

MERCVRE

DE

FRANCE

Paraît le 1^{er} et le 15 du mois

DIRECTEUR ALFRED VALLETTE



JOHN CHARPENTIER...	<i>Anatole France</i>	577
ANGER.....	<i>La Flotte que nous devons avoir</i>	610
HOMER CHRISTO.....	<i>Monsieur de Chandry</i>	630
LOUIS LE CARDONNEL.	<i>A un Poète, poème</i>	647
RAOUL DE NOLVA....	<i>Le Mysticisme et l'Esprit révolutionnaire du Fascisme</i>	650
PIERRE DUFAY.....	<i>De Cassandra aux Musset</i>	668
GUSTAVE FUSS-AMORÉ et MAURICE DES OMBIAUX.....	<i>Montparnasse (I)</i>	677
F. RONDOT.....	<i>Le Synticalisme et les Fonctionnaires</i> ..	713
GEORGE SOULIÉ DE MORANT.....	<i>Bijou-de-Ceinture, acteur-actrice, roman (II)</i>	722

REVUE DE LA QUINZAINE. — JEAN DE GOURMONT : **Littérature**, 744 |
 ANDRÉ FONTAINAS : **Les Poèmes**, 749 | JOHN CHARPENTIER : **Les Romans**, 753 |
 PIERRE SCIZE : **Théâtre**, 759 | EDMOND BARTHELEMY : **Histoire**, 762 | GEORGES
 BOHN : **Le Mouvement scientifique**, 769 | A. VAN GENNEP, **Folklore**, 773 |
 AMBROISE GOT : **Démographie**, 778 | AUBRIANT : **Questions internationales**,
 781 | A. VAN GENNEP : **Histoire des Religions**, 785 | CHARLES-HENRY HIRSCH :
Les Revues, 789 | R. DE BURY : **Les Journaux**, 795 | GUSTAVE KAHN : **Art**,
 801 | AUGUSTE MARGUILLIER : **Musées et Collections**, 805 | G. RÉMON :
Bibliothèques, 810 | GEORGES MAUREVERT : **Notes et Documents littéraires**,
 814 | RAYMOND PETIT : **Notes et Documents de musique**, 816 | CAMILLE
 PILOTET : **Notes et Documents d'Histoire**, 820 | J.-W. BIRNSTOCK : **Lettres**
russes, 825 | DIVERS : **Bibliographie politique**, 829 ; **Ouvrages sur la**
Guerre de 1914, 834 | LOUIS MANDIN : **Variétés**, 840 | MERCVRE : **Publications**
récentes, 843 ; **Echos**, 845 | **Table des Sommaires du Tome CLXXV**, 863.

Reproduction et traduction interdites

PRIX DU NUMÉRO

France..... 3 fr. 50 | Étranger 4 fr.

XXVI, RUE DE CONDÉ, XXVI
PARIS-VI^e

LA FLOTTE QUE NOUS DEVONS AVOIR

*A M. le vice-amiral Dumesnil,
Commandant en chef l'escadre de la Méditerranée.*

Je voudrais exposer aussi brièvement que possible quelques considérations sur la Marine Française. Des regrets sur son état actuel sont des fleurs sur une tombe, ils ne sauraient la tirer du « sommeil », comme elle-même a qualifié son attitude d'après guerre.

La marine pour faire quoi ?

La flotte composée de quels navires ?

Voilà les questions de demain.

Un article du capitaine de corvette Cogniet, paru dans le *Mercur*e du 15 octobre 1923, a montré le récent passé de notre marine, le présent de la guerre et la situation acceptée à Washington.

Jamais on ne dira trop le travail incessant et jamais sans péril des marins ; entre les coups durs, le soldat a connu les repos, le marin, non ; le soldat courait un danger individuel et gradué, tout l'équipage courait le même danger et la blessure était rare.

Si, mettant la gloire à part, notre marine de 1914 eut quelques mérites, elle les doit à sa préparation. Nous en donnerons seulement comme exemples que nos Alliés ont copié nos méthodes de tir et que nos cuirassés ont encaissé des coups qui eussent coulé bien des Anglais.

La confiance, inspirée alors par notre flotte, lui a valu de se voir confier la garde de la Méditerranée par l'Angleterre ; et celle-ci se trouva libre de concentrer ses forces en Mer du Nord. Sa supériorité maritime sur la Flotte de Haute

Mer Allemande fut un facteur important dans sa décision d'intervenir à nos côtés : elle possédait la maîtrise de la mer.

Si notre flotte de 1914 n'avait pas existé, l'Angleterre, en effet, eût été obligée de répartir ses forces sur la longue route des Indes, sans pouvoir conserver dans les eaux métropolitaines une supériorité sur la flotte allemande, où puiser la certitude du succès.

Notre flotte de 1914 n'était-elle pas aussi le meilleur conseil de prudence à l'allié méditerranéen de l'Allemagne?

A ceux qui mettent en doute l'utilité des dépenses d'une marine, il n'est pas de meilleur exemple à citer. Le 4 août 1914, par l'entrée en guerre de l'Angleterre et la neutralité de l'Italie, notre flotte était payée, son rôle était joué et *l'activité de l'Escadre de ligne devenue sans objectif*.

Evidemment, le tir des gros canons eût mieux satisfait l'opinion ; évidemment, officiers et marins des cuirassés eussent ambitionné un appel plus direct à leur science et à leur dévouement. Beaucoup d'entre eux, il est vrai, qui ont armé les flottilles chassant les sous-marins, ont eu la satisfaction d'accomplir un devoir plus concret. Jamais pourtant la marine n'a mieux affirmé sa raison d'être. C'est parce que nous estimons que la flotte n'a rien perdu de sa valeur politique en temps de paix, du fait de sa puissance disponible en temps de guerre, et de la mobilité de cette puissance, que nous essaierons dans cet article de fournir quelques arguments à ceux, qui, comme nous-mêmes, veulent que la France puisse poursuivre ses destinées pacifiques dans une liberté d'action dont la sécurité est la seule assise.

§

Nous évaluons assez clairement la puissance d'une armée de terre ; sa victoire est un événement tangible dont les conséquences sont immédiates : la possession de la terre passe à d'autres mains.

Le poids que pèse une marine dans la vie d'un peuple se

présente moins clairement : on se sert de la mer, on ne la possède pas ; elle est un support de puissance, non une condition indispensable de l'existence, puisqu'il y a des peuples qui n'ont pas de rivages.

La marine est l'apanage d'un grand peuple, le facteur de sa puissance, le soutien de son rôle dans le monde. L'histoire vous dira que la victoire appartient à celui qui a le contrôle de la mer. Qu'est-ce que cela veut dire ? Lorsque, en temps de guerre, une nation, étreinte dans la lutte corps à corps sur terre, a encore la vitalité nécessaire pour entretenir et développer sa marine, qui n'est pas nécessaire à sa vie de quelques jours, mais nécessaire à celle de quelques mois, c'est qu'elle est la plus forte.

Ainsi, creusant une idée, arriver à une vérité de la Pallice est la preuve que l'on a raison. Le pépin d'un fruit n'est pas nourriture, mais bien la pulpe ; essayons de la donner.

§

Mesurez-vous l'effort que demande la création d'une marine ?

Dans les forêts d'autrefois, l'agent de la marine royale venait marquer les arbres les plus beaux, les plus sains ; nul que lui n'avait le droit de les abattre : une génération les regardait pousser pour les vaisseaux, qu'habitant loin de la mer, elle ne verrait jamais.

Et aujourd'hui ? Dans un tonnage qui ne peut être dépassé, chaque gramme de métal doit être utilisé à la limite de sa force. Dans nos usines du centre, des générations d'ouvriers qui ne verront jamais la mer ont peiné pour que ce gramme de métal soit le plus dur et le plus tenace.

La marine est le grand et merveilleux laboratoire de toute l'industrie métallurgique. C'est pour les canons et les cuirasses qu'ont été conçus les aciers les plus fins, pour les travailler, les aciers spéciaux. L'art répand ses bienfaits : la France savait fabriquer le meilleur métal ; de

créer la première l'industrie automobile fut sa récompense. Moteurs à combustion interne, turbines, chaudières à grande puissance, T. S. F., accumulateurs électriques de grande capacité... etc, sont dus aux exigences de la marine.

Cesser de construire le bâtiment de guerre, qui a pour base tant d'effort ouvrier et tant d'art ingénieux, c'est fermer le laboratoire. L'effort et l'art sont si grands que seules les grandes nations peuvent les entretenir : nous pensons que la France est encore de leur nombre.

La construction d'un bâtiment de guerre, fait de masses d'aciers spéciaux, qui exige les moteurs de propulsion et auxiliaires à rendement élevé, l'application des inventions les plus récentes, et cela parce qu'il ne s'agit pas d'être bon, mais d'être le meilleur, est le résultat d'un travail qui ne s'improvise pas. Copier est impossible, non par ignorance des secrets de fabrication, mais par nécessité d'ingénieurs et d'ouvriers éduqués. Comme exemple, rappelons, que nous n'avons après tant d'autres, ce qui fut une de nos victoires, celle de notre métallurgie. Durant toute la guerre, nous avons dû raffiner les aciers venus d'Angleterre et des Etats-Unis, que nous n'avons pu utiliser tels quels pour nos canons et nos projectiles, et cela bien que nous eussions envoyé dans les usines non seulement les caractéristiques de l'acier, mais les méthodes et même des contre-mâîtres. De la cornière jusqu'à l'appareil de visée, rien ne peut être fait que par des mains expertes. Faute d'entraînement, de production, la main se perd.

A Washington, au cours de la discussion du Traité de Désarmement naval, où les experts navals les plus qualifiés exprimèrent leurs idées avec la plus parfaite conscience professionnelle, il fut admis que la suppression, pendant dix ans, de toute mise en chantier en rendrait la reprise impossible et que le désarmement naval en serait l'inéluctable conséquence. L'Angleterre, dont les bâtiments de combat étaient en moyenne inférieurs à ceux des Américains, repoussa la suggestion. Elle réclama et obtint de pouvoir

construire et elle se mit à le faire, se conservant l'activité de ses chantiers.

De même que la Marine exige le fonctionnement permanent des usines de sa construction, de même sa mise en œuvre ne saurait être improvisée. Si avancée que soit l'instruction ouvrière d'un pays, si souple que soit l'intelligence de ceux qui seront ses marins, l'outil est trop parfait pour être employé sans un long apprentissage. Ce n'est pas sans de fortes raisons que les pays qui ont voulu une marine se sont imposé la lourde charge de former et de retenir des gens de métier. En retour, la marine est une véritable école industrielle. Le mécanicien fait fonctionner des moteurs dont, ouvrier, il eût tout au plus limé ou tourné les pièces. Canonnier, le paysan, qui aura vu tant de machines faire tant de choses, ne reculera plus devant l'emploi d'un tracteur agricole.

A un point de vue général, et mettant de côté son habileté professionnelle, le caractère du marin apparaît de lente formation. Prendre un jeune homme de dix-huit ans n'est pas suffisant, il faut encore qu'à l'âge de sa formation, il se soit trouvé dans un milieu maritime, dans un groupe aimant les choses de la mer, y trouvant les moyens de son existence et l'intérêt de sa vie. Une marine ne se peut satisfaire de ses navires, d'hommes rapidement mis à bord ; elle doit se fonder sur des mœurs particulières.

Les marins habitent coude à coude la boîte de fer qu'est leur navire ; leur seule propriété se réduit à un sac ou à une armoire ; il faut arriver au grade déjà élevé de maître pour jouir d'une cabine qui, à bord, porte le nom prétentieux de chambre. Les femmes, épouses ou mères, doivent admettre que leurs maris ou leurs fils aient leur bateau pour maîtresse, maîtresse exigeante, dont les caprices sont des ordres de départ, quelquefois pour le bout du monde et pour des années, et dont le danger n'est pas exclu. La récompense des marins n'est pas la fortune, puisque le service est d'Etat et ne comporte ni maniement ni responsa-

bilité de capitaux : elle est dans l'élévation du caractère dû au sacrifice journalier de la liberté, du confort et de la présence des proches.

La formation et l'entretien des mœurs maritimes sont la raison d'être de la vieille Inscription Maritime, institution de Colbert, qui prend le marin au jour où il embarque comme mousse pour le conduire à la retraite, terme de sa carrière. Une nation prolifique peut trouver, dans la masse de ceux qui n'ont pas de patrimoine ou qui ont le goût des aventures, quelques éléments de ses équipages, mais jamais un fonds solide. Si les Japonais y ont réussi, c'est qu'ils habitent une île, dont l'exiguïté impose à une partie d'entre eux de vivre sur la mer et de la mer. Les Etats-Unis, malgré le développement de leurs côtes aux baies profondes, n'ont pu former ces mœurs particulières, et ils ne peuvent lever leurs équipages parmi des générations de marins comme celles dont l'Angleterre est fière. La France perdra le pouvoir de jouir de cette faculté, si elle laisse tomber sa marine. A tout prix, elle doit recréer sa flotte, pour entretenir ces mœurs qui impliquent tant de sacrifices.

Et pour cela, à peine est-il besoin de le dire, les navires sont nécessaires : dans la marine, le personnel n'a d'autre raison d'être que le matériel qu'il arme. Dans l'armée de terre, c'est le contraire, le matériel arme le personnel. C'est pourquoi, dans les deux branches de la défense nationale, la mentalité ne peut être la même et les principes doivent être différents. Cette considération exclut la possibilité de réunir l'armée et la marine dans un seul ministère, comme il a été proposé de le faire.

§

Construire la marine pour elle-même, laboratoire, école professionnelle et école morale, serait presque raison suffisante ; allons plus loin et faisons nôtre la parole du Premier Lord de l'Amirauté anglaise : « Il n'est digne d'aucune

nation de confier à un autre la garde des sources de son existence. »

Nous n'avons pas quarante millions d'habitants, l'Allemagne en a soixante-six ! Sous peine de périr, nous devons ajouter aux Français de France ceux de l'Afrique du Nord, ceux de Madagascar, ceux d'Extrême-Orient : tous sont liés à nous par la mer. Quelle rançon devons-nous payer au pays qui nous gardera la liaison ? Comme en toutes choses, il vaut mieux ne compter que sur soi-même.

Nous venons de montrer les raisons de la nécessité d'une marine ; c'était aisé, tout le monde en avait le sentiment. Plus difficile sera l'accord sur la composition de la flotte : même entre gens de métier, des divergences se manifestent quand on en vient au concret du problème.

Une flotte est un instrument de guerre, il n'est guère possible de concevoir une flotte sans l'ennemi à combattre.

Les difficultés d'application du traité de Versailles, qui viennent moins du texte et des hommes qui l'appliquent, que de l'énormité des sommes qu'il nous faut percevoir, énormité telle qu'il nous faut réclamer pendant de longues années une fraction des recettes du budget allemand, les difficultés d'application du traité, disons-nous, la mentalité allemande et les armements secrets, montrent que le devoir de notre défense nationale est de préparer la guerre avec l'Allemagne. Dans l'état actuel, nous isolés et l'Allemagne isolée, nous aurons la répétition de 1870 et non de 1914. Le territoire ennemi ne sera pas vulnérable par mer, mais il faut qu'aucun allié maritime n'ait l'idée de lui venir. Tel sera le rôle de notre flotte : son action peut n'être pas directe, il suffit qu'elle soit potentielle.

Une autre guerre que le Ministère se doit d'envisager est celle qui poussera les Japonais à réclamer le droit de cité dans les pays impeuplés à climat favorable à leur émigration. Assez d'articles sur la question ont paru dans la presse étrangère pour qu'on puisse parler de cette éventualité : les discussions de Genève l'on éclairée et l'exclusion

que viennent de prononcer les Etats-Unis commande d'y veiller. Le traité de Washington, de désarmement naval, a été le premier acte public d'isolement du Japon. Les Australiens ne cachent pas leurs craintes : l'agrandissement de la base de Singapore leur était une garantie de l'appui de la métropole ; à l'abandon de ce projet, ils répondent par un programme naval. Le canal entre les Philippines et la côte d'Annam sera le lieu de passage des flottes et très probablement de la bataille. La côte d'Annam est à nous, ses bases seront sans prix. Regarderons-nous les belligérants en user comme nous avons fait de Corfou ? Ne nous leurrons pas de l'espoir de défendre la neutralité de la baie d'Along avec un sous-marin ou un torpilleur. Prudemment nous retirerons ces petits bateaux pour épargner une insulte à notre pavillon. Il ne s'agit pas de défendre ces bases sur place, leur défense est lointaine : c'est une épée dont le poids jeté dans la balance fait pencher le fléau.

Un exemple direct : en échange de la protection de nos lointaines colonies, nous assurerions en Méditerranée la garde des intérêts de l'Angleterre. Faute de cette sécurité, la totalité de sa flotte n'aurait pas la liberté de son action. Comme, à Washington, le fléau a été mis en équilibre, l'appui de quelques unités de plus aura la valeur qui fait la victoire.

L'épée qu'il nous faut donc, c'est une flotte normalement constituée, qui nous vaudra aussi bien des alliés ou des neutres bienveillants, dans une guerre avec l'Allemagne, que le respect de nos possessions lointaines.

Une flotte normalement constituée ! C'est là qu'on ne s'entend plus, même entre gens de métier. La guerre est pourtant récente, elle a laissé des leçons, leur interprétation n'est, hélas ! pas unanime. Les uns veulent des sous-marins, d'autres de l'aviation, d'autres enfin tiennent encore pour le gros bateau.

Nous disons que toutes les armes sont nécessaires. Suivant la situation du belligérant, l'une ou l'autre se trouve

plus ou moins développée dans son emploi apparent, mais toutes jouent leur rôle.

Le grand bâtiment, cuirassé ou croiseur de bataille, n'est pas mort. Avant d'en donner quelques raisons, nous attirerons simplement l'attention sur le traité de Washington : les cinq grandes nations, les plus puissantes sur mer, ont limité les armements navals, et, pour ce faire, ont admis qu'il est nécessaire et suffisant de limiter les « capital ships » dans leur nombre, leur tonnage et le calibre de leur artillerie. Dès avant l'approbation des Parlements, le traité est entré en vigueur ; il est appliqué strictement et il n'a pas d'autre sanction que la désapprobation de l'opinion mondiale pour qui l'enfreint. Qu'est-ce à dire, sinon que le cuirassé ou le croiseur de bataille est l'épine dorsale de toute flotte ?

La limitation de cette seule classe de navires est suffisante parce que leur construction est si longue, elle exige un tel effort industriel, qu'elle est impossible pendant le conflit. En temps de paix, les grands navires seuls mesurent la puissance navale d'un pays.

A qui recherche quelque raison de la survivance du « capital ship », nous dirons que nous sommes forcés d'admettre le bâtiment de surface, partant le plus puissant, parce que le sous-marin, qui doit posséder la double propulsion sur et sous l'eau, ne peut consacrer à la première la puissance nécessaire à une grande vitesse.

Or, la vitesse est plus que jamais nécessaire, elle remplace très exactement l'ancien avantage du vent pour les bâtiments à voile. Les distances de combat actuelles sont celles de l'extrême visibilité. Pour se battre, il faut d'un point du tireur voir un point du but. Le réglage du tir par avion exige des coordonnées fixes ; en distance, nous avons l'horizon, c'est bien ; mais en direction, nous n'avons pas encore le Nord avec la précision de quinze secondes d'arc, qu'il faut atteindre pour corriger un écart de deux cents mètres (longueur d'un croiseur de combat) à vingt mille

mètres. A cette distance, les conditions atmosphériques ne permettent qu'à un seul des deux adversaires de voir l'autre. Tous les épisodes de la guerre l'ont montré : un seul des combattants a vu l'autre, lequel a reçu les coups sans pouvoir en porter à un ennemi invisible. Pour être maître de la distance et du moment favorable, la vitesse est le seul moyen. Si à la qualité de vitesse, on ajoute celle du plus fort calibre d'artillerie, on a défini le croiseur de bataille par les qualités qu'il doit posséder.

Un tel bâtiment n'est pas invulnérable, mais le guerrier ne doit-il pas accepter certains risques ? Dans l'espèce, ils ne sont pas exagérés. Pour déjouer l'atteinte même du projectile ennemi, aérien ou sous-marin, il a sa vitesse, au moins égale à celle de la bombe ou de la torpille. Pour limiter les effets de l'explosion, il a sa double coque ou le rempart successif de ses ponts. L'expérience historique de la guerre a montré que le *Goeben*, échoué à Constantinople, et les cuirassés allemands mouillés dans l'estuaire de la Jade, ont évité le millier de bombes déversé sur eux, immobiles. Quant à la torpille, ses victimes ont été de vieux bâtiments.

Pourquoi, dira-t-on, ces gros bateaux, qui s'intitulent de combat, ont-ils si peu mérité leur nom ? Leur rôle était-il donc de rester dans les ports ?

On ne tire pas un escargot de sa coquille sans tenir la coquille dans la main. Allemands ou Autrichiens ont estimé que leurs escadres-escargots jouaient mieux leur rôle dans la coquille des ports qu'à la mer. C'est en effet la présence de ces forces de surface qui ont empêché de poser près des ports les réseaux de mines ; les obstructions qui eussent bloqué les sous-marins, c'est sous leur protection que se draguaient les chenaux.

Par contre, imaginez le coup de balai magistral donné à la poussière des flottilles, qui ont fini par avoir raison des sous-marins, si un seul croiseur allemand avait été maître

de croiser vingt-quatre heures en mer du Nord ou en Manche.

Nous insisterons encore sur la valeur des croiseurs de bataille en disant que cette valeur s'est accrue de la limitation de leur nombre, imposée à Washington.

Ce qui démontre leur force, c'est encore le nombre de leurs ennemis : à leurs similaires s'ajoutent les torpilleurs, sous-marins, avions : et nous sommes gênés dans notre façon de comprendre la loyauté du combat, par le fait qu'ils doivent faire tête à des armes qu'ils ne possèdent pas. Mais c'est la loi de la guerre : la grosse artillerie a-t-elle supprimé l'infanterie, qui reçoit ses coups sans les lui rendre ?

Les croisières des croiseurs allemands au début de la guerre, les exploits des sous-marins, la surveillance des mers, la protection des convois sont des faits trop présents à la mémoire des hommes de nos générations pour qu'il soit aussi nécessaire de mettre en évidence les fonctions des unités légères et sous-marines, comme nous l'avons fait pour le gros bâtiment de combat. Néanmoins quelques mots sur la limite de leur puissance préciseront un peu la proportion qui doit leur revenir dans une flotte.

Le croiseur-type est actuellement un bâtiment de 10.000 tonnes portant des canons de 20 centimètres ; ces données ont été adoptées à Washington afin de bien assurer que, sous le nom de croiseur, ne soit pas construit un croiseur de bataille. La vitesse est aussi grande que le permet le tonnage, elle est de 33 nœuds, elle atteindra 35. Le mazout est le seul combustible permettant de la soutenir. Le rôle du croiseur est de croiser, c'est-à-dire de surveiller, de combattre ses similaires et les bâtiments inférieurs. Vis-à-vis du sous-marin, il est une proie trop importante pour courir le risque du combat.

Il y a deux types de torpilleurs, ceux de 2.500 tonnes, dits « conducteurs d'escadrille », et ceux de 1.000 à 1.400 tonnes. Leur vitesse est la même que celle des croi-

seurs, mais elle est réduite par le mauvais temps. Un jour sur trois dans l'Océan, un jour sur dix en Méditerranée, cette vitesse tombe à 20 nœuds et parfois au-dessous. Leur arme est la torpille, qu'ils lancent en gerbe sur une escadre de grands bâtiments, en travers de la route, qu'on espère que ces derniers ne changeront pas : on ne compte pas que les torpilleurs pourront s'approcher à moins de 8.000 mètres; les torpilles réglées pour cette distance n'ont pas une vitesse supérieure de beaucoup à celle des grands bâtiments.

A l'actif des torpilleurs, rappelons qu'une attaque de huit d'entre eux a dégagé l'escadre allemande le soir de la bataille du Jutland. Or il suffit de mettre le cap sur un torpilleur pour lui interdire toute position d'attaque, et s'assurer sa destruction : l'amiral Jellicoe a exécuté la manœuvre inverse, perdant l'occasion de détruire la Flotte de Haute Mer allemande, qu'il tenait, grâce à la visibilité du moment, impuissante sous le feu battant de toute son armée. Comme nous l'avons dit, les distances de combat sont telles qu'il n'a pas apprécié l'avantage de sa position.

Si les sous-marins allemands ont joué le rôle immense qui a été le leur, ils le doivent au mépris des lois humaines. Avant 1914, pas un seul sous-marin n'avait de pièce d'artillerie, car on ne concevait pas qu'il pût attaquer un navire de commerce dont il n'eût pas pu mettre l'équipage et les passagers en sûreté avant de le couler. Nous avons le ferme espoir que les lois humaines seront de nouveau respectées : les sous-marins ont tous les droits des bâtiments de surface, ils n'en ont pas plus.

En 1918, l'opinion unanime de la marine anglaise sur les sous-marins s'abstenant de la guerre sans frein était qu'ils sont de bons éclaireurs et de mauvais torpilleurs. Ce sont en effet des yeux invisibles, aptes à surveiller les passes, dotés par la T. S. F. du moyen de transmettre le renseignement. Leur faible vitesse et leur infime rayon d'action sous l'eau (une heure à douze nœuds en moyenne) en font des mines intelligentes : pour être atteint de leur torpille,

le but doit se présenter sur leur route et son zig-zag leur être favorable.

On conçoit l'action des croiseurs contre la terre, mais non celle des torpilleurs et des sous-marins.

§

L'expérience a montré que les navires de moyen et de petit tonnage ont pu être construits pendant la guerre, et les raisons de ce fait sont générales. De ce qu'un peuple a toujours sur son sol les capitaux, vivres et matières premières nécessaires pour vivre un temps, semaines ou mois, qui dépend de sa situation, il résulte que la privation de l'usage de la mer ne se fera sentir qu'après plusieurs semaines ou plusieurs mois, et les conséquences d'une défaite navale ne seront jamais immédiates. Un conflit où la mer entre en jeu a une durée non négligeable qui peut être utilisée à augmenter le matériel naval de construction rapide.

L'Angleterre a commencé et mis en service entre 1914 et 1918 dix croiseurs, cinquante torpilleurs et autant de sous-marins ; les Etats-Unis allaient tripler le nombre de leurs torpilleurs quand l'armistice fut conclu. Pour cela, il est nécessaire et suffisant d'avoir des chantiers au courant de la construction et une partie des équipages entraînés.

Telles sont les principales raisons, puissance limitée et possibilité de multiplication, pour lesquelles la force navale d'un pays ne se compte pas par le tonnage de ses unités légères et sous-marines.

Une marine moderne se complète de dirigeables et d'avions.

Rebutés par les difficultés de construction et les accidents, nous verrions tous les pays abandonner les dirigeables que nous prétendrions encore que la France en a besoin. Le bassin de la Méditerranée, que nous bordons au nord et au midi, a les dimensions adéquates à leur emploi ; les dirigea-

bles en sont le plus parfait organe d'exploration et de surveillance. Quelque grand que soit le prix de leur mise au point, à payer en argent et en vies humaines, l'utilisation économisera assez d'argent et de vies pour justifier la dépense.

Il n'est pas nécessaire de plaider pour l'aviation, cette arme auxiliaire est nécessaire, mais son manque de masse et la petitesse de sa durée d'action, qui limitent sa valeur, limitent aussi la force qu'il convient de lui donner. Le prix de revient de l'aviation, (la vitesse coûte si cher!) et le temps nécessaire à la construction d'un avion, font entrer cette arme dans la catégorie des petites unités de surface, à courant constant et modéré de construction, dans la proportion d'une arme d'avenir, qui n'est pas la seule arme et ne saurait le devenir.

§

C'est l'ensemble de toutes ces unités, cuirassés ou croiseurs de bataille, croiseurs légers, torpilleurs, sous-marins, dirigeables et avions, qui compose une force navale. La base est formée des premiers, unités de combat proprement dites; les autres sont les satellites, qui l'éclairent et la protègent contre leurs similaires.

Un pays qui n'aurait que des croiseurs, des torpilleurs et des sous-marins, ressemblerait à un amateur d'automobile qui se promènerait à pied, tenant des phares allumés, criant « teuf, teuf ! » pour faire croire qu'il est en auto.

Le commandant Norris, directeur à l'Amirauté anglaise, a résumé critiques et arguments en cette phrase que nous citons :

Si l'on objecte que les capital-ships sont rarement employés à la protection du commerce, il faut cependant admettre que cette protection est impossible sans ce type de bâtiments. Dans le cas d'une guerre dans le Pacifique, l'Angleterre aurait naturellement besoin d'un grand nombre de croiseurs pour tenir à distance respectueuse les corsaires ennemis et pour soutenir les forces légè-

res de patrouilles qui combattraient les sous-marins ennemis. Ces croiseurs et patrouilleurs seraient eux-mêmes soumis à des attaques des bâtiments de ligne, qui les détruiraient ou les forceraient à se replier :

§

Chaque marine édite des tableaux comparatifs des différentes flottes. Jusqu'à la guerre, la nôtre figurait dans le tableau général. A Washington, il a fallu deux tableaux, le premier comprenant les flottes anglaise, américaine et japonaise et le second tableau les flottes française et italienne. Bien que les melons et les cerises soient des fruits, on ne peut les mettre dans le même panier !

Notre marine actuelle est si faible que nous n'osons énumérer les éléments qui la constituent. Aucun n'est capable de figurer dans la ligne de bataille d'un Allié. Depuis 1914, trois croiseurs de 8.000 tonnes, le *Duguay-Trouin*, le *Lamotte-Piquet* et le *Primauguet* sont descendus de cales de construction françaises.

Un premier effort est fait pour remédier à cette situation. Il a porté sur les unités légères et sous-marines.

Nous avons en construction :

trois croiseurs légers de 8.000 tonnes :

six conducteurs d'escadrille de 2.500 tonnes ;

douze torpilleurs de 1.400 tonnes ;

douze sous-marins de 1.000 tonnes en immersion.

Tel est le programme que le Sénat a adopté après la Chambre le 17 mars 1922. Il comporte les annuités suivantes : 1922, 160 millions ; 1923, 334 millions ; 1924, 190 millions ; 1925, 71 millions.

De plus, en avril dernier, le Parlement a adopté la construction de deux croiseurs de 10.000 tonnes, six torpilleurs et deux sous-marins.

Sous le titre ambitieux de Statut Naval, le ministre a déposé en avril 1923 un projet de loi qui comporte la construction de :

177.800 tonnes de bâtiments de ligne ;
560.000 tonnes de bâtiments légers de surface (croiseurs et torpilleurs) ;
60.960 tonnes de porte-avions ;
65.600 tonnes de sous-marins, non compris les sous-marins de petit tonnage destinés à la défense des côtes.

L'exposé des motifs indiquait que les bâtiments de ligne ne seraient pas construits et passait sous silence le nombre des unités inclu dans les tonnages globaux, les dépenses et la durée de construction. C'est donc un programme sur le papier, dont la réalisation n'est pas envisagée sérieusement.

§

Mais au printemps de 1923, M. Raiberti, ministre de la Marine, déposait le projet de construction de la deuxième tranche du programme naval ; le rapporteur, M. Denise, le discutait, l'appuyait et demandait la mise en chantier, entre 1925 et 1928, de bâtiments devant être achevés en 1931 et comprenant :

six croiseurs de 10.000 tonnes ;
quinze conducteurs d'escadrille de 2.400 tonnes ;
vingt-quatre torpilleurs de 1.450 tonnes ;
quatre sous-marins de plus de 2.000 tonnes ;
trente sous-marins entre 800 et 2.000 tonnes ;
douze sous-marins de moins de 800 tonnes ;
quatre pétroliers ;
deux mouilleurs de mines de surface.

La dépense totale s'élèverait à 2 milliards 358 millions, comportant, en 1926, 7, 8 et 9 des crédits annuels de 450 millions.

§

Si, direz-vous, l'entretien de la marine et la construction d'une flotte, même réduite à celle de notre automobiliste-amateur, coûte plus d'un milliard par an, comment voulez-vous que la France, ruinée, entreprenne la construction de croiseurs de bataille et celle de leurs satellites ?

Nous savons cette construction possible. Nous pensons que la France peut avoir, pour une dépense équivalente, une flotte équilibrée, satisfaisant à ses besoins de grande puissance, capable de figurer dans la ligne de bataille de ses Alliés, et d'autre part limitée autant par les possibilités budgétaires que par les effectifs disponibles en temps de paix. Nous sommes également guidé par cette considération que les unités légères et sous-marines peuvent être construites pendant tout conflit où la mer joue un rôle, ce qui implique une certaine durée. Dans ces conditions, nous exposons notre politique de constructions navales d'où sortiront les programmes budgétaires. Des chiffres donneront l'ordre de grandeur de la dépense. Cette politique comporte la construction en vingt ans, durée des grands bâtiments, de :

huit croiseurs de bataille de 35.000 tonnes, à 10 fr. le kilog., soit : 2,800.000.000 ;

dix croiseurs légers de 10.000 tonnes, à 10 fr. le kilog., soit : 1.000.000.000 ;

douze conducteurs d'escadrille de 2.500 tonnes à 12 fr. le kilog., soit : 360.000.000 ;

quatre-vingts torpilleurs de 1.450 tonnes, à 12 fr. le kilog., soit : 1.392.000.000 ;

quatre-vingts sous-marins de 1.500 tonnes en moyenne, à 14 fr. le kilog., soit : 1.680.000.000 ;

La dépense totale en vingt ans serait de 7.232 millions, c'est-à-dire 361,6 millions par an. Pareille somme a été votée par le Parlement pour une annuité des dépenses de construction du programme en cours, qui ne comprend que des unités de combat proprement dites, sans porte-avions, mouilleurs de mines ni auxiliaires.

Tous les cinq ans, nous augmenterions notre flotte d'une paire de croiseurs de bataille, du type le plus récent autorisé, et d'un croiseur léger. Chaque année, nous aurions quatre torpilleurs et quatre sous-marins ; tous les vingt mois, le conducteur d'escadrille qui leur est nécessaire.

§

Dans l'économie d'un programme naval, nous devons être guidés non seulement par les disponibilités budgétaires, mais aussi par le nombre des marins, strictement limité, dont la marine peut disposer. En effet, elle demande et obtient pour tous ses besoins un effectif total de 55.000 hommes. Elle a scrupule à demander davantage : elle ne pourrait en effet accroître cet effectif qu'en augmentant le contingent d'environ cinq mille hommes que lui fournit le recrutement de l'armée de terre, de sorte que tout marin en plus est un soldat de moins sur le Rhin.

Un certain équilibre est nécessaire entre les grands bâtiments et ceux de flottille, d'une part pour former les marins à court de temps de service, et d'autre part pour avoir une masse où puiser les équipages des torpilleurs et surtout des sous-marins, où le rôle de chaque homme est trop important pour être confié à un novice dans le métier, et ne peut être doublé, faute de place.

Défalcation faite des premiers mois de service où le matelot reçoit sa première formation, des écoles de spécialités, de l'aéronautique, de la défense des côtes, on dispose pour armer les bâtiments naviguant de moins de la moitié des 55.000 hommes. Le programme que nous avons donné tient compte de ces considérations : seraient armés, par exemple, six sur huit des croiseurs de bataille avec 1.500 hommes chacun, huit croiseurs légers avec 250, huit conducteurs d'escadrille avec 100, quarante torpilleurs avec 90 et quarante sous-marins avec 40 hommes. Cet armement demande ainsi 17.000 marins, ce qui est une proportion raisonnable. La force armée serait bien plus efficace que celle que nous avons actuellement.

§

À un autre point de vue, ce programme est d'accord avec le traité de Washington pour le présent. Nos deux croiseurs de bataille peuvent être mis en chantier, l'un con-

formément au traité en 1927, l'autre immédiatement en remplacement de la *France*. Pour l'avenir, le tonnage de huit 35.000 tonnes dépasse notre allocation de 175.000 tonnes; mais le traité n'a qu'une durée de dix ans; à son renouvellement, nous devons apporter des prétentions légitimées par nos possibilités d'exécution, conformes à nos besoins de sécurité dans les eaux métropolitaines et à la sauvegarde de nos colonies lointaines. Faute d'ainsi faire, nous devons nous attendre à subir une nouvelle humiliation et à cesser de figurer dans le tableau dont nous parlions tout à l'heure. Pour cette raison, il est extrêmement important que nous nous présentions, en 1931, au renouvellement du traité de Limitation des Armements, avec un programme de bâtiments de ligne en construction et en projet. A juste titre, l'Angleterre attribue le droit qu'elle s'est fait reconnaître à une flotte égale à celle des Etats-Unis, et celui de construire immédiatement deux 35.000 tonnes, au fait d'avoir abordé la discussion ayant en chantier trois croiseurs de 50.000 tonnes, dont elle offrit le sacrifice.

En 1931, les Etats-Unis auront dix-huit cuirassés; l'Angleterre, qui en garde vingt-trois jusqu'à la mise en service des deux bâtiments de ligne qu'elle construit sans perdre une heure, aura dix-sept navires antérieurs au Jutland et les trois plus récents du monde; le Japon aura huit bâtiments antérieurs au Jutland et deux postérieurs.

Nous avons actuellement six cuirassés d'escadre datant d'avant guerre, améliorés, nous le voulons bien; il en restera quatre en 1932 et zéro en 1935. Les trois *Voltaire* n'ont que quatre canons de 30, (le calibre moderne est de 40 centimètres) et filent dix-huit nœuds; à Washington, ils n'ont pas été comptés comme bâtiments de ligne.

L'adoption de la proportion des flottes — Angleterre et Etats-Unis 5, Japon 3, France et Italie 1,7 — ne peut être comprise que si l'on considère la situation du monde entier: en Europe, elle donne à l'Angleterre, supérieure à la France et à l'Italie réunies, la police incontestée des

mers. Ce déséquilibre n'est pas sans danger, mais il ne sera remédié à l'erreur commise que si nous le réclamons avec la volonté de soutenir nos prétentions par un effort énergique de constructions navales.

§

Les bâtiments mis en chantier depuis 1922, ceux qui sont en projet sont un premier pas dans cette voie. Nous devons faire plus et mieux; nous le pouvons; nos ressources en hommes et en argent le permettent. Convaincu que le bâtiment de ligne, actuellement croiseur de bataille, reste la base de toute flotte de guerre, qu'en temps de paix lui seul a une valeur, parce qu'il ne peut être construit pendant le conflit, nous estimons qu'il doit être la base de nos constructions navales, et figurer en première ligne de nos mises en chantier, comme il figure en première ligne du Statut Naval.

L'effort maritime est nécessaire, car la France ne saurait admettre l'abandon à la flotte anglaise du soin total de la police des mers (au moins européennes). Si la proposition en a été faite à la Société des Nations, c'est qu'elle a un corollaire : « Seul le gendarme est armé ! » Nous espérons que la flotte française se verra confier une partie du rôle de policier. C'est une charge, soit ! Nous nous devons de la solliciter et d'acquérir les moyens de la remplir.

Foncièrement pacifique, confiante en ses Alliés, la France peut fixer une limite à son effort maritime; c'est pourquoi les chiffres que nous avons donnés nous paraissent raisonnables et cadrer aussi bien avec nos besoins de grande puissance à domaine colonial, qu'avec nos facultés financières et nos disponibilités en équipages.

ANGER,

Capitaine de frégate, e. r.