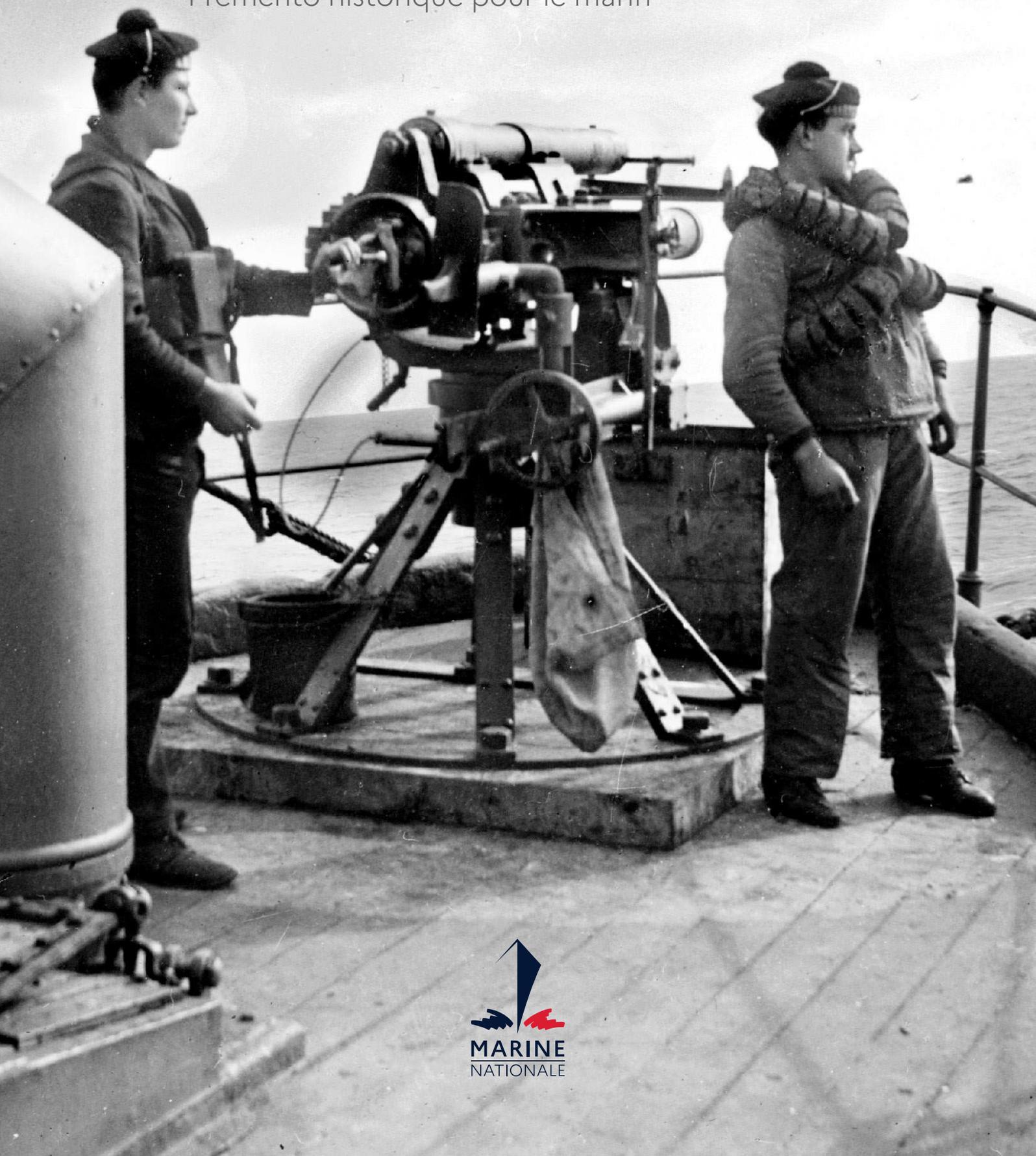


# LA MARINE DURANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

11 NOVEMBRE

Mémento historique pour le marin





# ÉDITO



La célébration du 11 novembre est l'occasion privilégiée d'une rencontre entre la France et ses Armées dans la mémoire des sacrifices consentis pour défendre notre sol. Commémorer les combats d'hier, c'est rendre hommage au courage des combattants, c'est prendre conscience de leurs sacrifices, mais c'est aussi tourner cette mémoire vers l'avenir en nous rappelant que la liberté n'est pas une rente mais un combat.

Pour nous marins, il s'agit de nous rassembler derrière nos symboles, d'être présents aux cérémonies de nos communes, de donner de la visibilité à nos uniformes. Que vous soyez d'active ou de réserve, partout en France, par votre présence en tenue seul ou en équipage, vous participerez ainsi au renforcement de la cohésion nationale.

Pour commémorer, il faut toutefois comprendre. Il faudra notamment savoir expliquer le rôle de la Marine dans la Première Guerre mondiale. C'est précisément l'objectif de cette brochure issue d'un travail commun entre les chercheurs du Service historique de la défense (SHD) et le SIRPA Marine.

Si les combats à terre sont connus, si la bataille de Verdun, les tranchées et les poilus sont profondément ancrés dans l'imaginaire collectif, l'action de la Marine au cours du premier conflit mondial souffre parfois d'un manque de visibilité.

Les fusiliers-marins se sont pourtant héroïquement battus sous les ordres de l'amiral Ronarc'h, notamment à Dixmude. « Sacrifiez-vous. Tenez ! » était la consigne. Il fallait tenir quatre jours. Ils ont résisté trois semaines, sous un déluge d'acier et d'incessantes attaques allemandes, faisant aujourd'hui notre fierté.

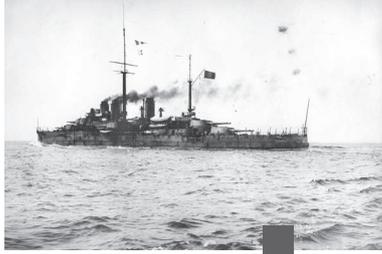
La Marine a aussi combattu en mer : organisation des convois venant de l'Empire ou des Etats-Unis apportant les approvisionnements indispensables à la tenue du front, premières heures de gloire de l'Aéronavale dans la protection anti-sous-marine des approches, ou encore action des sous-marins en Méditerranée en particulier.

Nous avons là une belle occasion de nourrir la connaissance que les Français ont de leur Marine. Hier comme aujourd'hui, la Marine veille sur les intérêts nationaux, des côtes au grand large. Je compte sur votre esprit d'initiative et votre inventivité.

*Amiral Nicolas Vaujour*  
Chef d'état-major de la Marine



# Chronologie



Le Cuirassé Courbet qui a coulé le croiseur austro hongrois Zenta © ARDHAN

## COMBAT D'ANTIVARI

Apprenant l'entrée de l'escadre de l'amiral Boué de Lapereyre en Adriatique, la flotte austro-hongroise se réfugie dans ses ports, ne laissant derrière elle que le croiseur léger Zenta. Il est coulé par le cuirassé Courbet.

16 AOÛT  
1914

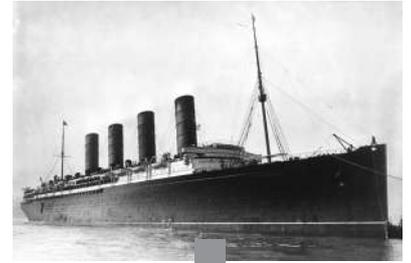
## DÉFENSE DU CANAL DE SUEZ

Les hydravions français sont les premiers à donner l'alerte de l'attaque ottomane et le croiseur D'Entrecasteaux appuie les Britanniques de ses batteries.

## COURSE À LA MER

Dans le Nord de la France, le front se fixe progressivement. La brigade des marins de l'amiral Ronar'ch s'illustre dans la défense de Dixmude (Belgique), stoppant l'offensive allemande vers Dunkerque.

17 SEPT  
30 NOV  
1914



RMS Lusitania © SHD

## TORPILLAGE DU LUSITANIA

L'U-20 torpille ce paquebot américain, tuant 1200 personnes. Les protestations de Washington, encore neutre, forcent Berlin à suspendre la guerre sous-marine sans restriction.

7 MAI  
1915

5 - 12 SEPT  
1914

## BATAILLE DE LA MARNE

L'offensive allemande pour prendre Paris est stoppée. La capitale est défendue par une garnison de fusiliers marins, et l'artillerie de la marine débarquée à terre joue un rôle décisif dans les combats.

## DÉBUT DE L'ASSAUT FRANCO-BRITANNIQUE SUR LES DARDANELLES

Après des premiers succès notables contre des cibles militaires, tous les navires battant pavillon allié sont désormais pris pour cible sans avertissement. Bientôt des neutres et des navires hôpitaux sont également torpillés.

4 FÉV  
1915

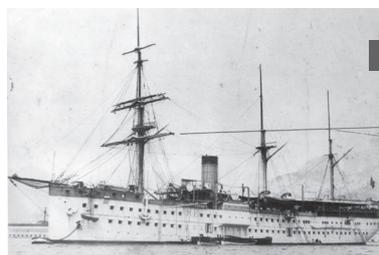
18 MARS  
1915

## L'ALLEMAGNE DÉCLARE LA GUERRE SOUS-MARINE SANS RESTRICTION

L'objectif est d'ouvrir le passage vers Istanbul. L'action s'éternise et de très lourdes pertes navales comme terrestres sont subies dans les mois suivants, notamment plusieurs cuirassés français sous le commandement de l'amiral Guépratte.



Fusiliers marins © ECPAD



Navire hôpital français Vinh Long © SHD



Sous-marin allemand endommagé échoué sur une plage du nord de la France © ECPAD

### REPRISE DE LA GUERRE SOUS-MARINE TOTALE

Cette campagne est beaucoup plus agressive dans ses règles d'engagement qu'en 1915, car l'Allemagne sous blocus commence à être menacée de pénurie et la situation sur le front terrestre de l'Ouest ne progresse pas.

### ÉVACUATION DES SERBES

Les survivants de l'armée serbe battue par les austro-hongrois sont évacués d'Albanie vers Thessalonique par la Marine nationale pour reprendre le combat.

### ENTRÉE EN GUERRE AMÉRICAINE

Suivie très rapidement par le Brésil, la Chine et le Siam. Grâce aux convois, aucun transport de troupe américain n'est perdu au cours de la Première Guerre Mondiale.



Marins américains en séance d'instruction au tir au canon © ECPAD

### BATAILLE DE VERDUN

La plus grande et la plus longue bataille terrestre de toute la guerre, à laquelle participe à nouveau l'artillerie lourde de la marine débarquée.

### OFFENSIVE LUDENDORFF

Avec la sortie de guerre de la Russie suite à la révolution, l'Allemagne jette toutes ses forces contre la France. Les fusiliers marins intégrés la 51<sup>e</sup> DI britannique participent à la victoire décisive.

DÉC 1915  
FÉV 1916

21 FÉV  
18 DÉC  
1916

31 JANV  
1917

6 AVRIL  
1917

PRINTEMPS-ÉTÉ  
1918

9 JANV  
1916

31 MAI  
1<sup>ER</sup> JUIN  
1916

FÉV  
1917

1919

### RETRAITE DES DARDANELLES

L'assaut amphibie s'est embourbé et s'est transformé en un interminable siège. Les Alliés décident finalement d'évacuer, ce qu'ils parviennent à faire en une seule nuit sans alerter les Turcs.

### INTRODUCTION DU SYSTÈME DES CONVOIS

Idée française, ils font immédiatement leurs preuves. Malgré des réticences britanniques, les convois sont adoptés par l'ensemble des alliés en mai, suite à de lourdes pertes en avril.

### DÉFILÉ DE LA VICTOIRE SOUS L'ARC DE TRIOMPHE

Les fusiliers-marins participent au défilé.

### BATAILLE DU JUTLAND

Plus grande bataille navale de l'histoire jusqu'à la seconde guerre mondiale et la seule de la guerre entre cuirassés. Elle oppose Allemands et Britanniques et constitue la dernière sortie de la flotte de surface allemande.



Saint-Floquin. Drapeau des fusiliers-marins © ECPAD

# L'interopérabilité

## AVEC LES ALLIÉS EN MER

Lors de la Première Guerre mondiale, la France affronte une coalition de puissances continentales. Dans ce conflit global et prolongé, nouer des alliances puis garantir l'interopérabilité avec les Alliés est une clé de la victoire.

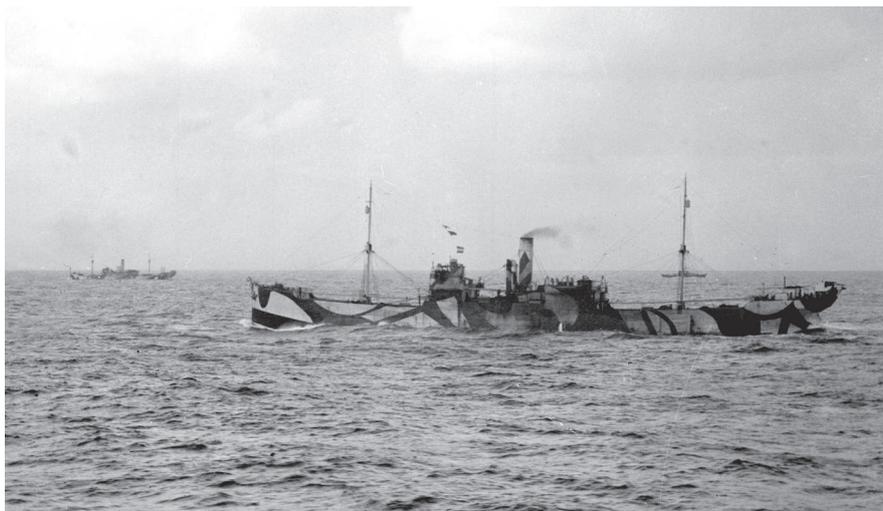


Flottille d'hydravions américains stationnée dans le nord de la France (Dunkerque)  
© ARDHAN

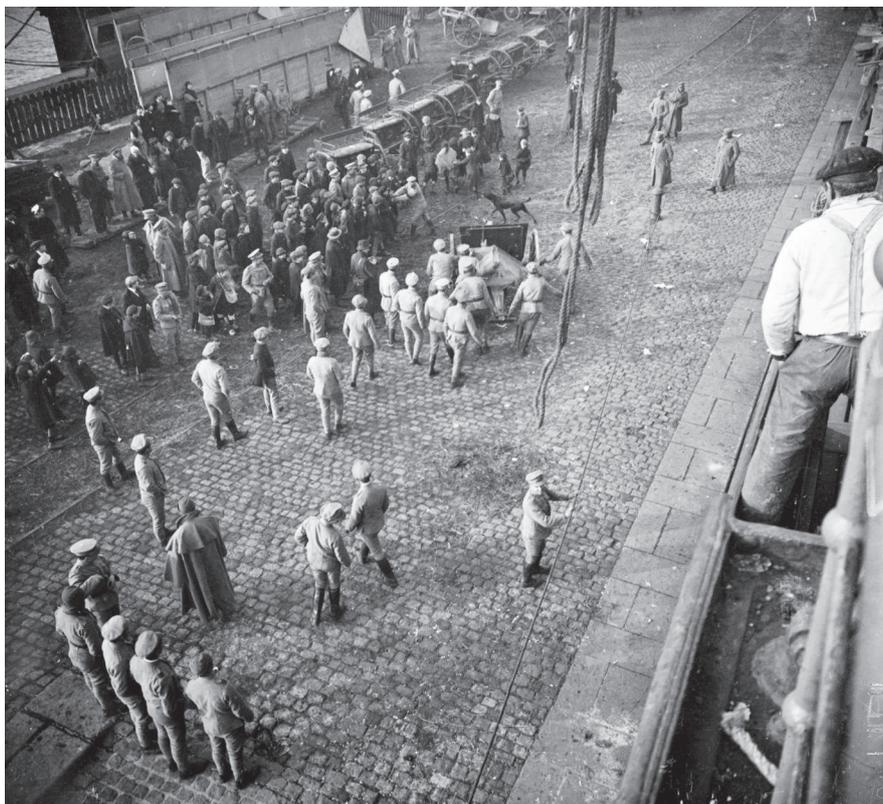
Dès 1914-1915, la Marine nationale joue un rôle décisif pour obtenir les alliances britannique et italienne. Au-delà des inévitables tensions apparues au cours du conflit avec des alliés sans qui la victoire serait hors de portée, elle opère victorieusement avec eux, même si l'interopérabilité demeure partielle au regard des standards contemporains.

L'alliance décisive avec le partenaire privilégié qu'est la *Royal Navy* vient de loin. Quand, en septembre 1914, le traité de Londres transforme la troisième Entente cordiale conclue en 1904 en véritable alliance, l'engagement britannique doit beaucoup à la crédibilité retrouvée de la Marine nationale après l'impasse de la crise de Fachoda en 1898. Dès 1912, Londres et Paris ont convenu d'une répartition des tâches en cas de guerre. Tandis que la *Royal Navy* concentrerait le gros de ses forces en mer du Nord face à la flotte allemande, rival redoutable que la Marine nationale est incapable d'affronter seule, l'Armée navale qui regroupe le corps de bataille français depuis 1911, se verrait confier la garde de la Méditerranée face à l'Autriche-Hongrie. Ce partenariat stratégique encore à consolider n'est pas une alliance. Il faut attendre 1913 pour que

des accords d'état-major prévoient une répartition précise des forces en Manche et un échange de codes à utiliser en cas de conflit. Ce qui n'est pas le cas en Méditerranée, même si Londres décide d'y déployer deux croiseurs de bataille pour soutenir l'Armée navale qui en est dépourvue. De même, les flottes n'ont pas l'habitude de s'entraîner ensemble selon des procédures communes. Reste qu'à l'été 1914, la valeur dissuasive de la Marine en Méditerranée achève également de convaincre l'Italie de respecter l'engagement secret pris en 1902 de rester neutre en cas où Berlin lancerait une attaque non provoquée contre la France. La flotte française pèse aussi dans la décision de Rome d'entrer en guerre en mai 1915 aux côtés de Londres et Paris. En mutualisant avec la *Regia Marina* le fardeau du blocus à distance du canal d'Otrante qui interdit à la marine austro-hongroise de déboucher en Méditerranée centrale, l'alliance italienne permet de réaffecter des forces au contrôle des routes maritimes face aux *U-Boote*.



Navigation en Atlantique des navires de commerce en convois © ECPAD



Débarquement de troupes portugaises dans un port français © ECPAD



Port de Brest, marins américains préparant des grenades anti-sous-marine © ECPAD

Cependant, que ce soit avec l'allié britannique ou italien, il s'agit davantage d'ajouter des forces en répartissant les zones de responsabilité que d'une réelle intégration opérationnelle, fondée sur des procédures et un entraînement communs. En cela, les alliances de la Grande Guerre ne sont pas comparables à l'Alliance atlantique ou à l'Euromarfor.

En effet, si la France s'est vue reconnaître

en septembre 1914 le commandement en chef interallié en Méditerranée, cette autorité est remise en cause. Dès 1915, les Britanniques en mer Egée puis les Italiens en mer Adriatique échappent de fait au contrôle opérationnel dévolu à la France. En 1915, le manque de coordination interalliée est une cause de l'échec de l'expédition des Dardanelles. L'efficacité de la lutte ASM pâtit au départ du morcellement des zones de responsabilité

réparties entre les alliés (pas moins de 18 en décembre 1915). Le droit de suite reste limité, les procédures tactiques divergent et le partage du renseignement demeure incomplet. Si les marins basés outre-mer communiquent aux Britanniques des renseignements précieux sur les corsaires ennemis, ce sont les Américains, entrés en guerre avril 1917, qui communiquent le sitrep quotidien sur les *U-Boote* en Atlantique établi par Londres.



Timoniers français et américains © ECPAD

Reste que la coopération ne cesse de s'améliorer. Des conférences navales sont régulièrement organisées qui permettent d'unifier en partie la conduite des opérations : en mai 1917, une direction générale des routes alliées en Méditerranée est créée pour coordonner la lutte ASM et confiée... à la *Royal Navy*. Les 29 et 30 novembre 1917, un

Conseil naval interallié placé sous l'autorité d'un amiral britannique est institué ainsi qu'un comité des transports maritimes interallié.

Toutefois, il n'est pas question d'instituer un « amiralissime » placé

à la tête des marines alliées sur le théâtre occidental. N'en demeure pas moins que ces conférences multilatérales permettent de rationaliser la coopération sur mer. Le droit de suite d'une zone de lutte ASM à l'autre est validé et le nombre en est réduit. Au niveau tactique, les procédures sont normalisées, d'abord avec l'adoption des routes patrouillées puis, surtout, par la mise en place décisive, à l'instigation de la Marine nationale, du système des convois qui devient la norme au fil de l'année 1917.

La coopération se déploie aussi dans un cadre bilatéral. L'association entre Marine

nationale et *Regia Marina* autorise ainsi en janvier-février 1916 l'évacuation sans coup férir de l'armée serbe vers Corfou. L'interopérabilité entre chiffres français et italien permet ensuite de casser les codes de la marine autrichienne et de localiser les navires ennemis. La coordination avec les

États-Unis en 1917-1918 est sans doute la plus fluide. La France forme les premiers pilotes de l'*US Navy* dont l'aéronavale est embryonnaire. Les deux marines s'accordent sur la répartition des responsabilités pour couvrir le transit du corps

expéditionnaire. Au printemps 1917, la Marine nationale assure l'essentiel de la protection des convois sur les approches atlantiques tandis que l'*US Navy* se charge du large. Avec la montée en puissance américaine fin 1917, la France peut concentrer son effort en Méditerranée où elle représente fin 1918 près de la moitié du potentiel allié ASM.

La Marine nationale est donc au cœur d'un vaste réseau interallié dont l'interopérabilité, certes imparfaite mais croissante, constitue un des leviers de la victoire.

# L'adaptation de la Marine

## FACE À L'ÉVOLUTION DU COMBAT NAVAL AU COURS DU CONFLIT

De 1914 à 1918, la généralisation de l'utilisation de l'arme sous-marine et de l'aéronautique navale comme d'autres technologies émergentes telles la TSF, les mines et la chauffe au mazout renouvellent la guerre navale. On ne combat plus seulement sur la mer mais, aussi, dans les profondeurs et dans les airs.

La complexité du combat s'en trouve encore accrue. La lutte anti-sous-marine et la guerre des mines deviennent prioritaires alors que les investissements ont privilégié avant 1914 les grosses unités de surface en vue d'un combat d'escadre. La Marine nationale doit donc se renouveler.

L'adaptation se fait sous contrainte car la priorité va aux moyens engagés dans le Nord-Est du territoire national.

Il s'agit en fait davantage de l'accélération et de la systématisation d'un processus d'innovation partiellement engagé avant-guerre que d'une adaptation ex-nihilo.

A l'été 1914, la Marine nationale entre dans le conflit avec la deuxième flotte sous-marine au monde. De même, elle reçoit ses premiers aéronefs en 1910 et compte au début de la guerre vingt-sept pilotes brevetés ainsi qu'un premier porte-hydravions, la Foudre. Le grand changement lors de la Première Guerre mondiale n'est donc pas l'apparition du sous-marin, de l'hydravion ou du dirigeable, mais leur passage d'un stade expérimental - du

“ *Le grand changement lors de la Première Guerre mondiale n'est donc pas l'apparition du sous-marin, de l'hydravion ou du dirigeable, mais leur passage d'un stade expérimental [...] à celui de composantes à part entière.* ”

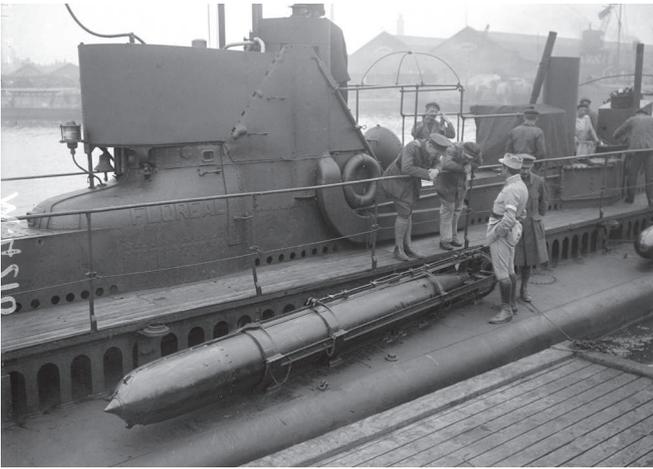
moins pour l'aéronavale car l'arme sous-marine est déjà insérée dans les forces - à celui de composantes à part entière.

Aucune marine n'avait en particulier anticipé le recours à une guerre corsaire d'ampleur

menée par les sous-marins contre les lignes de communication. Leur potentiel offensif contre des navires de guerre isolés est certes connu en 1914 mais reste sous-estimé, en France comme ailleurs, comme en témoignent plusieurs torpillages spectaculaires d'unités de premier rang dans les premiers mois de la guerre. Le danger des mines a aussi été sous-estimé, ce qui provoque la perte du cuirassé Bouvet le 18 mars 1915 aux Dardanelles. Les procédures pour conjurer ces menaces demeurent

rudimentaires avec des moyens spécialisés trop peu nombreux. Pour contrer la double menace des *U-Boote* et des mines, la Marine nationale doit donc se réinventer.

Au-delà d'une meilleure coordination avec les Alliés, le commandement est centralisé, les tactiques repensées, les moyens réaffectés, des unités spécialisées commandées, des

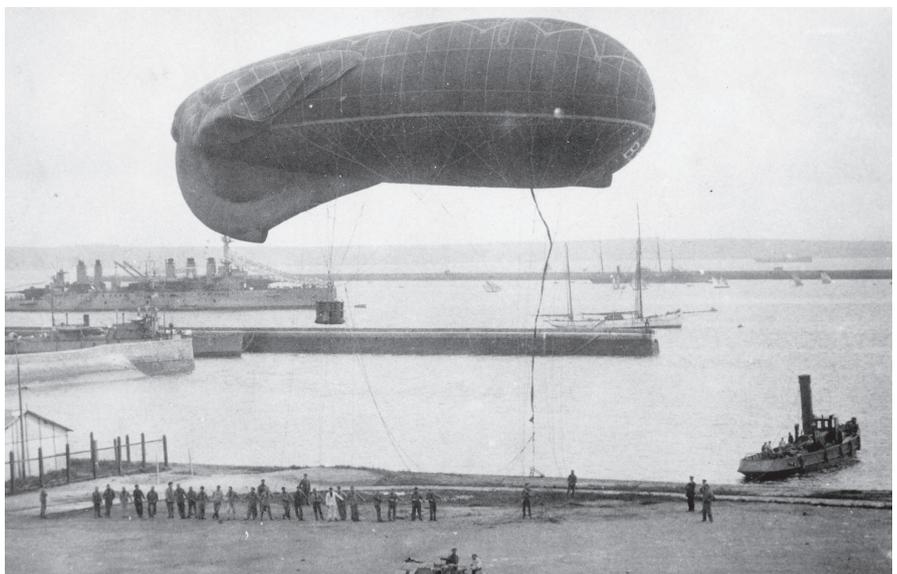


Le sous-marin Floréal rentre au port © ECPAD

techniques de détection inventées, le renseignement réorienté.... Dans un premier temps, la tactique qui consiste à faire transiter les transports isolés sur des routes patrouillées afin d'échapper aux *U-Boote* est un échec. Ce procédé conduit à disperser des moyens pléthoriques pour un résultat aléatoire car les flottilles surveillent en fait davantage un espace immense qu'elles ne protègent directement les marchands ciblés par les *U-Boote*. L'adoption des convois imposée en janvier 1917 par la Marine nationale à l'allié britannique pour le transport du charbon à travers la Manche (French Coal Trade) est étendue à la Méditerranée en septembre 1917. Cette innovation tactique inspirée des conflits de la marine à voiles s'avère décisive avec un taux de pertes divisé par 10. La priorité donnée à la lutte anti-sous-marine nécessite de réaffecter une partie des



Hydravion au dessus du port de Camaret © ARDHAN



Mise en place d'un ballon équipé d'une nacelle pour observateur anti-sous-marin et tracté par un remorqueur depuis le port militaire de Brest © ARDHAN



Détail du système de fusée inventé par le LV Leprieur © ECPAD

équipages vers les flottilles spécialisées et de fournir un gros effort de formation en temps de guerre, avec par exemple création de l'école de navigation sous-marine en 1916. Dès 1915, la construction des grosses unités de surface est arrêtée pour se concentrer sur le lancement ou l'achat à l'étranger de petites unités d'escorte ou de dragage des mines. Les torpilleurs et contre-torpilleurs, conçus pour l'éclairage, la protection et au harcèlement du corps de bataille se muent en bâtiments de lutte anti-sous-marine employant de nouvelles armes comme la grenade et des moyens de détection tels l'hydrophone et la radiogoniométrie. En mars 1918, des « groupes offensifs d'écoute » sont

par exemple constitués. Ils sont dotés d'hydrophones armés par des matelots ayant reçu une formation spécialisée mise sur pied au cours du conflit. Dès 1916, les services du chiffre sont renforcés et réorganisés pour casser les codes utilisés par les *U-Boote* et les empêcher de repérer les bâtiments français. Afin de démultiplier les effets, des navires de pêche et même des yachts sont réquisitionnés tandis que les navires marchands sont équipés de pièces d'artillerie, de projecteurs et de postes de télégraphie sans fil, en partie armés par des marins détachés des équipages des grandes unités.

L'Aéronautique navale est au cœur de la priorité

donnée à la lutte anti-sous-marin. L'hydravion, utilisé pour la reconnaissance et le réglage de l'artillerie des escadres est réorienté vers la surveillance des approches à partir de centres implantés sur le littoral. Dès 1916, des dirigeables participent à ces missions. A la surveillance s'ajoutent bientôt l'attaque des navires et sous-marins ainsi que le combat aérien. On expérimente aussi l'escorte de convois en zone côtière et, aussi, à partir de navires marchands reconvertis en porte-hydravions de circonstance intégrés à l'escorte des convois.

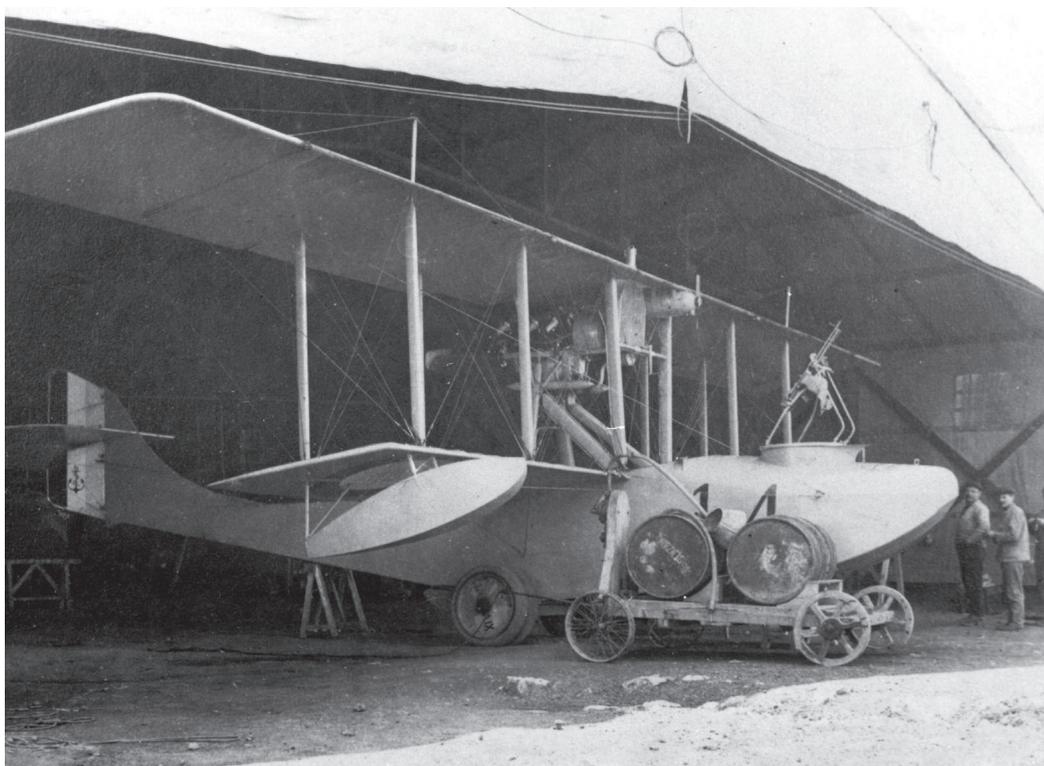
Le développement de l'Aéronautique navale donne une idée de l'ampleur de l'effort



Le sous-marin Ventose s'apprête à plonger © ECPAD

d'adaptation : on passe de 14 hydravions et 27 pilotes à l'été 1914 à 1.264 hydravions, 200 ballons captifs et 37 dirigeables en novembre 1918, stationnés dans 36 centres implantés sur l'ensemble des côtes. Ces moyens s'ajoutent aux 1.131 navires dédiés à la lutte ASM. Un tel effort demande un renforcement de l'unité de conception et de direction dont l'aboutissement est la création en juin 1917 d'une Direction générale de la lutte anti sous-marine.

En 1918, la Marine, usée par quatre années de durs combats mais victorieuse, a su pour l'essentiel s'adapter aux nouvelles formes de la guerre sur mer.



Hydravion au hangar © ARDHAN

# La maîtrise des mers

## DÉTERMINANTE DE LA VICTOIRE

La maîtrise de la mer est une des clés de la victoire alliée. Comme lors de tout conflit global et prolongé, contrôler les lignes de communications maritimes permet de soutenir l'effort de guerre et de paralyser celui de l'ennemi, tout autant que de projeter des forces sur ses points faibles.

Les succès obtenus face aux *U-Boote* comme la capacité à bloquer dans leurs ports les escadres ennemies sont ainsi la condition préalable aux victoires décisives remportées à terre à l'été 1918 sur le front occidental et dans les Balkans.

A l'été 1914, il s'agit d'abord d'assurer le transit des troupes qui convergent vers le front du nord-est. Dès les premiers jours de la guerre, l'Armée navale couvre le transit depuis l'Algérie du XIX<sup>e</sup>

corps d'armée face à la menace des croiseurs de bataille allemands *Breslau* et *Goeben*. En Manche, la *British Expeditionary Force* franchit la Manche sécurisée par la *Royal Navy* avec l'appui de la Marine nationale.

Ces troupes auxquelles s'ajoutent d'autres unités provenant des empires coloniaux et les centaines de milliers d'expatriés mobilisés parviennent sans encombre en métropole. Elles constituent un renfort précieux alors que les armées alliées parviennent in extremis à repousser l'offensive allemande jusqu'à la stabilisation du front à la fin de l'année. Comme en 1870-1871, la maîtrise de la Manche joue également un rôle essentiel pour soutenir les armées opérant dans le Nord alors que les voies de chemin de fer sont saturées.

“ La Voie sacrée qui mène à Verdun ne constitue à cet égard que les derniers kilomètres d'une chaîne logistique qui commence en mer. ”

Le contrôle des lignes de communications maritimes permet ensuite aux armées alliées de tenir dans une guerre d'usure mobilisant l'ensemble des ressources des belligérants. La Voie sacrée qui mène à Verdun ne constitue à cet égard que les derniers kilomètres d'une chaîne logistique qui commence en mer.

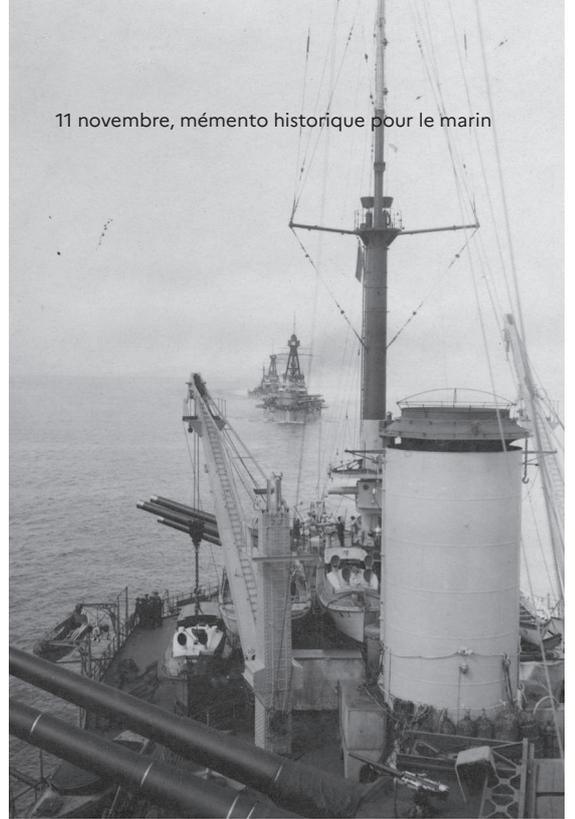
Malgré l'occupation d'une partie importante de sa base industrielle et agricole, la France - comme la Grande-Bretagne beaucoup

plus dépendante des importations -, reste ainsi toujours en mesure de se fournir en matières premières et armement, à commencer par le charbon et le blé, aussi essentiels aux opérations militaires qu'à la résilience de l'arrière. Cette situation contraste avec celle des Empires centraux dont le blocus constitue un axe

d'effort majeur des marines alliées. Lent à faire sentir ses effets, il finit cependant par saper la cohésion et le soutien à la poursuite de la guerre des armées et des sociétés ennemies.

Enfin, le contrôle des routes maritimes garantit à partir d'avril 1917 l'arrivée sans encombre des deux millions d'hommes du corps expéditionnaire américain. Leur apport est crucial pour repousser l'offensive Ludendorff en 1918, succès qui scelle la

11 novembre, memento historique pour le marin



Les cuirassés Provence, Lorraine et Bretagne en formation en ligne de file (formation one), photo prise depuis le cuirassé Provence au mouillage © ECPAD

défaite allemande sur le front occidental.

Cette maîtrise de la mer permet aussi de mettre en œuvre une stratégie périphérique en projetant des forces sur les flancs de l'ennemi et en paralysant son action outre-mer. En quelques mois, les corsaires allemands opérant en Atlantique sud, océan Indien et dans le Pacifique sont mis hors de combat. Et quand les troupes ottomanes approchent du canal de Suez en février 1915, menaçant de couper la route des Indes vitale pour l'effort de guerre allié, elles sont repérées par les hydravions français de la *Foudre*, ce qui permet à l'armée britannique de les repousser, appuyée par les batteries du croiseur *D'Entrecasteaux*. Si, en 1915, la tentative franco-britannique de forçement des Dardanelles échoue, l'évacuation réussie du corps expéditionnaire vers Salonique en janvier 1916 est un succès. Tout comme



Arrivée des troupes américaines à St Nazaire en 1917 © ECPAD

le transfert vers le port grec sans coup férir ou presque des 140.000 soldats de l'armée serbe depuis Corfou et Bizerte. Ces deux opérations représentent des succès majeurs de la marine française pendant le premier conflit mondial.

La mobilité stratégique permise par la maîtrise de la mer s'avère en effet ici aussi décisive puisque c'est l'offensive dans les Balkans des troupes rassemblées à Salonique qui précipite en 1918 la demande d'armistice de l'Autriche-Hongrie,



Marins de l'Aéronautique navale © ARDHAN



Cuirassé Provence au mouillage © SHD

maillon faible des empires centraux déjà soumis à la pression d'une armée italienne renforcée par les Alliés également par voie maritime.

Leur maîtrise de la mer repose autant sur leur capacité à contrer

l'offensive sous-marine allemande en 1915 puis en 1917-1918 que sur la mise en œuvre d'une stratégie de déni d'accès à la haute mer. Si le combat du Jutland en mai 1916, principale bataille navale qui oppose en mer du Nord les escadres de la Royal Navy et de la Hoch

See Flotte, est incertaine sur le plan tactique, elle est en revanche un succès stratégique. Elle conduit en effet la marine allemande à renoncer à lancer des opérations offensives d'ampleur ailleurs qu'en Baltique et à demeurer dans ses ports en mer

du Nord en raison d'un rapport de force devenu par trop défavorable. En Méditerranée, la flotte autrichienne est tout aussi incapable de se projeter au large. Elle échoue à forcer le barrage d'Otrante tenu par la Marine nationale rejointe par la *Regia Marina* à partir de mai 1915 et

qui barre l'accès à la Méditerranée occidentale depuis l'Adriatique. Au Nord comme au Sud, les empires centraux en sont réduits à mettre en œuvre une stratégie dite de « la flotte en vie » dans laquelle les corps de bataille restent cantonnés dans leurs bases, mobilisant de gros moyens

pour empêcher leur sortie mais incapables de menacer l'usage de la mer par les Alliés.

La maîtrise de la mer est donc bien en 1914-1918 une condition sine qua non de la victoire finale.

*Le Service Historique  
de la Défense*



Les troupes coloniales françaises embarquent à Alger, direction : Port Vendre, puis le front © ECPAD



Novembre 1914 à Nice. Le LV pilote Janvier portant cravate en tenue bourgeoise est au centre, devant un Nieuport du type XH © ARDHAN

# Pour en savoir plus

## Les ouvrages disponibles sur internet

Cols•bleus  
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

**COLS BLEUS – N°2461**

(NOVEMBRE 1998)

« 80<sup>e</sup> anniversaire de l'Armistice 1914-1918 »



Cols•bleus  
MARINE NATIONALE

LE MAGAZINE DE LA MARINE NATIONALE

**COLS BLEUS – N°3057**

(AVRIL 2017)

« 1917, la victoire vient de la mer »



— ÉTUDES MARINES —

**ÉTUDES MARINES**

« Histoire d'une révolution »



— ÉTUDES MARINES —

**ÉTUDES MARINES**

« La Marine dans la Grande guerre »



— ÉTUDES MARINES —

**LES ÉTUDES MARINES DU CSM**



#VotreHistoireNotreHistoire

#11Novembre



Commémoration de l'armistice du 11 novembre à bord du porte-hélicoptères amphibie Tonnerre © E.LEMESLE/MN



Retrouvez toute l'actualité de la Marine nationale  
[lamarinerecrute.fr](http://lamarinerecrute.fr) | [boutique.marinenationale.gouv.fr](http://boutique.marinenationale.gouv.fr) | [colsbleus.fr](http://colsbleus.fr)

