

Ecole de Guerre Navale

Année 1925

Constitution de la Flotte
de
patrouille

(1914 - 1916)

SECRET

Toute personne qui détient ce document
sans avoir qualité pour le connaître,
tombe sous le coup de la loi du 18 avril 1856
sur l'espionnage.



Travail de Monsieur
le Lieutenant de Vaisseau
Leloux

11.T.110

ECOLE DE GUERRE NAVALE .

1924 - 1925 .

CONSTITUTION DE LA FLOTTE DE PATROUILLE .
REQUISITIONS, ACHATS, CONSTRUCTIONS DE BATIMENTS ANTI-
SOUS-MARINS EN 1914-1915-1916 .

-0-0-0-0-0-

11.T. 110

Travail de Monsieur le
Lieutenant de Vaisseau
L E T E U X .

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

T A B L E

-:-:-

Pages.

CHAPITRE I	3
Prévisions d'avant-guerre.	3
Début de la guerre	
Les premières mesures anglaises.	
Le programme de l'Etat-Major (28 novembre 1914)	
Les premières réquisitions.	
Développement de la guerre sous-marine.	
Nécessité des achats.	
Nécessité des constructions.	
 CHAPITRE II	 9
Réquisitions	9
Décret du 20 Mai 1914.	
Les réquisitions d'août à décembre 1914.	
Réquisition pour la flotte de patrouille. 1915.	
On désire ménager les intérêts de la pêche.	
Réquisition des Yachts.	
Réquisitions des chalutiers rentrant de Terre-Neuve.	
Réquisition des Yachts de toute taille.	
Déréquisition de petits bâtiments pour la pêche.	
 CHAPITRE III	 15
Achats	15
Raison des achats . Les missions.	
Achats en Norvège.	
Achats en Hollande.	
Achats en Espagne.	
Achats en Portugal.	
Achats en Belgique.	
Achats aux Etats-Unis.	
Centralisation des achats: La commission de Londres.	23
 CHAPITRE IV. Constructions.	 26
Nécessité des constructions.	
Les programmes.	
Les chantiers de constructions navales.	
Le programme naval de 1914.	
Les constructions en cours.	
Situation de la main d'oeuvre 1914 -1915 - 1916 .	
Situation matérielle.	
Exécution des programmes.	
Constructions en Angleterre.	
 ANNEXES	 39
Archives consultées.	58

CHAPITRE I .

PREVISIONS D'AVANT-GUERRE.

Les prévisions faites avant la guerre en vue de la lutte contre les sous-marins n'envisageaient que l'action de ces bâtiments contre des navires de guerre .

La marine française ne supposait pas que des sous-marins pourraient être employés à la destruction du commerce; et elle pensait que, la valeur militaire de ces bâtiments augmentant sans cesse, ils s'orienteraient nettement vers la lutte en haute mer contre les escadres ennemies, en liaison avec leurs propres cuirassés .

L'hypothèse d'une guerre avec la Triple-Alliance telle que nous la connaissions avant 1914 était la plus vraisemblable . Nos moyens nous mettaient dans la Méditerranée à peu près d'armes égales avec le bloc austro-italien. Toutes les préoccupations étaient orientées vers le champ de bataille en haute mer vers lequel devraient converger toutes les armes et tous les navires. Ce courant d'idées était le même, au moins en apparence, dans toutes les marines .

Les moyens de lutte contre les sous-marins découlaient naturellement des préoccupations qui viennent d'être indiquées, et les commandants en chef ont entrevu la possibilité de cette lutte dès l'apparition des sous-marins.

A la mobilisation, ces moyens se résumaient dans le canon, soit le canon des grands navires eux-mêmes, soit l'artillerie d'un rideau de torpilleurs disposé autour des escadres de ligne.

Accessoirement, on avait envisagé des dispositifs de protection des escadres au mouillage, et des ports de commerce par filets et grand-gardes .

On avait également prévu la réquisition, d'un certain nombre de petits bâtiments, comme les remorqueurs et les chalutiers, et leur emploi comme dragueurs et arraisonneurs .

La marine française utilisait déjà quelques chalutiers depuis quatre ans, soit pour l'essai des dragues Ronarc'h, soit même comme patrouilleurs sur la côte marocaine, pour réprimer la contrebande de guerre (Fassi, Meknassi, Marakchi) .

Chacun a présents à l'esprit les premiers événements de la guerre sur mer .

Dans le Nord, le 3 Août 1914, l'amiral Rouyer se portait vers le Pas de Calais avec ses croiseurs pour s'opposer par la force à l'entrée en Manche des forces allemandes malgré leur écrasante supériorité numérique .

Mais le 6 Août, l'Angleterre se range à nos côtés. La situation est renversée . La bataille navale attendue ne se produit pas. La flotte allemande reste dans ses ports .

Des événements correspondants se déroulent en Méditerranée. L'Italie reste neutre . Les Autrichiens ne sortent pas .

L'ennemi nous abandonne donc la maîtrise de la mer sans combat. Il ne reste plus qu'à organiser le blocus rapproché de ses côtes, et à pourchasser ses croiseurs et ses corsaires hors des eaux d'Europe .

La croyance générale était que la guerre serait courte.

Mais l'apparition du sous-marin allait bouleverser les plans des Alliés .

v Le 23 Septembre 1914, les trois croiseurs cuirassés anglais HOGUE, CRESSY, LABOUKIR sont torpillés et coulés en quelques minutes au large de la côte de Hollande.

Un mois plus tard, c'est le tour du HAWKE qui est coulé le 15 Octobre .

Le 20 Octobre, en mer du Nord, le sous-marin U-27 arraisonne, fait évacuer et coule le vapeur anglais GLITRA . Le 26 Octobre, le vapeur français AMIRAL GANTEAUME est torpillé devant Gris-Nez .

Tous les bâtiments de guerre de haut bord qui faisaient la croisière dans la Manche et la mer du Nord y sont remplacés par des torpilleurs et des sous-marins .

La marine marchande réclame protection contre ce nouvel ennemi auquel on pensait peu .

Rien n'avait été prévu pour cette guerre spéciale, et les premières mesures de défense se ressentent de la précipitation et d'un certain affolement .

Dès le 14 Octobre, l'Amirauté modifie les feux et le balisage de sa côte orientale, et elle invite la France à des mesures similaires .

Les moyens prévus avant la guerre pour lutter contre le sous-marin étaient vraiment trop modestes. L'artillerie seule se révéla impuissante contre cet ennemi invisible. En réalité, tout était à créer . La nécessité de bâtiments petits et nombreux s'impose tout de suite. La marine de guerre en compte bien, mais ils ne sont pas assez nombreux: ce sont les torpilleurs d'escadre et les torpilleurs numérotés .

Pour augmenter dans le plus bref délai le nombre des bâtiments de recherche, des "patrouilleurs" comme on les nomme à ce moment, on songe immédiatement aux chalutiers de pêche .

Un certain nombre de ces bâtiments ont déjà été réquisitionnés comme arraisonneurs et comme dragueurs. Les autres sont en grande partie disponibles par l'arrêt partiel de leur industrie.

On ne remarque tout de suite que les qualités de ces bâtiments, ils sont robustes et nombreux; ils portent déjà une arme, leur filet :

En effet, dans la mer du Nord, le chalutier hollandais Ijnmiden a vu un sous-marin allemand faire surface empêtré dans son filet.

Aussi le 3 Novembre, le Pilote Major de St-Nazaire propose-t-il à l'Etat-Major Général l'emploi de filets dérivants de chalutiers contre les sous-marins(1).

Les Anglais de leur côté, ont vivement senti la menace

(1) -Archives G.p. 53-Lettre 11.335 au Ministre avec un extrait du Daily Mail - 3/11/14 .

contre leur commerce et réquisitionnent immédiatement tous les chalutiers qu'ils peuvent (1).

Dans le premier mois de 1915, ils ont déjà réquisitionné 462 chalutiers et 74 yachts .

Que se passe-t-il de notre côté ? Comme nos mesures ne paraissent pas prises assez vite, l'Amirauté anglaise, par l'intermédiaire de notre Attaché naval à Londres, nous fait savoir qu'elle estime désirable l'assistance de chalutiers français dans la Manche (2)

Le 8 Novembre, le vice-amiral Pivet, Chef d'Etat-Major Général, adresse au Ministre une lettre où il s'exprime ainsi :

« La présence incontestable de sous-marins ennemis dans la Manche, et la nécessité de rendre absolument libre et sûre la circulation dans cette mer, de tous les transports de troupes et de blessés nous oblige à prendre d'extrême urgence toutes les mesures utiles.

Pour exercer la surveillance dans la Manche Orientale, il faut un nombre considérable de bâtiments. Or, nous n'avons qu'un nombre limité de torpilleurs et de torpilleurs d'escadre. Mais nous pouvons disposer dans la Manche d'un grand nombre de chalutiers qui, armés d'un canon de 47 m/m, rempliraient très bien ce rôle".....

.....
Le Ministre approuve la proposition. Mais il ne semble pas que l'on passe tout de suite à la réalisation (3).

Quelques chalutiers tendent des filets dans la région d'Antifer, comme l'avait indiqué le pilote major de St-Nazaire. Ce n'est pas suffisant. Aussi, le 28 Novembre, le Chef d'Etat-Major Général revient à la charge et adresse au Ministre un rapport où il réclame la constitution d'une flottille de nombreux chalutiers opérant en liaison avec des hydravions, et attaquant les sous-marins, non seulement avec le canon, mais aussi avec des explosifs sous-marins . Le rapport envisage aussi l'emploi de bateaux-pièges (4)

(1)-Remarquons la différence des réactions anglaise et française. Les Anglais, devant la menace, réalisent tout de suite. Les Français hésitent, tâtonnent, essayent longuement avant de se décider .

(2)-Télégramme du 6 Novembre 1914 .

(3)-L'E.M.G. est à Bordeaux depuis le 3 Septembre. Il ne rentrera à Paris que le 7 Décembre .

(4)-Archives - G.p.53-Rapport du Chef d'E.M.G. au Ministre-28/II/1914.

Mais l'Etat-Major Général à cette époque, ne dirige pas les opérations. Il y a pour cela un commandant en chef dans le Nord et un autre dans la Méditerranée .

Par conséquent, sur cette question de la constitution d'une flottille de chalutiers, le Ministre consulte le commandant en chef intéressé, le Vice-Amiral Favereau, commandant la 2° Escadre légère .

L'Amiral Favereau lui répond par un avis défavorable, et, le programme complet de guerre sous-marine contenu en germe dans le Rapport du Chef d'Etat-Major Général est ajourné .

Pendant ce temps, les Anglais donnent à la guerre sous-marine l'impulsion la plus vigoureuse, et, en Décembre 1914, créent le Submarine Attack Committee, ayant pour mission de développer toutes les méthodes d'attaque qui seront imaginées : canot, mines ou filets remorqués, abordage, grenades, etc... (1)

Et comme chez nous, rien n'est toujours fait, le 6 Janvier 1915, notre Attaché Naval à Londres (rappelant son télégramme du 6 Novembre) nous fait savoir que l'Amirauté anglaise réclame de nouveau l'assistance de chalutiers français dans la Manche (2) .

Le 13 Janvier seulement, le Ministre communique la lettre de l'Attaché Naval au Vice-Amiral commandant la 2° Escadre légère, en lui faisant remarquer que la mesure que lui propose le Premier Lord Naval est identique à celle que l'Etat-Major Général avait proposée lui-même en Novembre.

Il lui enjoint d'examiner à nouveau cette question et de lui faire connaître son opinion sur les propositions de l'Amirauté, tant au sujet du principe lui-même que de l'organisation de cette croisière .

On est surpris de ce texte, si l'on se rappelle que deux mois plus tôt, ce même principe avait été approuvé par le Ministre .

(1) - C.T. Laurens - Le Blocus et la guerre sous-marine - p. 42

(2) - Archives Gp. 54 - Lettre N° 914 de l'Attaché Naval à Londres à Marine Paris .

Ainsi donc, depuis 70 jours, la question n'avait pas fait un pas en France,, tandis que l'Angleterre avait déjà réquisitionné plus de 400 chalutiers .

D.M. 15
Fév. 1915

Cette fois, la question va aboutir. Le 19 Janvier 1915, le Chef d'Etat-Major Général signale au Vice-Amiral Commandant la 2° Escadre légère 151 chalutiers pouvant être réquisitionnés dans les ports français. Les premiers ordres de réquisition sont lancés du 29 Janvier au 6 Février à Boulogne, Dieppe, Fécamp, St-Servan et Bordeaux, et la Dépêche Ministérielle du 15 Février 1915 ordonne la constitution d'une flottille de 60 chalutiers basés sur Boulogne, Dieppe et Fécamp. Cette flottille se constitue rapidement et vers le milieu de Mars, ses trois escadrilles sont à peu près complètes .

Il était temps d'aboutir, car le 4 Février, les Allemands publient une déclaration dont voici la teneur :

I- Les eaux des Iles Britanniques sont déclarées zone de guerre. A partir du 18 Février, tout navire de commerce ennemi qui y sera rencontré, sera coulé.

II- Les bâtiments neutres courent le même risque (1).

Le principe est maintenant admis : Pour combattre les sous-marins, il faut des bateaux nombreux et petits, auxquels on donne le nom de patrouilleurs .

Où les prendre ?

Première solution : on va réquisitionner les chalutiers français immobilisés dans les ports par l'arrêt partiel de leur industrie . Ceci est chose facile : la réquisition est une opération préparée dès le temps de paix.

Depuis Août 1914 jusqu'à fin Janvier 1915, 72 petits bâtiments ont ainsi été réquisitionnés pour l'arraisonnement et le dragage.

Mais la guerre sous-marine va se développer peu à peu. Le nombre des sous-marins ennemis augmente de jour en jour ; leurs zones d'opérations s'étendent. Le 13 Mai 1915, le U-21 arrive à Cattaro.

A la suite de la flottille de la Manche, on voit naître les chalutiers de l'Océan (Juin 1915) (1), puis les patrouilles

(1) - D.M. du 19 Juin 1915; Lettre N° 311 (E.M.G. 2° Sect.) au V.A. C.E.C. la 2° Escadre légère & Lettre N° 415 .

de la Méditerranée, il faut des patrouilleurs partout, et de plus en plus nombreux.

On va être ainsi amené au cours de l'année 1915, à réquisitionner en France tout ce qui peut y être réquisitionné.

Mais nos flottilles de pêche n'ont pas l'importance des flottilles anglaises, et cette ressource paraît vite insuffisante.

Aussi, dès le mois d'Août 1915, on commence à ressentir un besoin pressant de petits bâtiments, et le Ministre prescrit une stricte économie et une judicieuse répartition dans l'emploi des dragueurs et arraisonneurs. (1)

Après l'échec de notre offensive de Champagne en 1915, chacun se rend compte que la guerre sera longue.

Un nouveau gouvernement prend le pouvoir le 30 Octobre 1915: C'est le Ministère d'Union sacrée, présidé par M. Briand, avec l'amiral Lacaze à la Marine.

La guerre sous-marine va prendre une nouvelle impulsion: Dès son arrivée au Ministère, l'amiral Lacaze crée une Direction de défense contre les sous-marins.

Les petits bâtiments français étant à peu près tous réquisitionnés, on va s'adresser à l'étranger.

Des missions seront envoyées en Norvège, Espagne, Hollande, Portugal pour tenter d'acheter les petits bâtiments dont ces pays peuvent disposer.

En même temps, l'incapacité offensive des chalutiers est reconnue. Et comme la guerre promet d'être longue, on entreprend l'exécution d'un programme de construction de longue haleine; programme de bâtiments spécialement conçus en vue de la lutte contre les sous-marins.

De même que sur terre, il fallait des canons, des munitions; sur mer, pour lutter contre les sous-marins, il fallait des bateaux.

Les types les plus divers de bâtiments ont été utilisés:
patrouilleurs.
dragueurs.
arraisonneurs.

(1) - Archives G.P.A. Lettre du Ministère aux G.P.A.

Vegettes canadiennes.
Chasseurs.
Sloops.
Canonnières.
Avisos.
Bateaux-pièges, etc.....

Je ne m'occuperai pas de la nature de ces bateaux, ni de la spécialisation qu'ils ont reçue pour la lutte contre les sous-marins .

Je laisserai également de côté les torpilleurs d'escadre et les sous-marins qu'on pourrait, à certain titre, classer dans la flotte de patrouille.

Je n'examinerai aussi que les moyens employés pour se procurer des bateaux. Ces moyens se résument en trois principaux ;

Réquisition
Achats
Construction.

Nous allons examiner successivement ces trois points.

CHAPITRE II .

REQUISITIONS .

La réquisition est une opération simple prévue dès le temps de paix. Pour la période de la guerre, elle est régie par le décret du 30 Mai 1914. J'en extrais simplement les points suivants :

Archi- Titre VII - Article 55 :

ves-

Gp 16

Peuvent être réquisitionnés :
.....Les navires de commerce et de plaisance, embarcations et engins flottants de toute nature, de nationalité française, le matériel, les approvisionnements et les marchandises existant à bord des dits bâtiments, embarcations ou engins, et appartenant à des Français.

.....
Peuvent être requis en même temps que le navire, l'état-major et l'équipage. Ils sont tenus de prêter leur concours toutes les fois qu'il ne s'agit pas d'armer le navire en qualité de croiseur auxiliaire.....

La réquisition peut se faire en mer par T.S.F. Pour faciliter les réquisitions, l'Etat-Major Général tient à jour dès le temps de paix la Liste des bâtiments susceptibles d'être réquisitionnés.

Ces listes comprennent en particulier tous les chalutiers, et, pour chaque bâtiment, on trouve les principales caractéristiques, et même l'indication du poste de T.S.F., s'il y en a un.

Ces listes sont soigneusement tenues à jour.

Lorsqu'un chalutier est réquisitionné, l'armateur perçoit une indemnité de non jouissance du capital représenté par le bâtiment réquisitionné .

Les réquisitions ont donc fonctionné très régulièrement. Il est curieux de remarquer que juste avant la guerre, des réquisitions de ce genre venaient d'avoir lieu:

Le 4 Mars 1914, deux remorqueurs des Ponts et Chaussées sont prévus comme arraisonneurs de l'entrée de la Gironde. Leur armement sera de un 47 m/m (1).

Le 25 Mai 1914, le Préfet Maritime de Cherbourg est autorisé à réquisitionner deux chalutiers non munis de T.S.F. pour le prix de 300 frs par jour (1).

A partir d'Août 1914, le système prévu fonctionne et le nombre des bâtiments réquisitionnés jusqu'à la fin de Janvier 1915 est le suivant :

Août	1914		45	
Septembre	"		3	
Octobre	"		3	
Novembre	"		13	
Décembre	"		5	
Janvier	1915		3	(2)

Il est à remarquer que dès le mois d'Août 1914, le Ministère est assailli d'offres de bâtiments à vendre, bâtiments de toutes natures et de tous pays. Ces offres sont repoussées, la Marine ne voyant pas l'utilisation de ces bâtiments. On ne soupçonne pas encore la guerre sous-marine.

Mais le 31 Janvier paraissent de nouvelles réquisitions, destinées celles-là, à la constitution de la flotte de patrouille (3).

(1) - Archives - Gp 16.

(2) - Archives - Gp 4 : Réponse aux questions posées par le V.A. Bienaimé (23 Mars 1916).

(3) - Le 19 Janvier, le V.A. Chef d'Etat-Major Général signale au V.A. Favereau qu'il y a d'Arcachon à Calais 151 chalutiers susceptibles d'être réquisitionnés :

	Armés	Désarmés		Armés	Désarmés
Arcachon	17	8	Dieppe	13	9
La Rochelle	27		Fécamp	1	10
Lorient	12		Boulogne	50	
Brest		2	Calais		
Le Havre	2				
Archives Gp 15 .					

Ces réquisitions faites plus hâtivement donnèrent lieu à un certain nombre de plaintes. On reprocha aux services de la Marine d'avoir réquisitionné des navires en cours d'armement pour la grande pêche (Terre-Neuve, Islande).

Puis il y eut des difficultés qui provinrent, non des armateurs qui se soumirent patriotiquement à la réquisition, mais d'agents civils des compagnies de pêche qui craignaient de perdre leur place, devenue sans objet, et aussi des équipages de ces chalutiers qui trouvaient parfois mauvais d'abandonner une pêche lucrative, pour être mobilisés et aller se battre (1).

Les premières réquisitions ne portèrent que sur les meilleurs des chalutiers; de plus, on ne voulut pas arrêter complètement la pêche qui servait au ravitaillement de la population, et on laissa aux sociétés un certain nombre de bâtiments.

Ce fut d'ailleurs l'occasion de rivalité entre quelques armateurs qui demandèrent que les charges de la réquisition pesassent également sur tous.

On déréquisitionna même à la demande des sociétés les gros chalutiers qui étaient en cours d'armement pour Terre-Neuve.

Nous les retrouverons plus loin.

Somme toute, on est un peu arrêté dans cette voie de la réquisition des chalutiers par cette considération que ces bâtiments sont extrêmement utiles (2) au ravitaillement de la population.

En Avril 1915, les harenguiers précédemment réquisitionnés pour tendre les filets devant Le Havre sont incorporés à la flottille des chalutiers.

On se rejeta donc sur une catégorie de bâtiments inutiles, pendant les hostilités. Ce sont les yachts :

Le 26 Mai 1915, une dépêche ministérielle prescrit aux Préfets Maritimes d'examiner quels sont les yachts désarmés dans les ports, et de quelle utilisation ils sont susceptibles (3).

(1)-Archives Gp 16.

(2)-Et par la suite, ils seront indispensables au ravitaillement de la population.

(3)-Archives Gp 14.

Ces ressources nouvelles ne seront pas suffisantes, car à cette époque on ne voit pas encore quel emploi on pourrait faire des grands yachts (1).

On en revient donc aux chalutiers et on procède à des nouvelles réquisitions pour constituer la flottille de l'Océan, et la flottille de l'armée navale (D.M. du 19 Juin 1915).

Cette fois, on réquisitionne les bâtiments même médiocres et ceux qui sont en réparations (2).

Le 17 Juillet, il ne reste plus dans les ports que 44 chalutiers de plus de 100 tonnes susceptibles d'être réquisitionnés.

Pour mettre fin aux rivalités des armateurs et satisfaire leur opinion, l'Etat-Major Général publie à partir du 10 Août, les textes imprimés des bâtiments considérés comme étant en cours de réquisition (3).

En ce qui concerne la flotte de patrouille, ces listes indiquent qu'à cette date du 10 Août, sont en cours de réquisition :

192 chalutiers
58 remorqueurs (4)

Les réquisitions sont bientôt sur le point d'avoir épuisé la flotte de pêche, et le 22 Septembre 1915, il ne reste plus à Dieppe que 5 bâtiments incapables de tenir la mer (5).

En même temps, la guerre de mines se développe et s'étend à toutes les mers. Le nombre des dragueurs prévus primitivement devient tout à fait insuffisant.

(1)-A noter que les 4 Août 1914, Décembre 1914, 9 Mars 1915, le Ministre a refusé les offres de yachts qui lui sont faites.

(2)-Archives Gp4-Rapport de EMG. au Ministre (3 Juin 1915).

(3)-Archives Gp 15-Les listes additives à ce document ont paru pour la période qui nous intéresse :

la 1°	-	25 Octobre 1915
" 2°	-	20 Novembre "
3°	-	1 Janvier 1916
4°	-	1 Mars "
5°	-	15 Mai "
6°	-	1 Septembre "
7°	-	15 Décembre "

(4)-Archives Gp15-fascicules III et IV (10 Août 1915)

(5)-Archives Gp 15.

On recherche donc et on réquisitionne tous les petits bâtiments à faible tirant d'eau autres que les chalutiers, pour en faire des dragueurs(1).

Les bâtiments, devenant de plus en plus nécessaires, le 15 Novembre 1915; de grands yachts comme l'Atmah, l'Erös, dont on n'avait pas vu l'utilisation au mois de Mai, sont réquisitionnés à leur tour, de même que des yachts appartenant à des personnalités étrangères, comme ceux de la Grande Duchesse de Mecklembourg et du Comte Festetics de Tolna (2).

Le 18 Novembre, les grands chalutiers qui ont fait la campagne de Terre-Neuve sont réquisitionnés à leur retour en France (3).

La réquisition des chalutiers a donné tout ce qu'elle pouvait. Les armateurs sont réduits à acheter à l'étranger(4) à des prix très élevés de mauvais chalutiers qu'ils emploient à la pêche nécessaire au ravitaillement de la population, et le 4 Décembre, ils demandent au Ministre l'assurance que les bâtiments qu'ils se seront ainsi procurés ne soient pas réquisitionnés (5).

Cette assurance leur est donnée. C'est un point important que nous allons retrouver dans la question des achats de bâtiments.

Les chalutiers ayant été à peu près tous réquisitionnés, on se retourne sur les autres catégories de bâtiments, et, le 2 Mars 1916, le Ministre prescrit de dresser d'extrême urgence la liste de tous les petits bâtiments susceptibles de rendre des services comme patrouilleurs (6).

De nouveau, tous les bâtiments qui précédemment, avaient été examinés et laissés de côté, sont inspectés :

Il ne reste plus guère que des bateaux petits, vieux, en mauvais état ou ne pouvant tenir la mer :

(1)-Archives Gp 15 - 19 Octobre 1915 .

(2)-Archives Gp 14 - 13 Novembre 1915 .

(3)-Archives Gp 15 - 18 Novembre 1915

(4)-Principalement en Espagne .

(5)-Archives Gp 15

(6)-Archives Gp 15 - 2 Mars 1916 .

Ils seront utilisés comme dragueurs et arraisonneurs au lieu et place des anciens dragueurs et arraisonneurs capables de tenir la mer, qui sont ainsi récupérés pour les flottilles de patrouille.

Les petits vapeurs sont transformés en patrouilleurs. Les mauvais bâtiments serviront à réparer les autres.

Enfin, le 8 Septembre 1916, le Ministre prescrit d'examiner les yachts de toute taille susceptible d'être réquisitionnés et armés pour l'emploi de :

patrouilleurs du large
arraisonnement
garde des filets (2).

En même temps, comme le ravitaillement en vivres devient une question de plus en plus importante, capitale même, le Ministre ordonne au Vice-Amiral commandant la zone des armées du Nord, de dérégquisitionner en temps utile pour leur permettre de pratiquer la pêche au hareng tous les harenguiers qui avaient été réquisitionnés pour traîner des filets contre les sous-marins dans le Pas de Calais.

Ces bâtiments pratiqueront la pêche, tout en servant à protéger les autres harenguiers au moyen de leur armement.

Le 5 Novembre, la 4^e Section de l'Etat-Major Général établissait ainsi la situation de nos forces de patrouille :

Bâtiments existants	379
" nécessaires	485

Ac1

Manque	106	(3)	(Archives Gp 4)
--------	-----	-----	-----------------

(1) - Archives Gp 16.

(2) - Archives Gp 14 - 8 Septembre 1916.

(3) - Ces chiffres sont en désaccord avec ceux que l'on tire de la Liste officielle des bâtiments en cours de réquisition et des listes additives.

On trouve d'après ces documents 381 chalutiers et remorqueurs réquisitionnés, non compris les yachts, à la date du 1^{er} Janvier 1917.

On compte par ailleurs 94 bâtiments achetés et 56 construits, tous entrés en service à la même date. Ce qui donne un chiffre total de 531.

CHAPITRE III

ACHATS.

La flotte de pêche et la flotte de commerce françaises ne pouvaient fournir qu'un nombre limité de patrouilleurs.

Aussi, dès le mois de Juin 1915, s'est-on préoccupé d'acquies à l'étranger de petits bâtiments.

Mais jusqu'au mois de Novembre 1915, ces achats ne furent que des tentatives isolées.

Ce n'est qu'en novembre 1915, avec l'accession au Ministère de l'Amiral Lacaze que, les réquisitions ayant à peu près épuisé nos flottilles de pêche, on se décide à acheter en grand à l'étranger les bâtiments nécessaires.

Deux puissances possédaient une flottille de pêche nombreuse, la Hollande, la Norvège.

L'Espagne, le Portugal et la Belgique possèdent également un certain nombre de chalutiers.

Il y a bien aussi l'Angleterre qui possède une nombreuse flotte de chalutiers. Mais naturellement, elle se les réserve (1).

Achats en Belgique -

La Belgique est en guerre à nos côtés? Rien de plus simple en apparence que d'acheter ses chalutiers. Que sont-ils devenus dans la tourmente qui a passé sur la Belgique?

Ces chalutiers se sont réfugiés, partie en France, partie en Hollande, partie en Angleterre, à Milfordhaven.

(1) - Télégramme de Marine Paris à Attaché Naval à Londres

(2 Mars 1916 - Archives Gp 16) :

"Faites connaître d'urgence le nombre des chalutiers réquisitionnés par l'Amirauté et le nombre total des chalutiers existant en Angleterre" - Voir également les réponses aux questions posées par le V.A. Biencôme - Archives Gp 4-23 Mars 1916: "...L'Amirauté britannique s'oppose également à la sortie de chalutiers non encore réquisitionnés par elle...."

Des négociations sont entreprises pour acheter ces derniers. Mais elles n'aboutissent pas : l'Amirauté anglaise s'est réservé un droit de priorité pour ces chalutiers .

Elle fait aussi remarquer que ces chalutiers servent à leur pêche à fournir du travail aux nombreux réfugiés belges à Milfordhaven et à les nourrir (1)

Mais la mission Oscar Dahl peut acheter 2 petits chalutiers belges réfugiés en Hollande.

En France, 6 petits chalutiers de 40 ¹/₂, sont achetés à St-Servan en Octobre et Novembre 1916 .

Achats en pays neutre -

Les achats en pays neutre vont présenter plus de difficultés .

Le gouvernement français en effet ne peut pas acheter les navires lui-même. L'usage qu'il veut en faire est évident, et l'ennemi, l'Allemagne, interviendrait immédiatement pour s'opposer aux achats .

Il convient donc d'agir avec discrétion, secrètement, et de faire opérer les achats par des intermédiaires, sociétés de navigation, sociétés de pêche, voire même sociétés neutres .

Si des difficultés s'élèvent, les acheteurs feront remarquer que les bâtiments à acheter sont réellement destinés à un usage commercial pour remplir les vides laissés par les réquisitions.

Ils feront aussi valoir que le gouvernement français s'engagerait à ne pas les réquisitionner.

On arrête un plan d'ensemble, et le 8 Novembre 1915, l'Etat-Major Général propose au Ministre l'envoi de deux missions :

Mission Benard en Norvège,

" Nielley en Espagne et Portugal.

Ces missions seront suivies d'autres :

Mission Oscar Dahl en Hollande,

" Castagné aux Etats-Unis.

Nous allons suivre rapidement le sort de ces différentes missions .

(1)-L'Angleterre a toujours pris un soin jaloux de l'indépendance de la Belgique.

Achats en Norvège - Mission Bénard -

La marine norvégienne comprend une catégorie de bâtiments très intéressants pour la flotte de patrouille : ce sont les baleiniers .

Ces bâtiments sont un peu plus petits que les chalutiers. Ils font la chasse aux cétacés dans les mers du Sud . Ils opèrent par groupes et en liaison avec de gros cargos usines de 8.000 tonnes qui les ravitaillent, dépècent les cétacés et en font de l'huile .

Ces baleiniers sont très nombreux (plusieurs centaines). Une grande partie d'entre eux est immobilisée, l'Angleterre ayant réquisitionné la plupart de ces cargos usines.

Ces baleiniers naviguent partie sous pavillon norvégien, partie sous pavillon anglais .

La marine norvégienne comprend aussi en petit nombre des chalutiers et des harenguiers qui gagnent beaucoup d'argent à vendre du poisson aux allemands.

Dès son arrivée en Norvège en Novembre 1915, la mission se met en rapport avec le Ministre de France, qui lui conseille d'agir vite .

La mission se hâte et achète 26 baleiniers .

Les Allemands éventaient facilement la mission (qui est commandée par un Lieutenant de vaisseau de réserve) et agissent aussitôt sur le gouvernement norvégien :

Le 3 Décembre; quelques heures seulement après la conclusion des achats, paraissait un Décret Royal interdisant la vente à des étrangers des bâtiments norvégiens battant pavillon norvégien.

Les opérations d'achat direct en Norvège sont ainsi closes .

Mais on signale le 18 Décembre 1915, une douzaine de baleiniers norvégiens battant pavillon anglais, à Leith-Edimbourg. L'Amirauté anglaise, pressentie aussitôt, fait savoir le 24 Décembre, qu'elle ne s'oppose pas à l'achat de ces baleiniers .

La mission passe alors en Angleterre et procède à l'achat de baleiniers norvégiens battant pavillon anglais, sur toute la surface du globe .

Des télégrammes sont envoyés à Dakar, Terre-Neuve, Durban etc... pour faire visiter les baleiniers .

Mais les télégrammes sont envoyés de manière anarchique, les autorités chargées des visites sont les plus diverses: le croiseur Friant à Duala, l'amirauté anglaise à Durban, Marine française à Dakar, etc....

Cette méthode d'achat va se poursuivre jusqu'à la création de la Commission de Londres (Juillet 1916).

Ach

Achats en Espagne -

La mission Nielly, envoyée en Espagne, va se heurter aux mêmes difficultés, mais moins fortes.

Des particuliers avaient déjà acheté un certain nombre de bâtiments (à des prix très élevés) lorsque la mission commença ses opérations.

Celles-ci sont à peine entamées que le gouvernement espagnol s'apprête à prohiber la sortie des navires.

Le 19 Décembre 1915, Marine Paris télégraphie au Préfet Maritime de Rochefort :

" Nous sommes avisés de Londres(1) que le gouvernement espagnol va probablement prendre des mesures pour empêcher la vente des navires espagnols à des étrangers. Il importe donc de hâter les achats en cours".

En effet, le 6 Janvier 1916, paraît au Journal officiel espagnol le décret royal interdisant la vente à des étrangers des navires en fer de moins de 15 ans d'âge et des navires en bois de moins de 10 ans .

Le fisc espagnol impose aux vendeurs des conditions très dures: ils doivent déposer au Trésor 40% du prix de vente et

(1) - Remarquer que le renseignement vient de Londres .

s'engager à faire construire un navire identique dans tous les chantiers espagnols, dans un délai de un an après la signature de la paix.

Alors seulement, le dépôt de 40% est rendu au vendeur .

Le résultat de ce décret, c'est qu'il ne sera possible d'acheter que de vieux bâtiments sales, mal tenus et mal entretenus en général, et à des prix extrêmement élevés.

On réussit ainsi à acheter une vingtaine de bâtiments espagnols dans le premier semestre de 1916 .

Achats en Portugal -

La même histoire recommence au Portugal. (1) Le 17 Janvier 1916, le gouvernement portugais déclare qu'il considère comme nulles les négociations d'achat qui auraient pu être engagées antérieurement au vote de la loi sur l'interdiction des ventes de navires à des étrangers .

Mais le 9 Mars, le Portugal sort de la neutralité et entre en guerre contre l'Allemagne .

Les choses n'en vont pas mieux pour cela. En effet, le 28 Avril 1916, le Ministre de France à Lisbonne télégraphie à Marine Paris :

"Toutes mes démarches faites pour obtenir l'assentiment du gouvernement portugais à l'achat de chalutiers sont restées sans réponse " .

Les difficultés continuent jusqu'à la création de la Commission de Londres .

Mais la marine portugaise n'offre que peu de possibilités et c'est tout au plus si nous pourrions y acheter 2 ou 3 remorqueurs ou patrouilleurs (2) .

Achats en Hollande -

La Hollande possède une flottille de chalutiers importante, dont le centre principal est à IJmuiden .

(1)-Au Portugal, la mission opère sous le couvert de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

(2)-Je laisse de côté bien entendu la question des navires de commerce allemands saisis par le gouvernement portugais .

Sa flotte de commerce comprend aussi un grand nombre de remorqueurs.

Elle possède aussi d'importants chantiers de construction navales.

Mais par suite de la guerre, elle est, par ses frontières terrestres entièrement au contact de l'Allemagne, et celle-ci a une influence prépondérante sur le gouvernement hollandais.

La flottille de pêche d'IJmuiden gagne énormément d'argent en vendant du poisson aux Allemands. De même, la marine de commerce hollandaise sert tout entière au ravitaillement de l'Allemagne.

La mission envoyée en Hollande (M. Oscar Dahl) devait acheter 45 bâtiments pour le compte de plusieurs sociétés françaises et espagnoles.

Ses opérations commencent en mars 1916, soit plus de trois mois après celles de la mission Bénard en Norvège. Les Allemands sont naturellement sur leurs gardes. Il est difficile dans ces conditions de tenir secrètes de pareilles opérations.

Poussé par les Allemands, le gouvernement hollandais interdit la vente à des étrangers des bâtiments destinés à un but de guerre.

Sur l'assurance qui est donnée par les agents de la mission, que ces bâtiments en cours d'achat sont destinés à un usage commercial, les pourparlers se poursuivent.

Mais les Allemands méfiants, poussent le gouvernement hollandais à refuser le transfert du pavillon.

Le gouvernement français donne ensuite l'assurance que les bâtiments achetés ne seront pas réquisitionnés, sauf dans des cas tout à fait graves (1).

Les choses traînent en longueur jusqu'au vote de la loi interdisant la sortie des bateaux.

Dans l'étude de ces négociations, on a l'impression que les Hollandais (ou les Allemands qui sont derrière eux) se moquent de nous. En effet, voici un télégramme du 13 Janvier 1916.

(1)-Assurance qui avait déjà été donnée à des armateurs français.

Marine Paris à Amiral Rouen.Dunkerque-

Archi- 1004- Attendons Boulogne quinzaine chalutiers venant de
ves Gp. Hollande. Facilitez passage croisière et amarrage Boulo-
18- gne en évitant faire savoir qu'ils sont destinés à Marine.

Les mois se passent et les bateaux en question ne s
sont toujours pas livrés. Pour faire pression sur le gou-
vernement hollandais, le gouvernement français menace de
ne pas livrer les avions et les moteurs commandés en Fran-
ce par la Hollande :

Marine Paris à Attaché Naval La Haye -

8 Mai 1916

Arch? 8216 - Nous sommes disposés à livrer au gouvernement.hol-
Gp 24 landais les moteurs qu'il demande. Mais il doit être for-
mellement entendu que cette faveur est accordée en recon-
naissance du bon vouloir qu'il apportera dans la question
des chalutiers. Les moteurs ne seront livrés qu'autant
que les 32 chalutiers auront été livrés eux-mêmes.

Devant cette attitude ferme, la loi interdisant la
sortie des navires est modifiée le 27 Juin 1916.

Mais malgré cela, Monsieur Oscar Dahl ne réussit à
faire sortir de Hollande que sept petits remorqueurs(1).

C'est un échec. Par ailleurs, les négociations enta-
mées au nom d'une société espagnole ont également échoué,
le Consul espagnol à Rotterdam étant un germanophile notoi-
re.

Les négociations en Hollande ont ainsi duré huit mois
et n'ont rapporté en tout et pour tout que 14 petits bâ-
timents (2).

Achats en Amérique -

Dès Décembre 1915, on se préoccupe de rechercher des bâti-
ments de patrouille en Amérique et l'Etat-Major Général
télégraphie en ce sens à notre attaché naval à Washington,
qui répond :

Chalutiers que vous demandez et pouvant traverser
l'Atlantique, seront difficiles à trouver ici.

(1)-Archives Gp 18-Télgr.de Attaché naval à Marine Paris(18 Juil-
let 1916).

(2)-Voir en annexe(p.91) la liste des bâtiments achetés à l'étranger.

En effet, jusqu'au mois d'Août on ne trouve rien que deux ou trois mauvais chalutiers en bois de 500 tonneaux dont les propriétaires demandent un prix excessif (600.000 frs.).

Quant à la construction, elle est impossible jusqu'au mois d'Août 1916 .

Le 30 Mai 1916, la mission du Capitaine de Frégate Castagné part pour les Etats-Unis, et, le 7 Juin, l'Etat-Major Général lui fait connaître l'étendue des besoins à satisfaire:

- 49 chalutiers
- 16 dragueurs
- 26 avisos
- 8 sloops
- 26 petits bâtiments de 60 tonneaux
- 1 mouilleur de filets
- 10 remorqueurs
- 10 vedettes

La mission ne trouve que peu de chose, et son rôle indépendant s'achève rapidement avec la création de la Commission de Londres qui est portée à la connaissance du Commandant Castagné le 20 Juillet 1916 .

Achats divers -

Des achats furent aussi effectués en Grèce . Ce petit pays possède une marine de commerce prospère composée de beaucoup de petits vapeurs .

Il était inutile d'envoyer une mission dans ce pays, l'armée navale s'y trouvait.

Six petits vapeurs de 200 à 600 tonnes y furent achetés dans le premier trimestre de 1916 .

La marine suisse.....elle-même faillit nous fournir 3 patrouilleurs. Une société de navigation du Lac de Genève offrit 3 de ses vapeurs à passagers qui devaient être démontés à N Genève et remontés dans un port de la Méditerranée.

L'offre fut écartée pour des raisons techniques. Mais il est bon de la signaler. Elle montre que pour trouver des bâtiments, on se tournait de tous les côtés .

Commission de Londres -

Les missions envoyées à l'étranger n'ont pas obtenu un égal succès. En Hollande même, c'est un échec. De plus, le prix des bâtiments achetés est quelquefois exorbitant.

Aussi dans le courant de Juin 1916, l'Etat-Major Général adresse au Ministre le rapport suivant :

La procédure suivie jusqu'à présent pour l'achat des bâtiments a fait perdre plusieurs occasions et a entraîné des majorations de prix souvent peu négligeables (exemple du Jucar) - Il y a donc lieu de l'abandonner, ou tout au moins de l'améliorer par une centralisation plus efficace.

Le marché des bateaux est à Londres. Un courtier qui vient proposer un bateau à Paris ne sert en général que d'intermédiaire entre un courtier de la Marine et un courtier de Londres.

En outre, le Bureau Central du Lloyd à Londres permet de faire visiter n'importe où, dans le minimum de temps, un bâtiment quelconque.

Dans ces conditions, il serait avantageux de former une Commission d'achat siégeant à Londres.....

Le 6 Juillet 1916, le Ministre écrit à notre attaché naval à Londres :

J'ai décidé de centraliser à Londres l'achat des navires dont le Département a besoin pour les services de patrouille, arraisonnement, dragage, remorquage.

Dans ce but, il sera constitué à Londres sous votre présidence une Commission des achats permanente .

Besoins : Mon Département se propose d'acheter :

- 40 grands chalutiers
- 20 chalutiers arraisonneurs
- 11 petits paquebots ou yachts
- 13 remorqueurs
- 26 petits patrouilleurs
- 16 dragueurs à roues .

Choisir les courtiers indiqués par l'Amirauté et les spécialiser suivant chaque pays ou chaque genre de navire.

Faire procéder à une visite technique minutieuse par le Veritas et le Lloyd Register.

La mission a tout pouvoir pour acheter.....Si le transfert est difficile, acheter par l'intermédiaire des Chargeurs Réunis.....

Tous les agents, ministres, ambassadeurs, reçoivent des instructions pour que leur action soit concordante .

Les négociations d'achat vont dès lors beaucoup plus vite, et il n'était que temps, car le tonnage mensuel coulé par les sous-marins allemands se met à croître avec rapidité :

Juin	80.000 t.
Juillet	100.000 t.
Août	150.000 t.
Sept.	200.000 t.
Oct.	280.000 t.

Aussi, le 13 Septembre 1916, le Ministre de la Marine écrit à notre attaché naval à Londres :

" Activez recherche et réquisition petits whalutiers dont nous avons le plus pressant besoin à partir d'Octobre.

.....
La Commission d'achat est très active et, au 1^o Octobre, moins de deux mois après sa création, elle a déjà examiné plus de 216 navires .

Elle tient Paris au courant de ses opérations par des situations hebdomadaires signalant les navires achetés ou en cours d'achat .

La situation est tellement pressante que le 15 Décembre 1916, le Ministre signale encore à la Commission :

Poursuivez achats petits patrouilleurs .

La nouvelle façon de faire est incontestablement supérieure au procédé des missions isolées. Les achats se font sur toute la surface du globe .

Les difficultés qui s'étaient présentées à la mission Bénard par exemple pour l'achat des baleiniers norvégiens battant pavillon norvégien ne paraissent pas avoir arrêté la commission de Londres .

Par contre, certaines rivalités entre Alliés provoquent inutilement l'élévation des prix de vente .

Au Japon, par exemple, les Agents italiens qui achètent des chalutiers en même temps que les agents français font monter le prix de la tonne de 460 yens à 615 yens , et l'ambassade de France sera obligée d'attirer l'attention du gouvernement japonais sur cet état de choses nuisible à la cause des alliés .

Cependant, les achats se poursuivent sur toute la surface du globe : Islande, Terre-Neuve, Chili, Puncô Arenas, Durban, Sydney, le Japon .

Le procédé des missions isolées ne permettait pas de pareilles investigations.

Cependant, le besoin de bâtiments de patrouille se fait tellement pressant que le 30 Décembre 1916, l'Etat-Major Général signalant la situation au Ministre, lui propose de reprendre les négociations de la mission Castagné en Amérique pour l'achat de mauvais chalutiers en bois non doublé de 500 tx., au prix excessif de 20.000 dollars .

Le Ministre de la Marine ajoute de sa main au bas du rapport :

" Achetez tout ce qu'on trouvera prêt livrable dans le 1^{er} semestre 1917 .

Avisez les Fr^{an}ces . (1)

(1)-Le nombre total des bâtiments achetés et entrés en service en 1916 est de 96 .

CHAPITRE VI

CONSTRUCTIONS

On s'aperçut à l'usage au bout de peu de temps que les chalutiers, patrouilleurs improvisés, n'étaient pas adaptés à une tactique offensive contre les sous-marins.

Ils avaient l'endurance nécessaire, mais leur vitesse était trop faible, et leur fort tirant d'eau ne les mettait pas à l'abri des mines et des torpilles.

Au contraire, les torpilleurs, suffisamment rapides, manquaient d'endurance.

D'un autre côté, les opérations de la Commission de Londres vont devenir sans doute de plus en plus difficiles, les bâtiments qu'elle pourra acheter seront de moins en moins nombreux, de moins en moins bons, et ne répondent pas la plupart du temps aux caractéristiques fixées par l'Etat-Major Général.

Comme la guerre paraît devoir durer longtemps, et que la guerre sous-marine devient extrêmement menaçante, l'Etat-Major Général décide d'entreprendre la construction de bâtiments spécialement destinés à la lutte contre les sous-marins.

L'expérience acquise permet de tracer les plans de bâtiments répondant aux exigences des marins.

C'est là la vraie solution, les réquisitions et les achats de bâtiments n'étant qu'une solution provisoire, une solution de circonstance valable seulement pour une guerre courte.

Il y a encore une autre raison aux constructions, c'est le service des escortes qui tend à se généraliser de plus en plus et qui exige des bâtiments rapides.

Or, les torpilleurs d'escadre, qui jusqu'ici ont rempli ces fonctions sont à bout de souffle.

Programmes -

Gp4

Ces constructions ont été réparties en un certain nombre de programmes.

Voici ceux qui intéressent la période 1915-1916 :

Programme 1 (23 canonnières de 350 tr.
11 Déc. 1915 (6 sloops
(28 vedettes canadiennes

Programme 1 bis
Mars 1916 (6 avisos

Programme II (9 canonnières
10 Juin 1916 (17 patrouilleurs
(13 vedettes
(3 sloops

Programme III (5 patrouilleurs
Déc. 1916 (3 canonnières
(12 vedettes canadiennes

Programme IV (38 patrouilleurs ou remorqueurs
Déc. 1916

Avant d'examiner la réalisation de ces programmes; jetons un coup d'œil rapide sur l'industrie des constructions navales en France.

Les chantiers de Construction navale - Nous avons d'abord les arsenaux de la Marine :

Cherbourg
Brest
Lorient
Rochefort
Toulon (1)

Cherbourg et Toulon sont trop absorbés par les réparations de nos forces navales.

Brest et Lorient sont très bien outillés.

Rochefort, qui construisait des torpilleurs et des sous-marins, pourra sans difficulté construire des patrouilleurs.

(1)-On pourrait ajouter Saigon qui a construit autrefois quelques torpilleurs numérotés - Bizerte ne construit pas

Mais nos arsenaux ne sont que des ateliers de montage. Ils ne construisent pas les machines et chaudières.

L'industrie privée nous offre les chantiers de :
Dunkerque (sous le canon de l'ennemi)
Le Havre
Rouen
St-Nazaire
Nantes
Bordeaux
et sur la Méditerranée :
Port de Bouc
La Ciotat
La Seyne

On trouve en outre de petits chantiers à :
Boulogne
Dieppe
La Pallice
Bayonne.

Enfin, Chalons-sur-Saône, qui construisait des torpilleurs et des sous-marins .

Constructions navales en cours en 1914-

Au début de la guerre, nous avions en cours d'exécution un important programme naval : cinq cuirassés de 25.000 tonnes type Normandie, des torpilleurs, des sous-marins . Ces constructions devaient être suivies d'autres, dont 4 cuirassés de 28000 tonnes et des croiseurs légers .

L'industrie privée avait également en mains d'importantes constructions pour l'étranger : 4 torpilleurs pour l'Argentine, des sous-marins pour le Japon, la Grèce, la Turquie, la Roumanie, Saint-Nazaire devait entreprendre la construction d'un cuirassé type Lorraine pour la Grèce .

Situation matérielle à

Au moment où s'ouvre le programme de constructions, quelle est la situation matérielle de notre industrie,

Elle est défavorable : nos principales mines de charbon; nos principales usines métallurgiques sont aux mains des Allemands .

Toutes les autres usines travaillent pour le département de la Guerre.

La répartition des matériaux entre les différents départements dépend du Ministère de l'Armement.

Main d'oeuvre -

La mobilisation de 1914 enleva une partie des ouvriers des arsenaux, la majeure partie de ceux de l'industrie privée. Un certain nombre de chantiers sont fermés.

L'exécution du programme naval est suspendue (1).

Mais la guerre prend une tournure industrielle, et il faut bientôt renvoyer dans les usines un grand nombre d'ouvriers. Tous les arsenaux de la marine et les chantiers privés encore ouverts travaillent pour le compte de la Guerre et fabriquent des affûts, des obus, etc....

La Marine prête à l'armée le concours le plus large.

Mais la flotte de patrouille prend naissance, c'est une flotte imprévue qui vient s'ajouter à l'autre.

Il faut l'approvisionner, l'entretenir, la réparer, besoin d'autant plus vaste que cette flotte est composée de bâtiments dont la diversité va jusqu'au chaos.

Il faut donc reprendre du personnel employé aux fabrications de guerre pour renforcer les ouvriers affectés aux réparations.

Ce prélèvement devient possible parce que les fabrications de munitions en grande série se sont perfectionnées. Une révision du personnel employé dans les usines de guerre permettra de rendre un grand nombre d'ouvriers à leur spécialité primitive, les Constructions Navales.

En Juin 1915, nouveau problème : il ne s'agit plus seulement d'entretenir et de réparer une flotte très importante, mais, tout en continuant cette besogne, de construire de nouveaux bâtiments.

(1)-Toutefois, les travaux du Roux et du Lestin sont poursuivis.

La première mesure à prendre était évidemment de profiter de ce que la distribution de nos forces navales était stabilisée dans certaines régions de la Méditerranée, sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche, pour s'efforcer d'exécuter pour ainsi dire à pied d'oeuvre les travaux d'entretien en utilisant les ressources locales offertes par les chantiers petits et grands et par les bâtiments ateliers : par exemple, en Méditerranée :

Ateliers de Tunis, Alger, Oran

Salamine, le Pirée, Syra .

Arsenal de Beaurivage à Salonique,

Ateliers du canal de Suez à Port-Saïd .

Navires-ateliers : Marcoeu, Tourville, Foudre, Henri IV, Shamrock; etc....

et de récupérer ainsi de la main-d'oeuvre dans les arsenaux et chantiers de construction .

Le programme de construction s'amplifie et une nouvelle révision de la main-d'oeuvre dans les arsenaux et établissements de la marine est entreprise à la fin de 1916, pour reprendre progressivement à la Guerre le personnel pouvant être affecté aux Constructions Navales .

La même révision s'impose dans les chantiers privés et elle sera demandée dans le courant de 1917, d'accord avec le Ministère des Armements . Et dans un rapport de Mars 1917, le Directeur des Constructions Navales fait observer, en parlant des Chantiers :

"Le résultat désirable à obtenir serait que les travaux de Constructions Navales y eussent, s'il était possible, la priorité sur tous les autres . En d'autres termes, que ces chantiers fussent rendus à leur affectation normale, en tenant compte toutefois dans une juste mesure de tous les intérêts en cause .

Un tableau en annexe donne les effectifs employés au début de 1917 dans les établissements de la Marine et les principaux chantiers.

Un simple coup d'oeil sur ce tableau suffit à montrer que, malgré les efforts de l'Etat-Major Général, les trois quarts des ouvriers travaillaient pour le Département de la Guerre .

Av. 1917

Exécution des programmes -

Les bâtiments à construire devaient satisfaire aux conditions générales suivantes :

- 1°) Etre nombreux
- 2°) Etre d'une construction extrêmement simple et rapide, appropriée à la fois aux besoins de plus en plus pressants de la guerre maritime et aux ressources très limitées à l'origine des chantiers de l'Etat et de l'Industrie .
- 3°) Se prêter à l'utilisation de moteurs courants de puissance modérée, de tout type et de toute provenance .
- 4°) Satisfaire dans leur ensemble aux règlements édictés par le Veritas pour ceux de ces bâtiments dont il existait des similaires dans la Marine marchande (chalutiers, remorqueurs, cargos, etc...) afin d'éviter une dépréciation, et par conséquent une perte pour l'Etat lors de leur cession après la guerre à nos armateurs .

Il serait plus exact de dire que les programmes successifs énumérés plus haut ne sont en réalité que les tranches diverses d'un programme unique qui se déroule d'une manière continue depuis le 11 Décembre 1915, en prenant plus d'ampleur à mesure que les chantiers se réorganisent et reviennent progressivement à leur travail normal d'avant-guerre, c'est-à-dire à la construction navale pour laquelle ils ont été exclusivement créés et outillés et qui est leur raison d'être .

L'exécution des programmes s'est heurtée aux plus grandes difficultés, notamment pour l'approvisionnement des matériaux .

Programme 1- Ce programme est présenté à l'Etat-Major Général en Novembre 1915. Il comprend 22 canonnières de 350 tx, 6 sloops et 28 vedettes canadiennes .

L'Etat-Major Général trouve le projet des canonnières peu marin et inférieur aux chalutiers. Il estime qu'un déplacement de 600 tonnes est nécessaire et qu'il faut 2 machines(1)

Mais comme il faut réaliser d'abord, le programme est approuvé, et le 11 Décembre 1915, les arsenaux et les chantiers privés reçoivent les ordres de construction .

(1)-Ce seront les avisos du programme 1 bis .

Mais à ce moment, la presque totalité de la main d'oeuvre disponible et des matériaux produits par les usines métallurgiques françaises est absorbée par les fabrications de la guerre.

Une commande 2.000 tonnes de et de cornières passée dès le 13 Décembre 1915 à MM. Schneider et Cie et sous-commandée par eux en Angleterre avec des délais de 3 à 6 semaines, n'était pas encore partie à destination de la France au commencement de février 1916 et la totalité n'est livrée qu'en Avril .

Pour permettre aux chantiers et aux arsenaux de construire, il fallut réquisitionner des matériaux existants dans plusieurs usines .

Malgré ces difficultés, ces 22 canonnières purent entrer en service entre le 11 Avril et le mois d'Octobre 1916. La première de ces canonnières a donc été construite en trois mois .

Sloops - (1) De son côté, l'Angleterre a construit pendant l'année 1915, un certain nombre de sloops. Ces bâtiments naviguent déjà, on les dit très réussis, et le 1 Janvier 1916, l'Etat-Major Général qui en possède les plans, examine la possibilité de construire 24 de ces sloops dans les arsenaux.

La réponse des Constructions Navales est négative, l'industrie française ne pourrait pas livrer sans des retards considérables, les grosses chaudières cylindriques et les machines alternatives de ces bâtiments .

Pour accélérer l'exécution de ce programme, Monsieur Lauboeuf est envoyé en mission en Angleterre le 14 Janvier 1916 (2) .

En particulier, Monsieur Lauboeuf demandera si les chantiers anglais ne pourraient pas construire certaines de nos canonnières .

Les Anglais repoussent cette proposition, mais acceptent de nous construire 6 sloops pour 702000 livres (15 Janvier 1916) .

(1)-Archives Gp 12

(2)-Archives Gp 12

Cette commande est approuvée le 7 février. Ces sloops entreranno en service dans le courant de l'année.

Ils acceptent également de nous livrer 28 vedettes canadiennes en construction au Canada (1). Les premières de ces vedettes arriveront à Cherbourg au mois de mai 1916 et gagneront la Méditerranée par les canaux (2).

Programme I bis.-

L'Etat-Major Général ayant trouvé le projet de canonnière peu marin les constructions navales lui présentent en Mars 1916 les six avisos de 650 tonnes du programme Ibis.

Les toles ont encore dû être commandées en Angleterre. En mars 1917 elles ne seront pas encore livrées.

Pour éviter un retard on puise au fur et à mesure des besoins dans le Stock des approvisionnements d'entretien.

Le premier de ces avisos, l'ALISE est lancé à Brest le 12 Octobre 1916.

Ce programme I bis ne sera achevé que dans le courant du premier trimestre 1917 avant la livraison des toles par les anglais. (3).

Programme 2 .-

Ce programme est élaboré à la suite du rapport de l'Etat-Major Général au Ministre le 10 Juin 1915.

On voit apparaître dans ce programme des chalutiers dont les qualités offensives ont été cependant reconnues insuffisantes. En voici la raison :

Si on ne veut construire que des bâtiments de guerre tels que sloops, avisos, canonnières, peu de chantiers pourront être utilisés.

Tandis qu'au contraire si on se contente de chalutiers de remorqueurs, bâtiments d'un type courant dans la Marine marchande, tous les chantiers privés jusqu'au plus petit pourront concourir à la construction.

(1) - Archives Gp 10 .-

(2) - Archives Gp 13 .-

(3) - Malgré leur faible tirant d'eau certaines d'entre-elles se feront des avaries dans la traversée du canal de Bourgogne.

Par ailleurs, la marine a réquisitionné un grand nombre de chalutiers. Quelques uns ont été perdus pour des causes diverses. En construisant des chalutiers et des remorqueurs neufs, l'Etat pourra rendre aux armateurs, bateau pour bateau à la conclusion de la paix, et le surnombre pourra être vendu sans difficulté car il ne serait pas le cas des canonniers ou des avisos.

On trouve ainsi incorporé à ce programme des chalutiers qui étaient en cours de construction avant la guerre qui avaient été abandonnés tels quels sur leurs cales, et dont la marine reprend l'achèvement à son compte.

Pour l'exécution de ce programme, la marine fit appel aux chantiers, en leur demandant leur capacité de construction, les leurs délais et leurs offres de prix.

Dix chantiers sont ainsi consultés :

Chantiers de la Méditerranée au Harre.

" " Gironde.

Loire

Penhoet

Bretagne.

Dubigeon.

Normand.

Provence.

Setre.

Delannay Belleville (La Palliez).

Cinq chantiers seulement sur dix répondent, les prix qu'ils demandent sont très élevés, les délais considérables. (I)

Néanmoins les pourparlers sont engagés et les marchés signés avec de grands retards.

Le Programme de l'Etat-Major Général est du 10 Juin
Les premières commandes à l'industrie sont du 4 août.

(I) - Exemple Six vedettes de 40 tonneaux commandées à la Maison Cornilleau sont livrables :

La 1ère en 135 jours.

La 2ème en 270 jours, si les moteurs arrivent à temps d'Amérique (Archives Gp 10.)

Les Américains ont construit des torpilleurs de 1.500 tonnes dans des délais plus courts.

Seulement, le marché passé avec les chantiers Delaunay Belleville à la Pallice n'est signé que le 19 Décembre 1916. (1) Et suivant certains rapports ce chantier est presque inexistant.

Les toles furent commandées, partie en Angleterre, partie en Amérique. Les retards dans l'arrivée des matières premières ont reculé huit bâtiments de ce programme de 4 à 5 mois.

Les 3 sloops sont commandés en Angleterre le 12 Octobre.

Programmes 3 & 4 .-

Ces deux programmes sont de la fin de l'année 1916 (2) .-

L'expérience des premiers programmes a montré qu'il était impossible d'obtenir une exécution rapide et régulière des constructions avec des matériaux venant de l'étranger.

Aussi pour les programmes 3 & 4, la Marine s'adresse-t-elle au Ministère des Armements pour obtenir des toles et des cornières sortant des usines nationales, et une entente intervient à cet égard.

Le Directeur des Constructions Navales s'exprime ainsi à ce sujet.

" Le problème primordial et le plus difficile à résoudre actuellement pour les constructions navales est l'approvisionnement des matériaux.

" Si cet approvisionnement n'était pas assuré dans des conditions satisfaisante soit par des ententes interministérielles en France, soit par des accords précis et indicutés avec nos Alliés, tous les efforts seraient voués d'avance à un échec.

" Cette question prime même celle de la main d'œuvre (3) .-

(1) - Archives Gp 17 19 décembre 1916.

(2) - Tous des programmes empruntent les uns sur les autres par exemple l'achat de 30 vedettes canadiennes du programme 3 est du 30 aout 1916 (Archives Gp 10).

(3) Archives Gp 4 .-

Appareils moteurs et évaporatoires.-

C'est le point délicat des constructions. Aucune Maison en France n'est capable, au début de 1916 de construire machines et chaudières dans des délais convenables.

Aussi pour l'exécution des programmes I, I bis, II, & III on a utilisé des machines et des chaudières existant déjà.

Les moteurs et les chaudières les plus variés ont été employés.

Cela résultait de la nécessité d'aboutir le plus vite possible.

On a ainsi employé :

1°- Des machines à vapeur provenant de torpilleurs condamnés, en France, en Cochinchine, à Madagascar, et remises en état pour être placés à bord des canonnières.

Même emploi pour les machines à vapeur du Sous-Marin "Charles Brun".

2°- Turbines à engrenages destinées primitivement aux sous-marins "JOENEL", "FULTON", "LAGRANGE", "LAPLACE", "REGNAULT" et "ROMAGOTTI", et mises sur les avisos.

3°- Machines à vapeur françaises ou anglaises appartenant aux types courant de la marine de commerce.

4°- Chaudières à vapeur à petits tubes construites comme appareils de rechange des torpilleurs.

5°- Chaudières d'Allest provenant des cuirassés condamnés "CARNOT" et "CHARLES MARTEL".

6°- Chaudières cylindriques de la marine de commerce.

7°- Chaudières Belleville empruntées au cuirassé "FLANDRE" dont la construction est suspendue.

8°- Moteurs Diésel Sulzer destinés à la marine russe, et que par suite de la guerre on ne peut livrer.

9°- Moteurs Fiat ou Polar.

Toutes les ressources disponibles ont été ainsi utilisées.

Mais pour le programme IV il faut construire cette fois les machines.

Cette construction aura lieu au cours de 1917 et sort par conséquent du cadre de cette étude.

Il y avait en construction avant la guerre un certain nombre de chalutiers pour le compte de sociétés privées :

- 1 à Boulogne (chantiers Bacheux).
- 2 chez Normand au Havre.
- 2 à Nantes.
- 1 à Bayonne.

Ces constructions furent abandonnées au début de la guerre et les marchés résiliés.

La Marine les reprend à son compte et les incorpore à ses programmes ainsi que je l'ai expliqué plus haut.

Je ne vais pas entreprendre l'histoire de chacun de ces chalutiers.

Voici seulement celle du "DENIS PAPIN" (programme n° 2).-:

La coque de ce chalutier était en cours de montage à Boulogne aux chantiers Bacheux. Il reste abandonné sur sa cale jusqu'en août 1916 faute de riveurs.

Le 13 août 1916 on envoie 9 ouvriers riveurs à Boulogne pour achever ce navire.

On essaie de lui donner pour machine et chaudière, celles d'un des deux chalutiers en construction à Nantes et dont la coque était à peine commencée, cela ne va pas.

Mais le chantier anglais Cormsram fait naufrage à propos sur les côtes de France, on retire de l'épave machine et chaudière qu'on expédie à Boulogne pour le "DENIS PAPIN" (Décembre 1916). (1).

Cet exemple montre à quels artifices on eut parfois recours pour la construction des premiers bâtiments.

En fin de compte quelle est la situation des constructions en fin d'année 1916; nous trouvons en construction ou en achèvement :

3 Sloops.
6 avisos.
11 canonnières.
10 patrouilleurs.
18 vedettes.
48 bâtiments.

Seuls les 6 sloops commandés en Angleterre et les 22 canonnières du 1er programme sont prêts, ainsi que les 28 vedettes. (2).

Si maintenant nous additionnons ensemble les chiffres des bâtiments réquisitionnés avec celui des bâtiments construits nous trouvons ainsi qu'au 1er Janvier 1917 la flotte de patrouille comprenait :

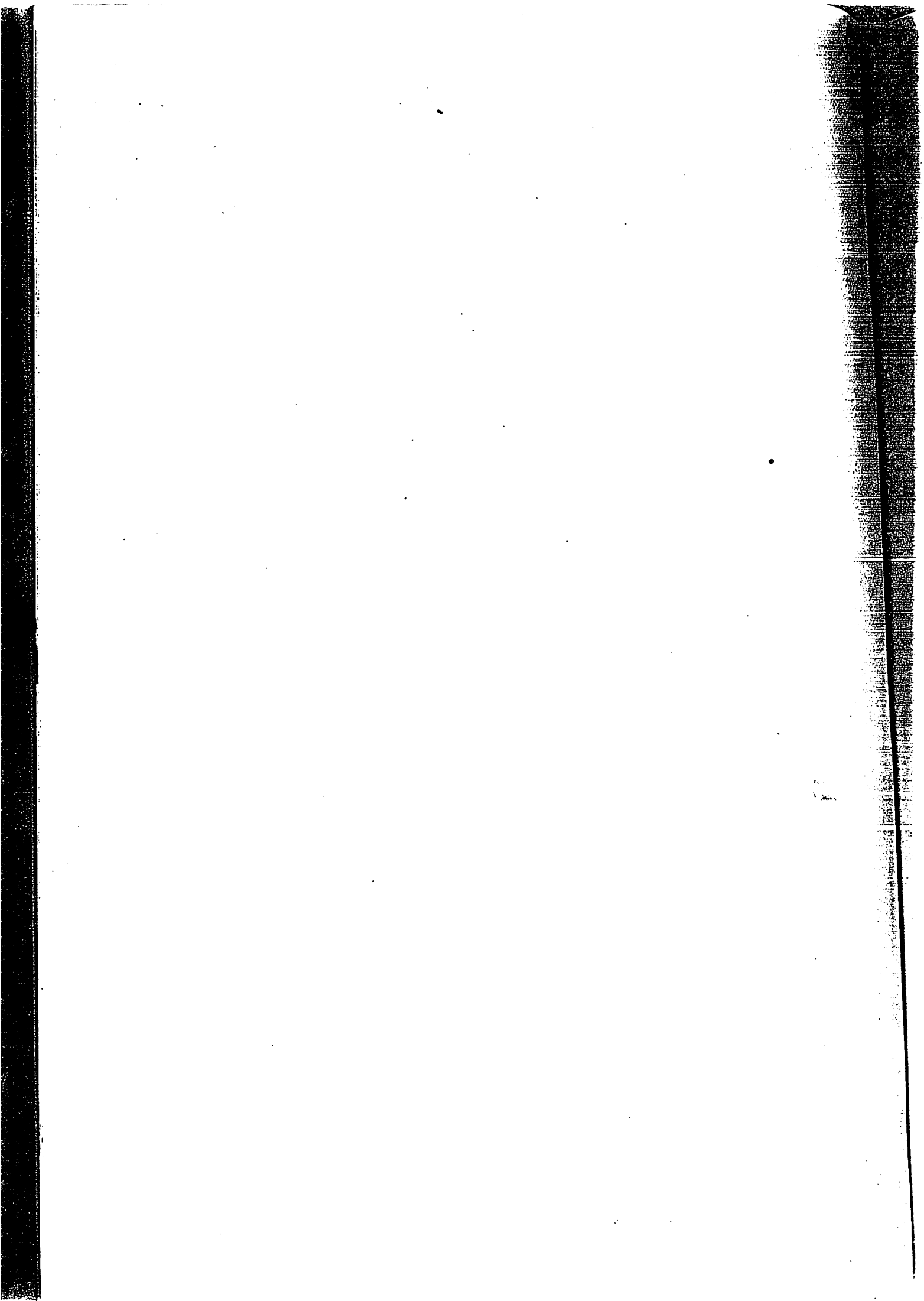
Bâtiments réquisitionnés	:	381
" achetés	:	94
" construits	:	56

Soit un total de tous en service 531 bâtiments (3).

(1)- Archives Gp I6 25 décembre 1916 .

(2)- Archives Gp 4 note pour le Chef d'Etat-Major Général
11 décembre 1915

(3)- Les Yachts ne figurent pas dans le total ci-dessus.



C O N C L U S I O N S .

-o-o-o-o-o-

En 1914 nous n'étions pas prêts à une lutte intensive contre le sous-marin, arme cependant connue et utilisée depuis assez longtemps.

Pendant quelques mois, nous restons surpris devant l'initiative de l'ennemi.

Cependant nous nous ressaisissons et, après de longs retards, la flotte de patrouille commence à se constituer.

Retards dus à des causes nombreuses :

- à notre tempérament de français moins réalisateurs que les Anglais.
- à des questions de circonstance: comme le départ du Gouvernement de Paris pour Bordeaux.
- à des questions d'organisation du haut Commandement.
- à des questions de personnes : remplacement du Chef d'Etat-Major en Décembre 1915, mutations trop fréquentes parmi les Officiers de l'Etat-Major Général.

La mise en train est lente au début. Nous voyons trop petit: qu'il s'agisse de la flotte de patrouille, d'artillerie ou d'aéronautique, nous voyons toujours trop petit. Nous ne faisons que suivre l'effort de l'ennemi au lieu de le devancer.

Les réquisitions ayant été soigneusement préparées dès le temps de paix, aucune difficulté importante ne se produit au cours de leur exécution.

Puis vient la période des achats à l'étranger, marquée au début par une préparation hâtive, une organisation insuffisante, une exécution progressive dont l'ennemi profite aussitôt pour agir sur les neutres qui interdisent la vente de leurs bateaux.

Cela montre qu'il ne faut pas trop compter sur les neutres, ni même sur ses Alliés, car nous voyons les Anglais s'opposer à nos achats de chalutiers anglais ou belges.

J'arrête là mes observations. Je ne tire pas de conclusions d'ordre plus général parce que ce travail s'arrête en 1916, et que la question n'est pas entièrement traitée.

J'ajoute que je formule mes observations avec beaucoup de réserve. Il est trop facile de critiquer des événements accomplis.

Nous en avons pourtant été les acteurs, mais voilà bientôt dix ans que ces événements sont passés. Ils s'effacent lentement de notre Souvenir.

Nous ne sommes plus plongés dans la fièvre des hostilités, on s'en aperçoit en dépeuillant les archives, en lisant les pièces innombrables écrites en pleine bataille.

En critiquant trop vivement, on risque d'être injuste, partial, alors que le sentiment qui se dégage nettement de la lecture du volumineux dossier de la flotte de patrouille est un sentiment d'intense admiration pour l'effort qui a été accompli.

A N N E X E S

- I.- Situation de la main d'oeuvre dans les chantiers privés.
- II.- Situation du personnel des constructions navales dans les arsenaux.
- III.- Liste des bâtiments achetés à l'étranger.
- IV.- Bâtiments achetés entrés en service (classement par mois et par catégories.
- V.- Liste des bâtiments réquisitionnés par mois.
- VI.- Archives consultées.

-:-:-:-:-

ANNEXE I -

Nombre d'ouvriers employés dans les différents établissements aux travaux de la guerre et de la Marine.

D.M. du 24 février 1915 - Archives Gp A. -

	Nombre d'ouvriers employés aux travaux pour : .	
	la Guerre	la Marine.
Chantiers de la Manche à Dieppe:	124	
" " Méditerranée au Havre:	273	463
" " Quevilly à Rouen :	450	51
" Penhoët à Saint Nazaire:	2.558	616
" de la Loire:	4.493	922
" Bretagne :	2.103	747
" La Pallice:	125	21
" Dyle et Bacallien :	3.169	17
" la Gironde :	398	593
" Dormoy Bordeaux :	52	129
" " Ciotat :	866	132
" Marseille :	576	428
" Port de Boux :	653	698
" la Seyne :	4.817	789
Totaux	20.757	5.606

ANNEXE II.

Situation du personnel des constructions navales.-

I - au 1er janvier 1916.

Ports ou Eta- blissements	Effec- tif Total	Cons- truc- tions neuves.	Répara- tions	Service Général		Malades Absents congé
				Guerre	Marine	
Cherbourg ;	3840	543	812	984	1176	324
Brest :	5091	452	744	1963	1105	827
Lorient :	4363	270	677	1270	1214	932
Rochefort :	1884	328	249	613	393	301
Toulon :	5803	831	1563	809	1673	927
-						

II - au 1er Mars 1917.-

Ports ou Eta- blissements	Effec- tif Total	Cons- truc- tions neuves.	Répara- tions	Service Général		Malades Absents Congés
				Guerre	Marine	
Cherbourg ;	4313	653	1007	956	1176	461
Brest :	6852	781	1007	1976	2466	622
Lorient :	5456	1284	563	1448	1995	166
Rochefort :	2649	732	509	510	725	173
Toulon :	7939	768	2781	818	2982	600

ANNEXE III.-

Liste des bâtiments achetés à l'étranger et entrés

en service en 1915 - 1916.

Répartitions par pays et par mission

		Nombre de bâtiments :
Espagne	1ère mission du Sud mission Nielly (voir à fin décembre 1915).	6
	2ème Mission du Sud Mission Bernard (mars avril 1916).-	10
	Commission de Londres (chargeurs réunis).-	6
Norvège	Mission Bénard	23
	Commission de Londres	1
Hollande	Mission Oscar Dahl	14
Belgique	Mission Oscar Dahl	6
	achat en France	2
Japon	Commission de Londres	9
Suède	Commission de Londres	2
Angleterre		3
Grèce		7
France		5
Total		94

ANNEXE IV

Entrées en service en 1916.

Bâtiments achetés à l'étranger

Classement par catégories.

	Petits vapeurs.	Chalu- tiers.	Balei- nières.	Remor- queurs	Yachts	Voiliers à moteurs	Totaux
Janvier	4	3	3	I			II
Février	I		6				7
Mars		3	5				8
Avril	I	7	4				12
Mai	2						2
Juin		3			I		4
Juillet	2	2					4
Aout		7	2	2			9
Sept.		7	2			3	12
Octobre		5				3	8
Novemb.			2				2
Décemb.		13	2				15
Totaux	10	50	24	3	I	6	94

ANNEXE V .-

Nombre de bâtiments réquisitionnés par mois.

I9I4	Aout	45	
"	Septembre	3	
"	Octobre	3	
"	Novembre	13	
"	Décembre	5	
		69	Total..... 69

I9I5	Janvier	3	
"	Février	39	
"	Mars	29	
"	Avril	8	
"	Mai	35	
"	Juin	17	
"	Juillet	9	
"	Aout	34	
"	Septembre	20	
"	Octobre	29	
"	Novembre	18	
"	Décembre	12	
		253	Total.....253

I9I6	Janvier	73	
"	Février	10	
"	Mars	4	
"	Avril	1	
"	Mai	19	
"	Juin	11	
"	Juillet	3	
"	Aout	2	
"	Septembre	2	
"	Octobre	0	
"	Novembre	0	
"	Décembre	2	
		59	Total 59

Total Général 381

Archives consultées.-

- Gp 4 D.G.S.M. SP
constitution de la flotte de patrouille.
- Gp 4 Programmes.
- Gp 5 Programmes.
- Gp 6 Bâtiments U.
- Gp 7 Bâtiments .
- Gp 8 Chasseurs américains.
- Gp 9 Chasseurs.
- Gp 10 Vedettes.
- Gp 11 Vedettes.
- Gp 12 Canonnières , Sloops.
- Gp 13 Avisos. Schouers.
- Gp 14 Yachts.
- Gp 15 Chalutiers Requisitions.
- Gp 16 Chalutiers Requisitions.
- Gp 17 Chalutiers Constructions ; Achats.
- Gp 18 Chalutiers Achats France Hollande.
- Gp 19 Chalutiers Achats Norvège Islande.
- Gp 20 Chalutiers Achats Espagne.
- Gp 21 Chalutiers Achats Etats-Unis.
- Gp 22 Chalutiers Achats Etats-Unis.
- Gp 23 Chalutiers Achats en Angleterre (Commission de Londres).
- Gp 24 Chalutiers Achats Canada, Uruguay, Russie, Argentine,
Portugal, Grèce, Suède, Belgique, Suisse,
Brésil, Japon.
- Gp 53 Protection de la navigation.

Gp 54 Protection de la navigation