-marin », comme une arme propre à ne mener la guerre au commerce que sous une forme en horreur aux lois de l'humanité.

Mais les experts navals des autres puissances n'avaient pas les mêmes raisons. Ils ne voulaient pas la suppression d'une arme qui avait bouleversé et menaçait de bouleverser davantage encore les conditions de la guerre sur mer, en réduisant la primauté du grand navire de bataille; d'une arme qui rendait très difficiles les opérations contre les côtes et les débarquements; d'une arme qui paraissait donc devoir momentanément donner au plus faible et au moins riche des moyens de se défendre; d'une arme enfin, mais on ne le disait pas, on le pensait sans doute, qui pouvait encore permettre d'atteindre dans les sources de sa fortune et de son existence un empire qui tendrait à établir politiquement et économiquement son hégémonie mondiale.

Les Japonais, les Italiens, les Américains soutinrent

les Français qu'on laissa partir en avant, et encourir ainsi le mécontentement des Anglais. Je n'ai pas l'intention, ni les moyens, de faire l'histoire de la conférence, mais je rappellerai la violence des incidents que les Anglais suscitèrent (affaire Lee-Castex), l'appel que le premier délégué anglais Balfour fit au monde civilisé : « J'ai pleine confiance que ces débats (sur les sous-marins) retentiront plus loin que les limites de cette pièce, plus loin même que les limites de nos sessions publiques », et aussi la déclaration que fit enregistrer la délégation anglaise :

La délégation britannique désire formellement que l'on enregistre son opinion que l'emploi des sous-marins, de peu de valeur pour des buts offensifs, conduit inévitablement à des actes qui ne sont pas compatibles avec les lois de la guerre et les prescriptions de l'humanité ; et la délégation désire qu'une action concertée soit entreprise par toutes les nations en ce qui concerne leur maintien, leur grandeur et leur emploi.

Rien n'y fit : la délégation américaine affirma que la possession d'une grande quantité de sous-marins pouvait permettre aux Etats-Unis de protéger leurs possessions lointaines ; la délégation japonaise affirma que les sous-marins étaient nécessaires pour des buts défensifs ; la délégation italienne exprima les mêmes opinions et que les sous-marins pouvaient protéger des lignes de communications ; la délégation française exprima toutes les opinions ci-dessus. Personne, bien entendu, ne parla des buts offensifs contre le commerce ; mais plusieurs y pensaient peut-être.

Aucune limite ne fut donc fixée, ni au tonnage individuel des sous-marins, ni au tonnage total des flottes de sous-marins que pouvaient posséder les diverses nations.

Les Anglais alors cherchèrent à écarter le péril si redouté en réduisant l'action des sous-marins contre le commerce. S'appuyant sur l'opinion publique excitée par la détestation des pratiques des sous-marins allemands, sur une vigoureuse campagne de presse, ils réussirent à

faire nommer une commission présidée par M. Root qui proposa et fit adopter le traité dit résolutions Root, dans lequel les puissances signataires reconnaissaient « l'impossibilité pratique d'utiliser les sous-marins, comme destructeurs de commerce, sans violer » les lois de l'humanité et acceptaient comme « les liant entre elles » cette prohibition qui devait être proposée à toutes les autres nations.

L'Angleterre semble donc être arrivée à l'une de ses fins.

Les sous-marins ne pourront-ils donc plus menacer les lignes de communication maritimes ? ne pourront-ils donc plus mener une guerre efficace au commerce ? Cela dépend évidemment de l'interprétation qui pourra être donnée aux résolutions Root selon l'état de l'opinion mondiale.

Les résolutions Root interdisent également l'emploi des gaz nocifs dans la guerre : or, les auteurs et promoteurs de ces résolutions, les Américains et les Anglais, poursuivent ouvertement, et quelquefois avec fracas, des études et des expériences relatives à l'emploi de gaz nocifs de diverses natures. Si les résolutions Root ne sont pas mieux appliquées en ce qui concerne les sous-marins, elles resteront lettre morte.

Dans ces résolutions, il n'est pas question des « zones interdites » par lesquelles les Allemands avaient essayé de justifier juridiquement leur conduite. Un tel oubli, si peu après 1918, ne peut être que volontaire. D'autre part, de l'avis d'amiraux anglais eux-mêmes (R. admiral S. S. Hall), la formation de la navigation en convois indique de la part de ceux-ci une intention de résistance, qui justifie « l'attaque sans préavis, même à la torpille ».

Enfin il est aussi contraire aux lois de l'humanité de bombarder de nuit par avions une ville remplie de non-combattants sans défense, de tout sexe et de tout âge, que de couler un navire dans une zone définie comme dange-



reuse (1) : la première manière de faire a pourtant été admise, dans la guerre de 1914-1918, toutes les fois que l'adversaire pouvait y trouver un intérêt militaire, si réduit fût-il.

Il est donc aujourd'hui impossible de prévoir quelles pourront être les applications pratiques des résolutions Root. Elles dépendront sans doute de la force des belligérants vis-à-vis de leurs adversaires et des neutres lésés, car il est bien probable, hélas ! que, dans l'avenir comme dans le passé, la force primera le droit et la justice.

### §

#### La question des porteurs d'avions.

Si l'aviation maritime a bien joué un rôle dans la guerre de 1914-1918, ce rôle n'a été que d'assez faible importance et presque entièrement confiné aux opérations côtières (2). C'est à peine si les Anglais, et les Allemands tout à la fin de la guerre, commençaient à utiliser, et dans des conditions très précaires en haute mer, des avions de reconnaissance et de conduite de tir. Cependant les zeppelins, impossibles à garder aujourd'hui en présence des avions, avaient montré en 1915-1917 l'importance des appareils aériens pour l'éclairage et les reconnaissances sur mer.

Dès la fin de la guerre, et surtout depuis la guerre, les progrès de l'aviation maritime ont été tels que l'on peut envisager l'emploi pratique très prochain d'avions, ou même hydravions, dans les rôles d'éclairage, de recon-

(1) Je ne discute la question qu'aux points de vue technique et pratique ; au point de vue moral, elle est jugée définitivement, comme les bombardements par avions d'ailleurs ; mais on peut malheureusement se douter de l'inefficacité pratique de ce jugement.

(2) Les Allemands n'ont utilisé qu'un petit avion, le *Wolfchen*, avec leur corsaire le *Wolf*. S'ils avaient lancé sur les mers des porteurs de 15 ou 20 avions, protégés par des sous-marins contre les croiseurs de surface, et si ces avions rayonnant à 100 ou 150 milles, autour de leurs porteurs, avaient, suivant les pratiques des sous-marins, détruit tout navire de commerce rencontré, les Alliés auraient subi des pertes importantes avant d'avoir pu ou su réagir contre cette surprise. Mais ce n'est qu'une hypothèse, peut-être irréalisable avant 1918. Pourtant il y eut le *Wolfchen*.

naissance, de direction de tir, de bombardement de navires en marche, de lancement de torpilles automobiles, de jet d'appareils fumigènes, etc.

L'avion maritime et l'hydravion vont devenir de vrais engins de combat. Sans doute ce ne sont que des promesses : la navigation aérienne est à l'état embryonnaire, et il est bien difficile de prévoir comment évoluera l'embryon.

A Washington, les experts navals étaient donc beaucoup plus influencés par les imaginations des conséquences à déduire des essais d'après-guerre, dont ils avaient eu connaissance (et qui n'étaient pas toujours les mêmes), que par les enseignements mêmes de la guerre. Les Américains, qui venaient de faire beaucoup d'expériences, pensaient que les appareils aériens devaient jouer un grand rôle dans la guerre future, puisque, dans la proposition Hughes, ils insistaient pour qu'on n'en limite ni la taille, ni le nombre. Les Anglais avaient aussi fait des essais importants de lancement de torpilles, de jets de fumigènes et de bombardement, ils essayaient de les tenir secrets, mais des nouvelles en avaient transpiré dans les débats parlementaires : ils croyaient aussi à un avenir, mais assez éloigné, de l'aviation. Par manque d'argent, et aussi par inertie de leur désuète organisation maritime, les Français, si forts pourtant en aviation militaire, étaient terriblement en retard en matière d'aviation navale ; leur opinion pouvait n'être pas à la page.

La question étant assez confuse, pas très mûre, l'accord se fit sans grands débats apparents.

On fixa la limite du tonnage individuel du porteur d'avions à 27.000 tonnes, parce que le porteur d'avions doit offrir une grande plate-forme d'envol et d'atterrissage. On limita le calibre et le nombre de ses canons pour éviter qu'il ne devînt un vrai navire de combat.

La délimitation du tonnage total fut aussi acceptée :

il est d'ailleurs relativement facile de transformer des grands navires de commerce en porteurs d'avions.

Ensuite on espérait avoir bientôt des avions autonomes pour les mers étroites.

### §

## Les fortifications du Pacifique.

Laissant de côté les points de vue politique, économique et militaire de cette si grave question, j'en dirai seulement deux mots, du point de vue maritime.

Les enseignements que la guerre a fournis ne sont pas applicables immédiatement aux vastes étendues du Pacifique. Avec, naturellement, beaucoup de risques d'erreur, il faut ajouter nombre de commentaires, d'hypothèses supplémentaires et de déductions aux faits d'expérience réalisés dans des mers si étroites et si petites par rapport aux vastes étendues d'eau qui séparent l'Amérique de l'Asie et de l'Australie.

Le passage des croiseurs de von Spee à travers ces mers vides d'ennemis n'a rien appris, sinon que le Pacifique est très grand, très désert, et que ses îles sont très isolées du reste du monde.

Mais la guerre a fait ressortir l'insuffisance du souffle du grand navire de bataille, et même de bien des croiseurs d'avant-guerre, pour des opérations actives au travers des Océans ; les torpilleurs sont beaucoup plus handicapés, leur souffle était à peine suffisant pour la guerre dans la mer du Nord.

Les marches rapides, nécessaires en présence des sous-marins, provoquent des consommations formidables de combustible, si bien qu'à la fin de la dernière guerre on admettait qu'une grande flotte, avec tout son train obligatoire d'escortes, ne pouvait rester plus de trois jours à la mer sans renouveler son combustible. Trois jours à vitesse d'avance de 15 à 16 nœuds, c'est un parcours de

11 à 1200 milles (2.000 à 2.200 kilomètres). Mettons que ces chiffres, admis dans les revues techniques anglaises, soient un peu faibles, et susceptibles d'amélioration dans certaines conditions, admettons des parcours de 1.500 à 1.800 milles. Que sont ces distances dans l'immense Pacifique ?

La guerre a rappelé à tous ceux qui l'avaient oublié (et Dieu sait s'ils étaient nombreux, et s'ils sont encore prêts à oublier dans leurs élucubrations théoriques), que les navires de guerre modernes ont besoin de réparations, de fréquentes réparations indispensables, que nombre de ces réparations exigent des approvisionnements particuliers, des ateliers et des outils spéciaux pas toujours possibles à installer sur des navires-ateliers, qu'un nombre encore assez grand de ces réparations exigent la mise au sec de la carène des navires. Il est donc impossible de mener une guerre de plusieurs mois sans avoir des ateliers provisoires flottants ou non, pour les petites réparations, des chantiers plus importants pour les réparations plus graves, des bassins de radoub ou des docks flottants, de dimensions appropriées, des approvisionnements de combustibles, munitions, pièces de rechange, matières premières et matières consommables ; le tout réparti dans des bases facilement accessibles, bien protégées et convenablement situées pour les opérations projetées. Ces bases n'existent pas et ne seraient pas faciles à créer suffisamment rapprochées sur les longues routes qui séparent l'Amérique de l'Asie ou de l'Australie.

Il semblait donc aux experts qu'avec le matériel actuel, il était impossible à l'une des grandes flottes de *surface* du Pacifique d'aller combattre l'autre dans le voisinage de ses côtes. Chacune des puissances intéressées chercha donc à maintenir cet état de choses, en empêchant les autres de réduire cette impossibilité, si c'était réalisable, d'où l'interdiction d'élever des fortifi-

cations, de préparer des bases, sauf le long des côtes des territoires principaux.

Cet accord paraît admettre l'hégémonie navale des Etats-Unis le long des côtes américaines, avec avant-postes aux îles Hawaï, celle des Japonais dans toutes les mers côtières de l'Asie Orientale (1), celle possible des Britanniques dans les eaux d'Australasie et d'Insulinde, mais il ne semble pas écarter les causes d'un conflit.

Afin de s'y préparer et de protéger les Indes, leur commerce avec la Chine, les colonies hollandaises et l'Australie, les Anglais se sont mis à l'œuvre pour créer une très forte base navale à Singapore. Et plus tard, quand les grands Commonwealths en seront capables matérielle-

(1) L'épouvantable cataclysme qui a dévasté la région de Tokyo a pu faire croire un moment à un changement possible de la situation politique et navale dans le Pacifique.

Il n'en est sans doute rien ou du moins fort peu de chose. Les premières nouvelles parlant de plusieurs millions de morts, de la destruction totale de Tokyo, de Yokohama et du grand port militaire de Yokosuka ont fait place à des nouvelles plus rassurantes. Un communiqué officiel semble réduire à 100.000 au plus le nombre des morts : c'est déjà épouvantable et justifie le mouvement de solidarité envers notre allié lointain. Les dégâts matériels d'abord signalés sont sans doute à réduire dans de grosses proportions (une dépêche fait croire que le quart des usines de la région de Tokyo a été affecté par la catastrophe), et le fait que les conduites d'eau de Tokyo et de Yokohama ont pu être réparées dès le troisième ou quatrième jour laisse espérer que les dégâts causés aux cales de lancement, bassins de radoub et chantiers navals de l'arsenal de Yokosuka sont aussi de faible importance et pourront rapidement être effacés par l'activité bien connue des Japonais.

L'arsenal de Yokosuka, bien que très important, n'est d'ailleurs pas le seul arsenal du Japon qui possède à Kure, à Sasebo, de grands chantiers navals d'Etat et de grosses bases maritimes. A Kobe, à Nagasaki existent aussi de très forts chantiers de constructions navales, appartenant à des Compagnies privées. Aucune de ces localités n'a été atteinte par le cataclysme.

La destruction signalée probable de l'école des mécaniciens, de l'école de l'artillerie navale et du dépôt des équipages est très regrettable, mais n'affecte que bien peu la puissance navale japonaise.

La situation politico-navale dans le Pacifique va donc rester inchangée.

Il n'en eût pas été de même si ce cataclysme avait affecté la région de Panama, fertile aussi en tremblements de terre. Les grands barrages de Gatun retiennent de telles masses d'eau que leur rupture pourrait rendre le canal à écluses inutilisable pendant de longs mois. Les forces navales américaines seraient ainsi séparées à nouveau en deux tronçons difficiles et longs à réunir et une telle situation ôterait aux Etats-Unis une part de leur influence navale, et par suite politique, non seulement dans le Pacifique, mais encore dans l'Atlantique.

Aux Etats-Unis, on n'a pas manqué de se préoccuper d'une semblable possibilité et l'on a étudié et projeté de modifier le canal de Panama, en en faisant un canal au niveau de la mer. On a même songé à le doubler par un canal passant dans une autre région, au Nicaragua par exemple. Le cataclysme du Japon va sans doute activer ces études et ces projets, que retarde certainement les sommes immenses qu'exigeait leur réalisation, et ce sera sans doute une de ses conséquences lointaines et un peu imprévues, du moins en France.

ment et moralement, des bases seront établies sur le continent austral et les grandes îles voisines : la flotte britannique pourra, alors assurer la protection de ces vastes et riches territoires trop monopolisés et pas assez exploités par une population insuffisamment nombreuse, contre les convoitises d'une main d'œuvre asiatique sobre, habile, travailleuse et avide d'expansion.

### §

En laissant subsister les sous-marins et les appareils aériens, en ne limitant ni leur nombre, ni leur dimension, en arrêtant le développement du grand navire de bataille, la Conférence de Washington a laissé aussi subsister le bouleversement des conditions de la guerre sur mer. Le règne du superdreadnought, même un peu amélioré, approche sans doute de sa fin ; en tout cas, ses fondements en sont ébranlés, et il peut être combattu par les nouveaux engins si l'on sait les utiliser, si l'on sait et si l'on peut en construire en quantité suffisante.

En commençant dès maintenant, grâce à des économies possibles sur les organismes fossiles et parasites dont le passé a laissé la marine encombrée, et en agissant vigoureusement et méthodiquement quand sa situation financière le permettra, il faudra que la France sache le faire, si elle veut continuer à vivre. Car elle ne peut plus vivre sans ses colonies d'outre-mer et sans dire son mot dans les questions de politique mondiale, ce que, faute de moyens d'appuyer ses paroles, elle n'a pu faire à Washington.

ANDRÉ COGNIET.