



# PROSPECTIVES MARINE

De l'Histoire à demain...

[www.prospectives-marine.fr](http://www.prospectives-marine.fr)

n°3 – Automne 2012

**« On ne peut, sans la Marine, ni soutenir la guerre, ni profiter de la paix »  
Georges Leygues**

Force est de constater la diminution capacitaire des forces armées occidentales dont celles de la France notamment en ce qui concerne la Marine, alors que, au contraire, certains Etats en particulier extrême-orientaux – mais pas seulement – ont adopté des plans de développement de leurs marines et les mettent en œuvre : achat de frégates par la Thaïlande, sous-marin russe destiné au Vietnam partie d'un programme de six sous-marins, étude par les Philippines pour l'acquisition d'un sous-marin, volonté de la Corée du Sud de posséder 18 sous-marins avant 2020, réflexion du Brésil sur l'opportunité de s'équiper en bâtiments de surface et sous-marins à propulsion nucléaire ; en ce qui concerne la Chine, développement de missiles de croisière, lancement d'une nouvelle corvette de type 056, achèvement d'un premier porte-avions, développement d'une nouvelles base navale marquant la volonté de créer une marine de guerre hauturière ; plus près de nous, projet de l'Egypte d'acquérir des sous-marins d'attaque, tractation en cours de l'Algérie pour l'acquisition d'un nouveau sous-marin russe, etc. Ce ne sont là que des exemples.

Certes les tensions actuelles entre Etats ont principalement pour théâtre la mer de Chine orientale avec notamment pour cause la possession des îles Senkaku situées dans les eaux territoriales japonaises ; mais les tensions en d'autres points du globe sont nombreuses : en mer de Chine méridionale, dans le golfe Persique par exemple. Et il ne faut pas oublier les actes de piraterie dont le centre de gravité semble se déplacer de l'océan indien vers le golfe de Guinée.

Ce n'est pas parce que ces évènements, ces tensions, ont lieu loin de chez nous – en fait à douze heures de vol depuis la France, au pire – que l'on peut s'en désintéresser.

De fait, l'instabilité ou le risque d'instabilité de certains pays méditerranéens, notamment ceux qui ont connu depuis 2011 le « Printemps arabe », les populations qui cherchent à s'émanciper comme en Syrie, la recherche de certains pays riverains à développer une marine notamment par l'achat de sous-marins, la situation politique des Etats du Golfe, pourvoyeurs d'une part essentielle des hydrocarbures que nous consommons, ne laissent pas d'inquiéter : la sécurité des voies de communication maritime est, comme elle a toujours été, primordiale, et peut-être plus encore aujourd'hui que nos économies, affaiblies par les crises que nous traversons, sont plus sensibles à d'éventuelles fermetures de passages

obligés : 25% du trafic mondial transite par la Méditerranée qui ne couvre que 1% de la superficie des mers et océans.

Certes, la France ne pourra jamais seule protéger ces voies de communication ; elle ne peut le faire qu'en coopération étroite et réfléchie avec ses partenaires en particulier européens. Mais, dans cette « alliance », elle doit jouer un rôle essentiel, de premier plan, sous peine de régression.

Rappelons-nous Georges Leygues, ministre de la Marine pendant plusieurs années et sans contester le créateur de la splendide marine dont disposait la France lorsque la seconde guerre mondiale éclate :

*« Tout peuple qui laisse affaiblir sa position sur mer se condamne à la déchéance »*

Avec ce troisième numéro de *Prospectives Marine* vous constatez à nouveau son ambition : inciter à la réflexion à partir de notre Histoire sur la nécessité pour la France d'avoir une marine forte.

Ceux d'entre vous qui n'auraient pas eu connaissance des premiers numéros peuvent les retrouver sur le site [www.prospectives-marine.fr](http://www.prospectives-marine.fr).

Bonne lecture !

CC(R) Patrice Brunet  
Vice-président du Yacht Club de France

---

## Réflexions sur une uchronie

L'équipe de chercheurs réunis autour de Jacques Sapir, directeur de recherches à l'École des hautes études en sciences sociales, nous présente ce qu'aurait pu, ou plutôt **dû** être, le déroulement de la Seconde guerre mondiale, après le « coup de faucille » allemand de Sedan.<sup>1</sup>

Cette « uchronie<sup>2</sup> », qui dans son état d'avancement actuel s'étend sur papier jusqu'en 1941, sur Internet jusqu'en 1942, est menée avec une grande rigueur méthodologique, sous le contrôle pluridisciplinaire de correspondants particulièrement rigoureux.

L'Histoire bifurque à partir d'un événement d'apparence anodine : la comtesse de Portes, maîtresse du chef du gouvernement Paul Reynaud, meurt dans l'accident d'une voiture conduite par le colonel de Villelume<sup>3</sup>. L'influence pacifiste insistante exercée sur le Président du Conseil par ces deux personnages s'en trouve annulée.

A partir de là, les événements s'enchaînent autrement. Reynaud se

ressaisit, s'appuie sur son sous-secrétaire d'État à la guerre<sup>4</sup> ; Pétain essaie bien de lui forcer la main pour prendre le pouvoir et exiger l'armistice, mais n'en retire qu'une arrestation pour haute trahison.

Les forces militaires françaises de métropole reçoivent mission de retarder l'ennemi pour couvrir l'évacuation du matériel et du personnel militaires, ainsi que du personnel politique. La Wehrmacht, épuisée par la rapidité de sa

propre avance et l'étirement de sa logistique, ne peut que ralentir sa progression, et les ports gascons et méditerranéens restent ouverts jusqu'à la fin de juillet ou même pour certains le début d'août.

La supériorité des marines alliées en Méditerranée, encore renforcée par le maintien en opérations du porte-avions *Béarn*, trop lent pour l'Atlantique mais utilisable en Méditerranée, le recours aussi longtemps que possible aux ports de l'Atlantique permettent le transfert des parlementaires, d'ouvriers, d'ingénieurs, de machines. 300 gros navires civils, près de 150 patrouilleurs et escorteurs auxiliaires, plus de 130 chalutiers et plus de 200 petites embarcations se relaient pour évacuer le maximum d'hommes vers l'Afrique du Nord, ou dans un premier temps pour les plus petits vers la Corse.

A l'issue de ce grand repli pour ne pas dire « grand déménagement », la France continue à partir de l'Afrique du Nord une guerre qui prend un caractère bien différent, avec des opérations offensives alliées dès 1940. En 1941, les auteurs se donnent même le plaisir de faire couler le *Bismarck* par le *Richelieu* !

On sait que dans l'Histoire réelle, tous les grands chefs coloniaux et certains politiques avaient plaidé pour une telle solution et que c'est le revirement de Darlan qui les avait soutenus tant qu'il n'était pas certain de ne pas devoir livrer « sa » Marine, qui l'avait rendu impossible.

L'amiral Castex, le plus clairvoyant des stratèges français du 20<sup>ème</sup> siècle, avait, après la guerre, vivement critiqué les arguments des partisans de l'armistice tout en précisant « qu'un tel repli sur l'Afrique du Nord ne pouvait s'improviser dans la défaite et qu'il aurait fallu le préparer dès le temps de paix »<sup>5</sup>. Il écrit dès 1943 : « Si l'on avait bien manœuvré en juin 1940, le véritable gouvernement, le seul sérieux, aurait été en Afrique, et on n'aurait pu installer en France qu'un gouvernement fantôme, sans crédit ni importance. »

Le travail des auteurs valide donc cette hypothèse, et montre ce qu'ont coûté aux

Français, à la France, à son honneur et à son rang l'incurie du régime et la bassesse de ceux qui prétendirent le remplacer.

Mais deux autres leçons émanent de l'ensemble de cette histoire alternative. La principale est que si la question de la poursuite de la guerre à partir de l'Afrique a pu se poser, si les auteurs de l'uchronie peuvent y répondre positivement, c'est que la France avait une Marine et que cette Marine était capable à la fois de transférer une part significative des ressources nationales vers l'Afrique du Nord dans des conditions de sécurité acceptables et d'interdire aux forces de l'Axe un franchissement en force de la Méditerranée.

La seconde leçon est que la Marine française n'aurait été utile que si on l'avait utilisée. Engagée pour un « grand déménagement » puis pour des opérations offensives en Méditerranée, la Marine française aurait perdu des bâtiments mais rempli sa mission. « Encoconnée » à Toulon après Mers-el-Kebir, la flotte de Darlan ne protégea en rien Vichy de l'emprise allemande. Son éventuelle évacuation de Toulon plutôt que le sabordage de 1942 aurait certes servi le prestige français, mais n'aurait plus modifié le rapport de forces. Une Marine ne sert que si on accepte de la risquer à la mer et au combat. Ce qui implique un dimensionnement suffisant, et non une collection d'échantillons uniques dont la perte est irremplaçable.

Leçon dérivée: les hommes qui ont construit notre force de dissuasion avaient été marqués au plus profond d'eux-mêmes par la honte de 1940. Leur refus de voir une nouvelle fois la France accepter l'inacceptable était total. Sans cette terrible expérience, jamais le « tout ou rien » du concept de dissuasion n'aurait pu naître et durer. Ce recours ultime contre l'abaissement et l'infamie nationaux qu'aurait dû être la Marine en 1940, nos SNLE le sont encore aujourd'hui. Et notre Marine tout entière, du patrouilleur aux armes nucléaires aéroportées emportées par le *Charles de Gaulle*, en garantit la crédibilité et la pérennité. Car, sans une marine océanique, organiquement liée au

système central de dissuasion nucléaire, capable de dénier à l'adversaire la capacité de déployer tranquillement et sans opposition la panoplie des moyens de la lutte anti-sous-marine et d'utiliser à son

profit exclusif l'air, la surface ou les profondeurs, la liberté d'action et la capacité d'entrer et de sortir des SNLE sont fatalement mis en danger.

Sans une vraie Marine, l'ultime liberté, celle de refuser l'esclavage quel qu'en soit le coût, nous serait, comme en 1940, retirée.

CV(R) Eric Barrault  
*Président du groupe « ENA-Marine »*

1. « 1940 – Et si la France avait continué la guerre », Tallandier, 2010 et 2012
2. Une uchronie est une tentative de reconstituer ce qu'aurait été l'histoire si un événement ou une donnée avait été différent. Les anglo-saxons sont particulièrement friands de ces « What if ... »
3. Dans la réalité, la comtesse décède bien des suites d'un accident d'automobile, mais seulement en juillet 1940 alors que Pétain avait déjà été investi à la tête du gouvernement.
4. Le général à titre provisoire Charles de Gaulle
5. Hervé Couteau-Bégarie, Castex, le stratège inconnu, Economica, 1985

---

## Rappel de mémoire

### *Quelques dates de l'histoire de la marine... et des marins*

*Les associations régionales d'anciens marins sont sollicitées pour nous faire parvenir par courrier postal ou par mail à l'adresse [cesm.reserves@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.reserves@marine.defense.gouv.fr) le calendrier des commémorations qu'elles organisent localement pour pouvoir en faire l'annonce.*

## Le capitaine de frégate Philippe Kieffer

Le 20 novembre prochain, sera commémorée à Grandcamp dans le Calvados la mort le 20 novembre 1962 du capitaine de frégate Philippe Kieffer, créateur des fusiliers marins commandos.

D'origine alsacienne, Philippe Kieffer est né le 24 octobre 1899 à Port au prince (Haïti). Après de très bonnes études notamment aux Etats-Unis, il est dans les années trente co-directeur de la banque nationale de la République d'Haïti et secrétaire de la chambre de commerce d'Haïti avant de devenir directeur de banque aux Etats-Unis.

Rentré en France en 1939, mobilisé dans l'armée de terre avant d'être versé dans la Marine un mois plus tard, il est nommé quartier-maître secrétaire et sert à l'état-major de l'amiral Nord à Dunkerque jusqu'en juin 1940. Il est évacué vers l'Angleterre où il s'engage dans les Forces navales françaises libres le jour de leur création le 1<sup>er</sup> juillet 1940.

Sa parfaite connaissance de l'anglais le fait rapidement nommer officier interprète chargé des relations avec les Britanniques ; il enseigne aussi l'anglais aux élèves de la première promotion de l'Ecole navale à bord du bâtiment école *Président Théodore Tissier*. Mais souhaitant une affectation plus « active », il obtient de suivre un stage d'officier fusilier en septembre 1941 avant de persuader le vice-amiral Muselier de convaincre les Britanniques de constituer une unité de fusiliers marins commandos de la France libre.

Promu enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe en décembre 1941, il prend le commandement d'une compagnie de fusiliers marins dont il assure lui-même le recrutement sur la base du volontariat. En avril 1942, la trentaine d'hommes ainsi recrutés suit le stage commando à Achnacarry en Ecosse, puis un entraînement spécialisé. Incorporé au n° 10 commando en juillet 1942, la compagnie reste sous les ordres de Philippe Kieffer promu à la même date lieutenant de vaisseau ; une quinzaine de ces hommes participeront à l'opération Jubilee le 19 août 1942 à Dieppe.

Le 8 octobre 1943, le 1<sup>er</sup> Bataillon de fusiliers marins commandos est créé avec un effectif de deux compagnies et exécute des raids nocturnes sur les côtes de France. En 1944, il est rattaché à l'un des plus glorieux commandos anglais, le n° 4, commandé par le lieutenant-colonel Dawson, au sein de la 1st Special Service Brigade du brigadier général Lord Lovat. Ces 177 « bérets verts » sont les premiers Français à débarquer pour la libération de la France à *Sword beach* : le 6 juin 1944, ils prennent pied à Ouistreham puis atteignent Bénouville, Amfreville, Bavant, après une longue journée et une marche harassante de 18 km ; ils s'opposent sur place aux Allemands jusqu'à la mi-août au prix de pertes élevées.

Philippe Kieffer, malgré son refus d'être évacué alors qu'il avait été blessé le 6 juin même, est finalement soigné en Angleterre et retrouve ses hommes à la mi-juillet. Il a la fierté de faire défiler son unité dans Paris libéré après être entré seul avec deux hommes dans la capitale par Saint-Cloud à bord d'une jeep.

En octobre 1944, le capitaine de corvette Kieffer avec son bataillon dont l'effectif a été porté à trois compagnies, conduit son unité à l'attaque de Flessingue et Walcheren, clés du port d'Anvers indispensable aux alliés pour la poursuite de leur offensive vers l'Allemagne, puis participe à des raids sur les îles néerlandaises encore aux mains de la Wehrmacht, toujours au sein du n° 4 commando britannique.

Membre de l'assemblée consultative en 1945, conseiller général du Calvados, puis affecté à l'Etat-major interallié, il est nommé capitaine de frégate de réserve en 1954. Il meurt le 20 novembre 1962 et est inhumé au cimetière de Grandcamp.

Le commandant Kieffer était commandeur de la Légion d'honneur, compagnon de la Libération ; titulaire de la Croix de guerre 1939-1945 avec cinq citations et de la Military Cross.

*D'après la biographie de Philippe Kieffer sur le site de l'Ordre de la Libération*

---

**2 septembre 1933** – Mort de Georges Leygues, ministre de la Marine pendant neuf ans entre 1917 et 1933. Au cours de ses ministères, fut lancé la construction de plus de 120 bâtiments dont les premiers porte-avions *Béarn*, *Joffre* et *Painlevé*. Le croiseur *Châteaurenault* en chantier au moment de sa mort sera renommé *Georges Leygues* dès 1933.

**3 septembre 1939** – Au jour de la déclaration de guerre à l'Allemagne, la Marine nationale compte 175 navires de combat pour un tonnage de 554 400 tonnes : 7 cuirassés, un porte-avions, 19 croiseurs, 32 contre-torpilleurs, 26 torpilleurs d'escadre, 12 torpilleurs légers, 77 sous-marins et 117 petits bâtiments de combat et navires auxiliaires. A cette même date, 64 bâtiments de combat et 86 bâtiments divers sont en construction ou autorisés pour un total de 360 000 tonnes.

**4 septembre 1987** – Pendant la guerre entre l'Iran et l'Irak, les Iraniens conduisent des actions contre le trafic maritime dans le golfe Arabo-Persique et en particulier des opérations de minage en mer d'Oman dans les zones d'attente des pétroliers. Une force de guerre des mines composée du bâtiment de soutien *Loire* et des chasseurs de mines *Vinh Long*, *Cantho* et *Garigliano* appareille de Djibouti pour le détroit d'Ormuz.

**16 septembre 1936** – Pris dans une violente tempête au large de Reykjavik en Islande, le capitaine de vaisseau de réserve Jean-Baptiste Charcot disparaît avec le *Pourquoi Pas ?* commandé par l'officier des équipages Le Conniat. Célèbre dans le monde entier pour ses nombreuses expéditions polaires et ces ouvrages, surnommé par les Britanniques le gentleman des pôles, le docteur Charcot a été pendant la Grande Guerre le concepteur des bateaux-pièges pendant la guerre anti-sous-marine et a commandé l'un d'eux. Il était par ailleurs président du Yacht Club de France depuis 1913.

**9 octobre 1959** – Mort du vice-amiral Georges Durand-Viel. Brillant ingénieur et marin, chef d'état-major général de la Marine en 1931, il joua un rôle actif dans la construction de la flotte et la mise au point notamment des cuirassés type *Dunkerque* et *Richelieu*. Membre de l'Académie des sciences et de l'Académie de marine, il fut de 1937 à 1945 président du Yacht Club de France.

**11 octobre 1942** – Le capitaine de corvette Henri Daillière est tué au large de Freetown à bord d'un avion de reconnaissance. En 1940, il avait effectué de nombreuses missions audacieuses de bombardement de Berlin, Rostock, Venise, Livourne ; en particulier, il lâcha ses bombes sur les usines Siemens dans la banlieue de Berlin dans la nuit de 7 au 8 juin 1940.

**24 octobre 1790** – Adoption par décret de Louis XVI du pavillon tricolore dans la Marine de guerre.

Membre du réseau « Confrérie Notre-Dame », le quartier-maître radio Bernard Anquetil transmet des renseignements sur la flotte allemande dans le port de Brest. Arrêté par les Allemands, il est fusillé, sans doute au Mont Valérien. Il est fait compagnon de la Libération à titre posthume en 1942.

**11 novembre 1918** – Signature de l'armistice. La Marine a perdu au combat quatre cuirassés d'escadre, cinq croiseurs cuirassés, treize torpilleurs et contre torpilleurs, dix sous-marins, sept croiseurs auxiliaires. Onze mille huit cents officiers, officiers marinières et marins ont sacrifiés leurs vies.

**14 novembre 1929** – A l'occasion de la pose de la première pierre de l'École navale sur le plateau des Quatre-Pompes à Brest, le ministre de la Marine Georges Leygues souligne dans son discours : « *l'utilisation légitime de la mer, la force sur mer sont pour les nations un des éléments essentiels de la véritable grandeur. Les périodes de prospérité économique et de puissance politique coïncident, dans tous les pays, avec les époques de prospérité maritime. Être puissance mondiale, c'est être puissance maritime.* »

**19 décembre 1962** – Mort du vice-amiral d'escadre Jean Abrial qui contribua activement à la défense de Dunkerque en juin 1940 et permit ainsi l'évacuation de trois cent quarante mille combattants britanniques et français vers la Grande-Bretagne. Resté à son poste jusqu'au dernier moment, il est fait prisonnier par les Allemands.

**24 décembre 1941** – Le vice-amiral Emile Muselier, commandant les FNFL, débarque à Saint-Pierre et Miquelon à la tête d'une petite force navale comprenant le croiseur sous-marin *Surcouf* et obtient le ralliement de l'île à la France libre.

**1<sup>er</sup> janvier 1857** – Création à Lorient d'une école et d'un bataillon d'apprentis fusiliers destinés à former les fusiliers marins.

**Le 16 septembre 1914**, le contre-amiral Pierre Alexis Ronarc'h, commandant la brigade de fusiliers marins forte de 6 500 marins et 170 officiers dont le PC est établi à Dixmude reçoit l'ordre de tenir le passage de Dixmude « *tant qu'il restera un fusilier marin vivant quoiqu'il puisse arriver à votre droite ou à votre gauche* ». La brigade tiendra jusqu'au 10 novembre et arrêtera la progression allemande au prix de la perte de la moitié de ses effectifs.

Un mois plus tard, le **17 décembre**, la brigade engage un nouveau combat au nord d'Ypres. Elle subira à nouveau des pertes considérables mais arrêtera à nouveau la progression allemande en tenant sa position jusqu'au 29 décembre.

La Marine ayant besoin de son personnel pour armer des navires et renforcer ses capacités face à la menace sous-marine allemande, le brigade de fusiliers marins du contre-amiral Ronarc'h est réduite en **novembre 1915** à un simple bataillon. 13 500 officiers et marins ont servi dans la brigade ; 6 600 hommes ont été tués pendant les combats de Dixmude et d'Ypres.

**Le 13 septembre 1918**, une compagnie de fusiliers marins commandée par le lieutenant de vaisseau Pierre Marrast prend d'assaut le moulin de Laffaux près de Soisson où des Allemands sont retranchés. Elle s'en empare au cours d'un combat sanglant ; Le LV Marrast, cinq autres officiers, quinze officiers marinières et cent vingt et un quartiers-maîtres et matelots tombent au champ d'honneur.

La première compagnie de fusiliers marins commandos est créée le **12 novembre 1942** ; elle prend le nom de 1er bataillon de fusiliers marins commandos dès 1943 et débarquera le **6 juin 1944** sur les plages de Ouistreham sous le commandement du lieutenant de vaisseau Philippe Kieffer.

Le **7 septembre 1944**, le régiment blindé des fusiliers marins (RBFM) intégré à la 2ème DB du général Leclerc quitte Paris pour combattre jusqu'à la prise de Strasbourg.

La plupart de ces dates sont extraites de l'ouvrage *Histoires de Marine* de Amaury du Chéné.

## Liens et publications



**Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM)** -  
publications, études et séminaires:  
*Brèves Marines - A la Hune: Veille Maritime - Etudes Marines -  
Etudes Thématiques du CESM - Bulletins d'Etudes de la Marine*  
<http://cesm.marine.defense.gouv.fr>



**Prospectives Marine**  
<http://www.prospectives-marine.fr>



**Cols Bleus**, *Le Magazine de la Marine Nationale*  
<http://www.defense.gouv.fr/marine>



**Marine et Océans**  
<http://www.marine-oceans.com>



**Mer et Marine**, *Toute l'actualité maritime*  
<http://www.meretmarine.com>



Cluster Maritime Français

**Le Cluster Maritime Français** - site et publications  
<http://www.cluster-maritime.fr>



**InfoMer**  
Filiale du groupe Ouest-France, InfoMer est le leader de la  
presse maritime en France :  
*De la pêche au transport maritime en passant par la  
construction navale, l'industrie navale militaire et civile,  
l'environnement littoral et la filière nautique, l'activité de la  
société est entièrement dédiée à l'économie de la mer.*  
<http://www.infomer.fr/>