



HAL
open science

“ ‘Il est des moments où se joue à Washington le sort de la marine française’. L’attaché naval français dans le dispositif interallié (1946 – 1952) ”

Mathieu Feunteun

► To cite this version:

Mathieu Feunteun. “ ‘Il est des moments où se joue à Washington le sort de la marine française’. L’attaché naval français dans le dispositif interallié (1946 – 1952) ”. *Revue d’histoire maritime*, 2024, n° 34, p.261-281. hal-04666134

HAL Id: hal-04666134

<https://hal.science/hal-04666134v1>

Submitted on 22 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Revue d'histoire maritime



34

Mer et mobilités
(XIV^e-XX^e siècles)

Contenu de ce PDF :
Varia - « Il est des moments où se joue à Washington le sort de la marine française »... - Mathieu Feunteun
ISBN : 979-10-231-3884-9

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 34
Mer et mobilités

Mickaël Augeron (dir.)

Indissociable du voyage maritime, la question des mobilités renvoie à des réalités fort diverses au sein de navires qui accueillent, le temps de la traversée, autant de microsociétés, aux contours variables, avec leurs inégalités et parfois leurs règles propres. Nombreux sont les motifs qui poussent à prendre la mer : la pêche et le commerce, bien sûr, mais aussi, via le jeu des migrations, l'espoir d'une vie meilleure, les opportunités de travail, la soif de terres ou de richesses, le désir de vivre une identité propre en toute liberté, ou tout simplement la nécessité de subvenir aux besoins d'une famille restée au pays. D'autres partent par goût de l'aventure, pour reconnaître de nouveaux horizons géographiques, pour fuir la misère ou la répression... Quand ils ne sont pas embarqués de force !

En plus des enjeux liés à la circulation des hommes et des navires, il convient de s'interroger sur les conditions de navigation, mais aussi, plus généralement, sur la vie à bord — ce qui renvoie fort logiquement au rapport entre voyage maritime et expérience vécue. Qu'elles soient imposées ou qu'elles résultent d'un choix individuel, familial ou communautaire, ces mobilités laissent des traces — souvent indélébiles — dans les corps, les esprits ou les attitudes. Pour beaucoup, la traversée est vécue comme une aventure périlleuse, surtout par les « terriens », qui font l'apprentissage de la mer, avec une succession d'épreuves, physiquement éprouvantes, et parfois même psychologiquement terrifiantes. L'arrivée à quai peut alors être perçue comme une véritable libération...

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues avec les mers et les océans. Chaque numéro de la *Revue* approfondit un sujet dans un dossier thématique et offre aux lecteurs une approche toujours renouvelée de la place centrale des océans et des mers.

sup.sorbonne-université.fr

25€
979-10-231-0780-7

Revue d'histoire maritime

34

Mer et mobilités
(XIV^e-XX^e siècles)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2024
ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0780-7

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (33) était consacré à « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes (XIX^e-XX^e siècles) ».

Le prochain numéro (35) aura pour thème « Marines, marins et maladies collectives (XVIII^e-XX^e siècle) ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Olivier Chaline, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset, Hélène Védrine.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

MER ET MOBILITÉS

(XIV^e-XX^e SIÈCLES)

Mer et mobilités (XIV ^e -XX ^e siècles).....	11
Mickaël Augeron	
Le nouveau <i>Mare Nostrum</i> : l'Océan entre en scène.....	21
Eduardo Aznar Vallejo	
Autour d'un naufrage sur la côte de Guinée (1554). Une source inédite pour l'histoire des activités maritimes françaises en Afrique subsaharienne.....	39
Christophe Maneuvrier, Baptiste Etienne & Michel Daeffler	
Vie et mort sur les navires de la <i>carreira da Índia</i> : alimentation, hygiène et maladies aux XVI ^e et XVII ^e siècles.....	65
Marco Oliveira Borges	
Les conditions matérielles du passage des Français aux Antilles au XVII ^e siècle.....	91
Éric Roulet	
Mobilités négrières : la traite normande.....	117
Éric Saunier	
Activités maritimes et migrations des gens de mer en Europe du Nord (XVII ^e -XVIII ^e siècles).....	131
Pierrick Pourchasse	
Embarquer pour le bagne : l'attente d'un ailleurs pour les forçats.....	145
Grégory Beriet	
Par terre ou par mer ? L'expulsion des citoyens venus d'outre-Atlantique depuis la Belgique vers 1900.....	161
Torsten Feys	
Émigrer à bord d'un transatlantique au début du XX ^e siècle : l'évolution des conditions de transport.....	181
Antoine Resche	
Le personnel féminin à bord des transatlantiques français dans l'entre-deux-guerres : l'essor d'une mobilité discrète.....	193
François Drémeaux	

VARIA

Naufrage et politique. Le droit d'épave dans les relations dano-hanséatiques à la fin du XIV ^e siècle	211
Tobias Boestad	
Maritimité et développement des villes-havres africaines atlantiques au temps du commerce des esclaves (années 1450-1860)	231
Guy Saupin	
« Il est des moments où se joue à Washington le sort de la marine française » : l'attaché naval français dans le dispositif interallié (1946-1952)	259
Mathieu Feunteun	

NÉCROLOGIE

Hommages au Professeur Jean Meyer	283
Gérard Le Bouëdec & Martine Acerra	

COMPTES RENDUS

Guy Saupin, <i>L'Émergence des villes-havres africaines atlantiques. Au temps du commerce des esclaves (ca 1470-ca 1870)</i> , Rennes, PUR, 2023	291
Léonor Treby, <i>Toutes voiles hautes ! Vies de marins du commerce (1850-1950)</i> , préface d'Éric Saunier, Paris, Hémisphères/Maisonneuve & Larose, 2022	295
Corbin Williamson, <i>The US Navy and its Cold War Alliances (1945-1953)</i> , Lawrence, University Press of Kansas, 2020	298
Françoise Taliano (dir.), <i>Ports d'Europe. Images et imaginaires (XVIII^e-XXI^e siècles)</i> , Paris, CNRS éditions, 2022, 416 p., 26 euros	301

Varia

« IL EST DES MOMENTS OÙ SE JOUE À WASHINGTON
LE SORT DE LA MARINE FRANÇAISE » :
L'ATTACHÉ NAVAL FRANÇAIS
DANS LE DISPOSITIF INTERALLIÉ (1946-1952)

*Mathieu Feunteun*¹
Sorbonne Université, UMR CNRS 8138 SIRICE

Le 23 octobre 1945, le comité de la Défense nationale dissout la Mission navale (MN) à Washington. Le poste de l'attaché naval (AN) est rétabli à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante. Néanmoins pendant les premiers mois de sa réactivation la dénomination officielle demeure celle de « Mission navale ». L'amiral Fenard, chef de cette mission dès janvier 1943 est parvenu en deux ans et demi à gagner la confiance des cercles navals de Washington et à se faire admettre comme un interlocuteur légitime auprès des *Combined Chief of Staff* (CCOS). L'après-guerre amorce une période singulière pour ses successeurs : ils quittent les locaux sur Constitution Avenue, situés à proximité du *Navy Building*, et ils réinvestissent les bureaux d'avant-guerre sur R Street. Trois officiers occupent cette fonction au lendemain de la dissolution de la MN : les capitaines de vaisseau (CV) Holley-Williams (par intérim de janvier à juin 1946), Lancelot (de juillet 1946 à juillet 1949) et Cabanier (de juillet 1949 à mars 1953). Ils participent à la reconstruction de la Marine française tout en apprenant les règles du jeu interallié dont la France a été tenue à distance au cours du dernier conflit.

Cet article s'inscrit dans la continuité des travaux menés au début des années 2000 sur la fonction et le poste d'AN à Washington. Son institutionnalisation au cours du premier XX^e siècle et son adaptation au second conflit mondial ont été balisées dans une série de travaux qui posent des jalons². Ils permettent d'interroger le

- 1 Doctorant en histoire des relations internationales sous la direction d'Olivier Forcade, mth.feunteun@gmail.com.
- 2 Virginie Paroutian, « Un marin français auprès de l'U.S. Navy : l'Attaché Naval à Washington, de 1899 à 1939 », *Relations internationales*, 2002/2, n° 110, p. 147-162 ; Philippe Lasterle, « Les attachés navals français (1940-1944) : mesure d'un rôle diplomatique », *Relations internationales*, 2001/3, n° 107, p. 337-354 ; Alexandre Sheldon-Duplaix, « La mission navale française à Washington et la renaissance de la marine (3 janvier 1943-1^{er} janvier 1946) », *Relations internationales*, 2001/4, n° 108, p. 503-523.

devenir de ce poste au lendemain de la guerre. L'utilisation du fonds du poste de l'AN à Washington, conservé au service historique de la Défense (site de Vincennes), permet d'étudier les mutations de la fonction de l'AN. Les questions matérielles et d'armement qui occupent amplement l'AN ne sont pas abordées en tant que tel. Elles sont traitées lorsqu'elles participent à comprendre l'évolution du travail de l'AN et lorsqu'elles lui posent des questions politiques et organisationnelles. Il y a là une question centrale : comment du point de vue de l'AN participer à relever la Marine consiste à apprendre de ses alliés et à se familiariser aux usages du fonctionnement interallié ? En 1946, l'Attaché fait face à un défi de taille : participer à la reconstruction d'un véritable outil naval à un moment où les liens tutélaires avec l'Amérique se distendent brièvement puis se raffermissent dans le cadre du Pacte atlantique. Six ans plus tard, en 1952, la relation bilatérale entre les deux marines que l'AN doit entretenir a changé d'échelle. La mise sur pied d'organes militaires atlantiques à Washington oblige l'AN à faire en sorte que la Marine française s'y insère le mieux possible.

DÉFIS ET NOUVELLES ORIENTATIONS DU POSTE DE L'ATTACHÉ NAVAL

L'IMPOSSIBLE LIQUIDATION DE L'HÉRITAGE DE LA MISSION NAVALE

Début 1946, l'AN hérite d'une organisation et d'un plan d'armement nés de la MN. L'ensemble des antennes, des missions ou des sections navales qui s'est constitué depuis janvier 1943 est vaste à la fois par son étendue géographique et par les fonctions qu'il couvre. La section navale de New York, installée à Staten Island, avait jusque-là pour mission de superviser la refonte de certains bâtiments de la flotte ainsi que d'assister le consulat de France pour les démarches administratives des marins français. Cette section est supprimée en janvier 1946. Un enseigne de vaisseau est maintenu en poste temporairement au Bureau militaire du Consulat de New York³. Il a en charge le rapatriement des marins français soit depuis New York (traversée s'effectuant en utilisant des compagnies commerciales transatlantiques), soit depuis Philadelphie (traversée sur bâtiments français au mouillage sur la côte est). L'AN a en charge également les nombreuses missions de liaison à l'est des États-Unis mises en place pour suivre l'instruction des pilotes de l'aéronavale dans des centres de la Marine américaine. Cette formation des pilotes se met progressivement en place à la suite de la conférence d'Anfa de janvier 1943. Les élèves-pilotes y effectuent un cursus en trois temps

3 SHD – DM – 3BB7 W 001 ter, « Introduction au compte-rendu mensuel d'activité du mois de janvier 1946 », secret, 05 février 1946, n° 8 MN/SE, p. 27-28.

correspondant chacun à un centre d'entraînement distinct. Memphis accueille le cours d'initiation « *Primary* », la base de Corpus Christi dispense l'instruction « *Intermediate* » et Jacksonville, assure la phase finale appelée « *Operational* ». La présence d'une mission de liaison est également mentionnée à Pensacola⁴. L'AN doit ainsi assumer des responsabilités qui couvrent un vaste réseau et de nombreux interlocuteurs. Ces derniers viennent s'ajouter aux interlocuteurs classiques tels que l'*Office of Naval Intelligence* (ONI). Le défi est donc de taille : liquider la MN, remettre sur pied l'organisation qui prévalait avant 1943 et renouer avec les activités habituelles qui incombent à l'AN et à ses services. Néanmoins un retour à un fonctionnement classique est inenvisageable ; le poste a pris une importance stratégique pour l'État-Major général de la Marine (EMGM). À cela plusieurs raisons peuvent être avancées. Premièrement, la subordination de la Marine française à la Marine américaine ne peut immédiatement disparaître : la dépendance est trop avancée. Deuxièmement, la Marine française ne peut espérer se relever si elle ne se renseigne pas de manière assidue auprès de l'US Navy. Le moment n'est pas opportun pour distendre les liens. La proximité gagnée par la guerre doit être préservée. Or, la suppression de la MN s'accompagne d'une compression des effectifs. En janvier 1946, le poste de l'AN réunit 21 personnes (dont 6 officiers). En décembre 1946, le poste de l'AN se compose d'un total de treize personnes, dont cinq officiers⁵. Le CV Holley-Williams, ancien adjoint de l'amiral Fenard, qui assure la charge d'AN par intérim adapte progressivement et avec souplesse les services de l'AN à cette nouvelle donne. L'arrivée du CV Lancelot en juin 1946 coïncide avec la remontée à l'EMGM des premières inquiétudes. Lancelot arrive de Singapour où il était à la tête de la Mission militaire française après avoir passé deux ans en mer en qualité de commandant⁶. C'est donc en tant qu'officier expérimenté dans la conduite des opérations et dans les fonctions de représentation qu'il peut juger du fonctionnement du poste d'AN :

Des réductions massives ont porté à la fois sur le personnel officier et secrétaire – or, comme il a été signalé, le volume des commandes anciennes et nouvelles était considérable, englobant un très grand nombre d'objets différents, ce qui entraîne un lourd travail matériel, dont les officiers ont dû prendre eux-mêmes une grande partie. [...] Il est fâcheux de voir un ingénieur expérimenté passer des heures à vérifier lui-même des énumérations d'articles divers dans des états de commande. Cela est

4 *Ibid.*, p. 23.

5 SHD – MV, 3BB7 W 001 ter, « Compression d'effectifs -Ventilation du personnel de la Mission navale », 23 mars 1946, n° 229, MN/1 ; SHD – MV, 3BB7 W 001 ter, « Composition du Poste de l'AN », 26 décembre 1946, n° 807 AN/1.

6 Jean de Préneuf & Philippe Vial, « De Dakar à Suez, un itinéraire emblématique : l'amiral Lancelot. Première partie : Révélé par la guerre (1901-1945) », *Revue Historique des Armées*, 1999/4, n° 209, p. 105-127.

particulièrement regrettable dans un poste comme celui-ci à un moment où toute la Marine américaine prononce une évolution commandée par les enseignements directs de la guerre, dans son organisation, comme dans les techniques essentielles⁷.

264

Lancelot s'inquiète d'une altération du travail quotidien du poste de l'AN. La fonction de renseignement n'est certes pas la seule du travail de l'AN mais elle est centrale dans le contexte que connaît la Marine américaine à savoir principalement, le lancement d'une nouvelle classe de porte-avions, le développement d'un missile surface-air, la mise en concurrence avec l'outil aérien ou encore la réorganisation des forces armées. Il s'agit de faire comprendre à l'État-Major général de la Marine (EMGM) que le travail de l'AN n'est pas de même nature que le travail qui incombe à la MN. La recherche de renseignements qui soient pertinents repose sur un travail de relation avec les responsables de l'US Navy. Ce travail de longue haleine ne saurait être éclipsé par des tâches administratives fastidieuses. Ceci se justifie d'autant plus que la Marine française doit reconstruire un réseau de contacts fiables dans les cercles navals américains. L'image de division que la France a laissée les années précédentes lui a été préjudiciable pour sa crédibilité. Cette faiblesse des moyens humains devient un problème pointé de manière récurrente au fil des rapports envoyés par l'AN⁸. À ce déséquilibre entre affaires à traiter et personnel disponible s'ajoutent des défaillances techniques qui viennent compromettre la fluidité et le secret des communications. Le volume des échanges télégraphiques est tel que le personnel dédié à cette tâche s'avère insuffisant. Les messages clairs et cryptés envoyés par l'AN transitent par la base aéronavale de Port-Lyautey que les Américains utilisent et entretiennent. En creux c'est la trop grande dépendance à l'égard des Américains et la compromission de la sécurité des communications qui est pointée. Comment retrouver un semblant d'autonomie dans les affaires navales quand les communications de l'un des plus importants AN de France ne sont pas sécurisées et quand les infrastructures ne sont plus adaptées au volume de communication entre Washington et Paris ?

D'une manière générale le poste de l'AN à Washington ne peut escompter retrouver un fonctionnement *ante bellum*. Par « effet de cliquet », les nouveaux terrains de la coopération navale franco-américaine ainsi que la nature des rapports établis pendant la guerre ne permettent pas un retour en arrière. Ils marquent au contraire le début d'une nouvelle ère, celle de l'apprentissage naval auprès des Américains.

7 SHD – DM – 3BB⁷ W 001 ter – « Introduction au compte-rendu mensuel d'activité du mois de mai 1946 », secret, 15 juin 1946, n° 45 MN/SE.

8 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Chiffrement des messages clairs entre Washington et Paris », 24 novembre 1952, n° 279 AN/o.

LES NOUVEAUX CHANTIERS DE L'ATTACHÉ NAVAL : AU SERVICE
DU RÉAPPRENTISSAGE TACTIQUE ET DE LA FORMATION DES OFFICIERS

Première des priorités du travail de l'AN : participer à combler le retard accumulé par la Marine française au cours des six années qui viennent de s'écouler. La Marine américaine est le partenaire incontournable pour mettre en œuvre cet apprentissage à marche forcée, que cela soit dans le domaine de la formation des pilotes de l'aéronavale, de la détection sous-marine ou plus largement pour se familiariser aux nouvelles conditions de la guerre navale. L'expérience accumulée par l'US Navy au cours du dernier conflit est tel que l'EMGM inonde véritablement l'AN de demandes de renseignements à transmettre à l'*Office of Naval Intelligence* (ONI). Les demandes concernent principalement la formation et l'instruction des marins. Ce cycle de formation s'inscrit dans la lignée de ce qui a été mis en place par la MN. La recherche de films d'instruction apparaît comme une priorité : un officier supérieur est envoyé en mission au *Naval War College* de Rhode Island en septembre 1952 pour s'enquérir des procédés d'instructions en place dans cette institution. Il ramène une liste de films que le commandant de l'École de Guerre navale cherche à obtenir via l'AN⁹. Cette sollicitation s'inscrit dans un ensemble de demandes qui croît à partir de 1946, année de la création du Centre d'instruction des Opérations amphibies (CIOA) à Arzew. Au cours des différents stages d'une durée de quinze jours chacun, des films d'instruction américains tels que « La Bataille des Mariannes », « Okinawa » ou « Le port d'Arromanches » sont projetés aux stagiaires. Produits par l'US Navy et obtenus par l'AN, ils servent de support pour instruire les marins sur la réalisation des débarquements, un type d'opération auquel la Marine française a participé marginalement au cours du dernier conflit et qu'elle n'a jamais conçu et réalisé seule¹⁰. Cette demande de support se double de l'intégration de trois officiers français (deux de l'Armée de terre et un de la Marine) au *US Marines Corps Command and Staff College* de Quantico en juin 1946¹¹. Le domaine de la lutte anti-sous-marine est également une priorité. Le *Carnegie Radar Institute* de Pittsburgh accueille des officiers français venus se former pour devenir par la suite instructeurs en France : « Il faut profiter de l'occasion qui nous est offerte et qui ne se reproduira peut-être plus de pouvoir former des

9 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Demande de films d'instruction pour l'École de Guerre navale », 26 novembre 1952, n° 280 AN/o.

10 L'AN en poste à Londres reçoit également le même type de demande de la part du commandant du CIOA : SHD – DM – 3BB7 L 11, Lettre du CV Maggiar au CA AN à Londres, 03 juillet 1948, n° 191 CIOA/Cdt.

11 SHD – DM – 3BB7 W 001 ter, « Request of authorization », 05 juin 1946, n° 404 MN/l.

officiers dans une spécialité pour laquelle la Marine Française est très en retard et dont l'importance croit de jour en jour¹² ».

La formation et l'entraînement des futurs pilotes de l'aéronavale sont un autre dossier que l'AN a à traiter. Il hérite des travaux de la MN qui a massivement réussi à faire accueillir les élèves officiers par l'US Navy. En 1946, Lancelot est chargé de s'occuper du retour en France de 200 pilotes sortis brevetés des centres d'instruction¹³. De manière concomitante, l'US Navy l'informe de l'arrêt des programmes de formation. Lancelot doit trouver une solution pour que les élèves-pilotes qui étaient engagés dans un cycle de formation puissent l'achever. Cette décision s'inscrit dans le contexte de clôture par les Américains des dispositifs mis en place au cours du conflit : liquidation financière du prêt-bail et restriction dans les places offertes aux militaires alliés dans les écoles américaines. Lancelot se tourne vers une école privée de pilotage basée à Homestead (Floride), *Embry-Riddle School of Aviation*, qui accepte moyennant l'achat des avions par la Marine française, d'achever le cycle de formation dans lesquels sont engagés les officiers. Les apprentis pilotes sont encadrés par cinq officiers instructeurs de la Marine nationale ayant pu achever leur cycle de formation¹⁴. Cette école est l'un des partenaires de l'US Navy, de l'*Army Air Corps* ainsi que de la *Royal Air Force*, aussi l'instruction qui y est délivrée respecte les standards militaires. La formation des quarante-trois officiers s'achève en juin 1946¹⁵. À partir de 1950, l'US Navy renoue avec la tradition d'ouvrir ses écoles aux officiers des nations alliées dans le contexte de la mise en place d'une défense occidentale commune. Dorénavant la formation militaire est prise en charge par les États-Unis et fait partie intégrante du Plan d'Aide militaire (PAM). L'AN négocie avec le *Navy Department* la formation à Pensacola et San Diego d'un contingent de 150 pilotes français jusqu'au mois de décembre 1951. Une formation de navigateur est également mise en place à destination des élèves-pilotes éliminés lors de la phase des tests. Une mission de liaison entre

12 SHD – DM – 3BB7 W 001 ter, « Introduction au compte-rendu mensuel d'activité du mois de février 1946 », n° 23 MN/SE, 8 mars 1946, p. 3.

13 SHD – DM – 3BB7 W 001 ter, Ordres de débarquement des officiers du Groupe aéronaval d'instructions aux Etats-Unis n° 518 MN/1, 608, 614 et 616 AN/01 en date respectivement du 21 août, 11, 13 et 16 septembre 1946.

14 SHD – DM – 3BB7 W 001 ter, « Introduction au compte-rendu mensuel d'activité du mois de janvier 1946 », n° 8 MN/SE, 05 février 1946, p. 1.

15 Archives privées d'Embry-Riddle Company – Lettre du CF de Scitivaux, 22 juin 1946, disponible en ligne : <https://commons.erau.edu/cgi/viewcontent.cgi?filename=0&article=1089&context=archives-world-war-II-flight-technical-training&type=additional>, consulté le 27 juillet 2022.



1. Visite du contre-amiral Cabanier, AN (assis à gauche), au vice-amiral Felix B. Stump (USN), commandant des forces aéronavales de la flotte de l'Atlantique (base de Norfolk), le 5 juin 1951

SHD – MV 244 GG 2, *Visit of rear admiral G. Cabanier, F.N. naval attache to naval commands Norfolk, Virginia*: album de 26 photographies noir et blanc (5-6 juin 1951)

l'AN et les centres d'instruction est mise en place¹⁶. En sus de cette liaison, le CF Sirouy chargé des questions de l'aéronavale auprès de l'AN effectue des visites de terrain pour évaluer le déroulement de la formation¹⁷.

L'AN doit cependant faire face à des restrictions dans la formation des stagiaires français. Au cours de l'automne 1950, le *Marine Corps School* accueille un stagiaire français dans le cadre du *Junior Amphibious Warfare Course*. Cependant cet officier n'a accès qu'à un nombre restreint de conférences. Les formations sur la planification des opérations amphibies, le rôle de l'aviation, l'appui feu naval ou sur l'utilisation des signaux, par exemple, ne lui sont pas accessibles. L'AN demande que le texte des cours soit *a minima* transmis à l'intéressé afin qu'ils soient par la suite envoyés au CIOA d'Arzew¹⁸. La réponse de l'ONI est négative : « The Department of the Navy considers that the instruction afforded Captain Dupuy de Querezieux in the Junior Amphibious Warfare Course, Marine Corps School, Va., is adequate for the role your government thus far has been assigned under the NATO program for defense

16 SHD – DM – 3BB⁷ W 004, « Entraînement de pilotes aux Etats-Unis », Très secret, 11 octobre 1950.

17 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, Lettre du Directeur de l'ONI à l'AN, 13 février 1952.

18 SHD – DM – 3BB⁷ W 178, « Attendance of a French Army Officer at the Marine Corps School, Quantico, Va. », 28 novembre 1950, n° 283 AN/o.

planning¹⁹ ». Cette pratique des autorités militaires américaines de restreindre l'accès aux conférences et aux exercices pour certains officiers étrangers est une tendance qui se met en place dès 1946. Corbin Williamson a montré comment l'US Navy opère une sélection dans les stages proposés aux officiers des nations alliées. Seule la Grande-Bretagne conserve un accès fluide et sans restriction aux écoles militaires américaines. Les Américains reproduisent le tête-à-tête anglo-saxon qui prévalait avant la Deuxième Guerre mondiale²⁰. De plus, l'argument OTAN ne tient pas : deux autres officiers étrangers de nationalité vénézuélienne suivent la même formation et sont également dispensés des mêmes conférences.

UNE FONCTION DE REPRÉSENTATION RENFORCÉE

268 Parallèlement à ce travail qui consiste à mettre en œuvre et suivre la formation des officiers de la Marine française, l'AN s'attelle à en être le meilleur des ambassadeurs en veillant à ce que son image soit flatteuse. La tâche n'est pas aisée après les avatars du dernier conflit au cours duquel la marine est apparue divisée et incapable de monter ses propres opérations sans l'aide matérielle des Américains et des Britanniques. C'est avec l'aide du premier conseiller de l'ambassade, Roger Seydoux, que Cabanier déploie un programme de propagande en faveur de la Marine française²¹. Plusieurs thèmes sont retenus pour éditer un bulletin laudatif. Son implication dans les conflits au fil de l'histoire, son apport à la cause alliée et ses capacités aéronavales sont notamment soulignés. Les thématiques retenues sont guidées par un tropisme « allié » où l'on insiste sur des faits en lien avec la Marine américaine : les convois en Atlantique, l'intégration des forces navales françaises dans une alliance dominée par les États-Unis et bien sûr l'aéronavale remise sur pied en grande partie grâce au concours de l'ami américain. Cette opération de relations publiques n'est pas sans relation avec les premières tentatives initiées dès 1949 de souligner le renouveau de la Marine française. C'est à ce titre que l'AN américain en poste à Paris reçoit de la part du commandant de l'École navale une brochure et un ensemble de photographies sur la formation des futurs officiers et ingénieurs mécaniciens²². L'AN français en poste à Washington

19 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Officiers stagiaires américains à l'école d'État-Major et à l'École Supérieure de Guerre », secret/confidentiel, 11 mai 1951, n° 1729, p. 2.

20 Corbin Williamson, *The U.S. Navy and its Cold War Alliances (1945 – 1953)*, Lawrence (KS), University Press of Kansas, « Modern War Studies », 2020.

21 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Projet sommaire d'un bulletin de propagande aux États-Unis en faveur de la Marine Française », 1^{er} juillet 1952, n° 163 AN/o.

22 SHD – DM – 3BB7 W 178, « Documentation sur l'École navale », 28 juillet 1949, n° 922 E.N.

est informé de cette démarche. Faire en sorte que la Marine soit prise au sérieux demeure une préoccupation constante dans le travail de l'AN. Ainsi, après la reprise de la formation des pilotes de l'aéronavale en 1950, Cabanier reçoit des informations sur « la qualité décroissante du personnel de la Marine française envoyé en instruction à Pensacola, et sur les échos qui en résultaient dans la Marine américaine²³ ». Il s'empresse de transmettre à Paris cette information.

De manière générale la question de la qualification du personnel français en formation sur le sol américain est un point que Cabanier suit de près. L'armement du porte-avions léger *Lafayette* (ex-*USS Langley*) à Philadelphie au cours de l'année 1951 révèle aux Américains la précarité dans laquelle se trouve la Marine française. Le porte-avions *USS Langley* est prêté à la France dans le cadre du *Mutual Defense Assistance Program* en octobre 1950. Une équipe de l'US Navy commandée par le *commander* Gardiner est envoyée pour six mois à bord du *Lafayette* dès le début de l'année suivante. Elle a en charge la formation du premier équipage et l'aide à la remise en état du bâtiment. Une deuxième équipe prend en charge la formation des officiers pour les entraîner sur les aéronefs²⁴. Le suivi de cette remise en état passe par une mission de liaison mise en place entre le commandement du porte-avions et l'AN. Celui-ci charge de son côté le CC Sirouy et l'Ingénieur en chef du Génie maritime Perrin²⁵ de prêter assistance à l'équipage français. Chaque semaine l'officier de liaison se déplace à Washington pour tenir au courant l'AN de l'avancée de la remise en état du *Langley*. L'équipe américaine se fait l'écho d'une impréparation et d'une forme d'amateurisme de la Marine française. Ces bruits remontent jusqu'à Cabanier qui en alerte l'EMGM. Plusieurs points étonnent les Américains. Le premier est le fait que l'équipage français soit en sous-effectif. Mille hommes sont nécessaires pour armer un porte-avions léger, or l'équipage français compte 800 hommes. Le second point est l'octroi d'une permission libérable pour 30 % du personnel du pont d'envol lors de l'arrivée à Toulon le 11 septembre 1951 après la première traversée sous pavillon français. Cette décision laisse dubitatifs les Américains : « Pourquoi, disent-ils, s'être donné tout ce mal, si l'équipe est rompue à l'arrivée et que tout soit à reprendre.²⁶ » La question de l'image de la Marine française est ici centrale. Ses contacts informels lui permettent d'être au courant des opinions

23 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Deux questions concernant l'Aéronautique Navale Française aux États-Unis », 31 août 1951, secret, n° 342 AN/o.

24 SHD – DM – 3BB⁷ W 4, « Fiche au sujet de la cession du porte-avion », secret, 10 octobre 1950, n° 245 AN/o.

25 SHD – DM – 3BB⁷ W 178, « Note de service pour la capitaine de vaisseau désigné pour suivre les travaux de remise en condition du CVL *Langley* », 03 novembre 1950, n° 244 AN/o.

26 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Deux questions concernant... », p. 1-2.

et représentations qui ont cours dans la Marine américaine sur son alliée française. Cette activité est d'autant plus cruciale que le réarmement et la modernisation de la flotte française sont tributaires des Américains. La diligence de la Marine américaine vis-à-vis de la France ne devrait pas s'émousser alors même que la marine demande à jouer un rôle important dans les plans de défense de l'OTAN. Il y a là un paradoxe qui pourrait desservir la Marine française.

L'ATTACHÉ NAVAL ET LES PREMIERS PAS DE L'ALLIANCE ATLANTIQUE

UN PIVOT DE L'AIDE MILITAIRE AMÉRICAINE

270 La mise en place de l'Alliance atlantique à partir du 04 avril 1949 puis celle de l'aide militaire au cours de l'été de la même année avec le PAM engendre une réorganisation des canaux et des méthodes de négociations militaires entre les États-Unis et leurs alliés du Pacte atlantique. La nécessaire adaptation, parfois conflictuelle, des instances nationales françaises a été abordée par Jenny Raflik²⁷. Le travail de l'AN n'échappe pas à cette révolution. Le déploiement d'organes de gestion du PAM n'affecte pas uniquement les questions de matériel et d'armement. C'est l'opportunité pour les États-Unis de redéfinir les canaux traditionnels de communication entre les attachés militaires européens et l'US Navy. Un nouvel organisme est mis sur pied pour organiser le PAM : le MAAG (*Military Assistance Advisory Group*). Déployés dans l'ensemble des capitales signataires du PAM, les MAAG sont l'interface entre l'administration américaine et les états-majors nationaux. Ils apprécient, évaluent et valident les demandes d'aide formulées par les membres de l'OTAN. Ce nouvel organisme vient bousculer le travail de l'AN dans sa globalité. Évidemment, les questions d'achat de matériel et d'armement lui sont en grande partie retirées mais pas seulement²⁸. Dorénavant les demandes d'informations, l'organisation des missions militaires, les besoins de formation et l'entraînement des personnels relèvent de la section navale du MAAG lorsqu'il est question de sujet « NATO »²⁹. L'AN n'est plus le canal des demandes mais

27 Jenny Raflik-Grenouilleau, *La IV^e République et l'Alliance atlantique. Influence et dépendance (1945-1958)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2013, p.95-96.

28 Cette observation vient nuancer une tendance que Maurice Vaïsse avait esquissée dans un article paru en 1982 : « Dans les pays alliés, le rôle d'officier de liaison réglant l'échange de troupes et de matériel prend le pas sur toutes les autres fonctions. » (Maurice VAÏSSE, « L'évolution de la fonction d'attaché militaire en France au xx^e siècle », *Relations internationales*, 1982/4, p.520).

29 SHD – DM – 3BB⁷ W 178, « Nouvelle procédure adoptée par le *Navy Department* pour les demandes d'information émanant des pays signataires du traité de Nord Atlantique », 8 mai 1950, n° 83 AN/o, p.5; SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Instruction générale à l'usage des chefs de détachement et Commandant de bâtiments en

c'est directement l'EMGM qui saisit le MAAG-Paris³⁰. L'EMGM se dote d'un Bureau des Affaires alliées (EMG/BAA) et un organisme interarmées de liaison auprès du MAAG est mis en place³¹. Cette nouvelle organisation vient perturber l'activité et le fonctionnement du poste de l'AN. Le nombre d'interlocuteurs se multiplient, les canaux traditionnels de relation avec le *Navy Department* ne sont plus en vigueur et les relations officieuses forgées au gré des années perdent de leur pertinence. L'AN se voit ainsi déposséder d'une partie de ses prérogatives et perd une centralité qu'il possédait dans les relations navales franco-américaines. Afin de garder un niveau d'information suffisamment précis et une connaissance des affaires en cours, Cabanier insiste pour être destinataire de l'ensemble de la correspondance qui s'échange entre l'EMG et le MAAG-JAMAG³².

Deux explications peuvent venir éclairer la nouvelle méthode américaine. Un souci de rationalisation tout d'abord : harmonisation et coordination des négociations bilatérales sont des étapes nécessaires vers une véritable intégration, perspective interne ultime de l'OTAN. La standardisation des formulaires, des procédures de demande de matériel et de renseignements concourt à cette intégration³³. Seconde explication, connexe de la première : le choix d'une échelle de négociation idoine. La centralité politique que confère aux États-Unis le déploiement de cette aide vient servir l'organisation de la défense de l'Alliance. Washington est à même d'avoir par les MAAG une vision panoptique des moyens et des besoins de l'Alliance.

Les comptes-rendus que l'AN adresse régulièrement au 2^e bureau de l'EMGM font abstraction de cette nouvelle organisation adoptée par les Américains alors même que les références à une charge de travail croissante, elles, sont récurrentes. Comment expliquer que cette révolution du travail quotidien ne soit pas relevée ? Plusieurs hypothèses peuvent être avancées. La première est d'ordre

armement aux U.S.A.», 13 juin 1952, n° 139 AN/o, p. 1 ; SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Demande de films... ».

30 Pour le fonctionnement du MAAG voir Philippe Quérel, *Vers une marine atomique. La marine française (1945-1958)*, Bruxelles/Paris, Bruylant/LGDJ, coll. « Histoires », 1998, p. 182 sq.

31 Jenny Raflik-Grenouilleau, *op. cit.*, p. 93.

32 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Instruction générale à l'usage des chefs de détachement et Commandant de bâtiments en armement aux U.S.A. », 13 juin 1952, n° 139 AN/o, p. 1.

33 Cette préoccupation d'harmonisation des pratiques administratives auprès des Alliés existe avant la mise en place du PAM. Ainsi la Mission Navale Française à Washington DC avise le Service Central des Relations Administratives avec les Alliés (SCRAA), le 05 janvier 1945, d'une possibilité de formation dispensée par le *French Supply Council* pour certains personnels de la Marine (commissaires et ingénieurs du génie maritime). Ces cours de « planning » dispensent un enseignement de gestion.

organisationnel. L'AN se voit alléger dans sa tâche quotidienne des questions d'achats de matériel. Il n'intervient qu'à la marge pour des questions de pièces de rechange, d'aménagements intérieurs des bâtiments (sans que cela génère des surcoûts)³⁴. Il est l'interlocuteur pour les ajustements mineurs. Il intervient pleinement également dans des moments symboliques. C'est le cas lors de l'enlèvement par le porte-avions *Dixmude* de la première livraison de matériel militaire (chasseurs Corsair et bombardiers Helldiver) dans le cadre du PAM le 08 mars 1950 à Norfolk. Cet événement donne lieu à une cérémonie officielle où des membres du Congrès et de la presse sont conviés³⁵.

272

La deuxième explication est d'ordre conjoncturel. La mise en place de nouveaux canaux de dialogue entre les deux marines n'est pas immédiatement opérationnelle ; Cabanier n'hésite pas à demander des précisions à l'ONI sur les canaux de communication à utiliser³⁶. L'AN demeure l'interlocuteur incontournable et le guide indispensable pour s'adresser aux autorités navales américaines. Ses qualités relationnelles et sa connaissance du milieu naval américain demeurent un atout qu'aucune procédure ne saurait remplacer. La preuve en est avec cette recommandation qu'il adresse au chef du 2^e bureau de l'EMGM, le CV Burin des Rozières, dans la formulation des demandes de renseignement auprès de l'ONI :

Il n'apparaît pas que les questions posées par le Département sont toujours établies sous la forme désirable. En effet, l'US Navy (au contraire de la Royal Navy) est généralement réticente à l'égard des informations ayant un caractère quelque peu secret ; il arrive fréquemment que la réponse de l'ONI soit en substance la suivante : « Cette question fait encore l'objet d'études ; quand le moment sera venu, elle fera l'objet d'une communication NATO ».

Les chances de succès seraient sans doute augmentées, si le Département faisait ressortir d'une façon concrète l'utilité pour la Marine Française du renseignement demandé. Par exemple, une demande de renseignements sur les hélicoptères a/sm devrait faire état des études entreprises en France, des difficultés rencontrées ou prévisibles, etc., et établir la relation entre celles-ci et les informations demandées³⁷.

Il en est de même pour les visites d'officiers en mission aux États-Unis dans le cadre du MAAG. En théorie c'est le MAAG-France qui doit prendre attache

34 SHD – DM – 3BB7 W 178, « Nouvelle procédure ... », 8 mai 1950, n° 83 AN/o, p. 7 sq.
35 SHD – DM – 3BB7 W 178, « Arrivée du Dixmude à Norfolk », 09 mars 1950, n° 35 AN/o.

36 SHD – DM – 3BB7 W 178, « Request for classified informations », 07 juin 1950, no 125 AN/o, p. 1.

37 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Amélioration du rendement du poste de l'AN à Washington », 04 septembre 1952, n° 207 AN/o, p. 3-4.



2. Les capitaines de vaisseau Cabanier, attaché naval, (à gauche) et Mornu, commandant du Dixmude (au centre) accompagnent le vice-amiral Felix B. Stump (USN) lors de l'inspection de l'équipage le 08 mars 1950 à la base de Norfolk (Virginie) National Archives and Records Administration (Washington), inv. 80-G-412918.

auprès de l'ONI afin que ce dernier organise les visites et puissent répondre aux demandes de renseignements. La mise en place de cette organisation s'avère laborieuse et chaotique. L'AN demeure celui qui sur place ouvre les portes aux officiers français lorsque le séjour et le programme n'ont pas été convenablement préparés³⁸. La troisième hypothèse relève du sens politique de Cabanier. La mise en place du PAM apparaît comme une opportunité pour la Marine française de se reconstruire. Ainsi dans son « Instruction générale à l'usage des chefs de détachement et Commandant de bâtiments en armement aux USA », Cabanier insiste sur l'importance de sa tâche : « Dites-vous qu'il est des moments où se joue à Washington le sort de la Marine Française pour plusieurs années et qu'il importe avant de tout de placer au premier plan les préoccupations qui en découlent.³⁹ » Le déploiement du PAM en Europe impose un changement d'échelle et un changement de nature de la relation franco-américaine. Mais la fonction d'AN loin d'être désuète se retrouve confortée dans ce qui fait son principal atout : sa dimension d'intercesseur installé et reconnu par ses pairs américains. Cette expérience d'un travail interallié dans un cadre multilatéral inspire des réflexions à Cabanier. Dans sa lettre qui accompagne l'envoi d'une étude sur l'organisation de l'état-major général de la Marine américaine, Cabanier se livre à une analyse sur l'organisation administrative de l'aide alliée :

Enfin, je n'ai point fait allusion à un organisme spécialement habilité à traiter des « Affaires alliées ». Je considère d'une part que la plupart des PLANS NATO sont maintenant entrés dans la phase de l'application et que leur exploitation intéresse trop de Bureaux pour être confiée à un seul organisme.

D'une part l'activité même de cellules comme le « BAA » au sein d'un État-Major s'exerce fatalement un peu au détriment d'autres organismes de base de l'EMG et en diminue le prestige et l'activité. C'est pourquoi son maintien ne m'a pas paru désirable. J'imagine que dans le Domaine des Plans et Accords à longue échéance les Affaires alliées pourraient être traitées par le SCEMG PLANS et dans le domaine de l'Application par les Bureaux spécialisés⁴⁰.

La réflexion de Cabanier s'articule autour de trois axes. Le premier est le caractère global des affaires alliées qui concernent l'ensemble des bureaux, sections et services de l'EMG. Comme vu précédemment, les questions interalliées concernent toutes les activités d'un état-major : du choix du matériel au renseignement en passant par l'entraînement et les opérations. Le deuxième

38 *Ibid.*, p. 4.

39 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Instruction générale ... », p. 5.

40 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Étude sur l'organisation de principe et le fonctionnement d'un État-Major Général », 18 juin 1952, n° 145 AN/o, p. 3.

axe est celui du maintien d'une tradition d'organisation bureaucratique qui a l'avantage de ne pas déséquilibrer le travail de l'EMG. Cette assertion se trouve confirmée par le témoignage livré par le CF Duval lors de son passage à la tête du BAA d'avril 1959 à juin 1960. Il occupe cette fonction six ans après que Cabanier a formulé ses recommandations mais les analyses se recourent :

Le Bureau des Affaires alliées (BAA) était alors un peu un État dans l'État au sein de l'état-major [...]. Mais la raison des jalousies qu'il suscitait était surtout qu'il était compétent pour tout ce qui concernait les affaires alliées, qu'il s'agît de personnel, de renseignements, d'opérations, de matériel ou de logistique, et cette compétence élargie n'est pas sans provoquer des problèmes de relations diplomatiques avec les bureaux normaux de l'état-major de la marine, en empiétant sur leurs responsabilités respectives⁴¹.

Le dernier point de l'argumentaire de Cabanier consiste à affirmer que l'organisation actuelle de l'EMGM est adaptée pour intégrer les nouvelles contraintes. Assurément les domaines de l'interallié ne sont en rien novateur. La méthode mise en place l'est, mais pas les objets. Il faut voir dans cette dernière réflexion la parole d'un chef de poste rompu aux affaires alliées qui a éprouvé la mise en place tâtonnante du PAM et des organes militaires otaniens.

L'INSTALLATION DES ORGANES MILITAIRES INTÉGRÉS ET LA NAISSANCE D'UNE COMMUNAUTÉ NAVALE FRANÇAISE ATLANTISTE

Les États-Unis, garants du Pacte atlantique, accueillent sur leur territoire national un certain nombre d'organes militaires qui se mettent progressivement en place entre août 1949 et avril 1952. C'est le cas pour le Groupe Permanent du Comité militaire (*Standing Group*) et du groupe de planification régionale de l'Atlantique Nord (*North Atlantic Organization Regional Planning Group/NAORPG*) qui devient, chemin faisant, un commandement suprême interallié, le SACLANT (*Supreme Allied Commander Atlantic*). Pour l'AN en poste à Washington un millefeuille interallié se forme sous ses yeux. Les dossiers sensibles et stratégiques se multiplient à l'heure où la défense occidentale s'organise sous la tutelle américaine. Les compétences et le réseau de l'AN sont promptement mis à contribution pour que la Marine française soit dignement représentée, et puisse y défendre efficacement ses intérêts. Le siège de ces deux organismes, *Standing Group* et NAORPG sont dans un premier temps tous deux, situés à Washington. Le Pentagone accueille le *Standing Group* ainsi que les bureaux des délégations

41 Marcel Duval, *Marin sous trois Républiques (1931 – 1995)*, Paris, Economica/ISC, coll. « Hautes Études maritimes », 2011, p. 131.

qui y siègent. Le NAORPG prend ses quartiers au *Navy Department Building* sur Constitution Avenue⁴². Devenu SACLANT en avril 1952, le commandement interallié s'installe sur la base navale de Norfolk à 300 km au sud-est de la capitale fédérale.

L'AN est mis à contribution différemment selon que les activités concernent le *Standing Group* ou le NAORPG. Cette différence s'explique en grande partie par la fonction qu'exerce chacun de ces deux organismes. Au *Standing Group*, le travail de planification domine. Les officiers de trois nations qui y siègent (États-Unis, Grande-Bretagne et France) participent à l'élaboration des plans de défense de l'OTAN à destination du Comité militaire et *in fine* du Conseil de l'Atlantique Nord. L'AN n'est pas appelé à y représenter la France. Le caractère central, stratégique et interarmées de cet organe impose que la composition de la délégation française soit arrêtée à un niveau supérieur, directement par le Comité des Chefs d'État-major⁴³. En revanche certains personnels de l'AN sont appelés à intégrer la délégation. C'est le cas de l'Ingénieur Principal du Génie maritime Perrin (IPGM), AN adjoint, qui est désigné le 09 décembre 1949 comme technicien « marine » auprès de la délégation française du Groupe permanent⁴⁴. Cette nomination venue du SGPDN vient mettre en difficulté le travail de Cabanier qui propose un partage de l'IPGM Perrin entre la délégation française et le poste de l'AN⁴⁵. Parallèlement à ces questions de ressources humaines, les relations de l'AN et des membres de la délégation française au Groupe permanent dépassent le simple cadre hiérarchique et fonctionnel. Les bureaux de l'AN sont les lieux d'un travail commun où « s'amalototent » les différentes équipes comme en témoigne le CV Amman, alors membre de la délégation de janvier 1950 à septembre 1951. Installé dans les locaux de l'AN, il fait partie de l'équipe en charge de préparer les questions que l'équipe « Pentagone » avait à traiter⁴⁶ :

276

42 SHD – DM – 3BB7 W 178, « Plan d'armement en personnel du poste de l'Attache Naval et du Groupe Atlantique Nord », 31 mars 1950, n° 56 AN/o, p.4. La délégation française au Groupe permanent occupe précisément deux locaux : des locaux au Pentagone pour neuf membres habilités, et des locaux au 1759 R Street NW pour les treize autres membres. Cette dernière adresse est celle des bureaux des trois attachés militaires français à Washington (SHD – Département interarmées, ministériel et interministériel – GR 35 S 106, « Organisation de la délégation française », 29 décembre 1949, n° 40/DFGP).

43 Pour la composition de la première délégation française au Groupe permanent, voir Jenny Raflik-Grenouilleau, *op. cit.*, p.88-89.

44 SHD – DM – 3BB7 W 178, « Plan d'armement... », p.2.

45 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Représentation navale aux Etats-Unis », 19 janvier 1951, n° 17 AN/o, p.2.

46 SHD – DIMI – GR 35S 106, « Organisation... », p.2.

Fort heureusement, le meilleur esprit de camaraderie régnait entre tous les Français en service à l'ambassade, grâce en particulier à l'attaché naval, l'Amiral Cabanier et à sa femme, avec qui nous avons des relations aussi agréables qu'utiles, car nos responsabilités évidemment se croisaient et nous nous entendions bien. Ensemble, nous poursuivîmes nos efforts pour lever toutes les difficultés qui auraient pu retarder la réalisation du programme finalement admis et qui avaient été endossées par l'Amiral Lambert, notre nouveau chef d'état-major général venu nous voir⁴⁷.

Dans le cadre du NAORPG, la collaboration de l'AN est plus étroite et nettement plus immédiate. Le NAORPG est l'un des cinq groupes stratégiques régionaux de l'organisation atlantique. Il a en charge l'ensemble des questions maritimes dans la zone de l'Atlantique Nord : défense des côtes, sécurité de la navigation et organisation des convois⁴⁸. La participation des États aux groupes stratégiques régionaux est libre d'après le principe que les Américains ont réussi à imposer⁴⁹. La France souhaite y participer afin que sa marine puisse se voir confier des missions dans le cadre des plans de défense. Cabanier y est désigné comme représentant français devant participer régulièrement aux réunions⁵⁰. Il prend la tête de la *French Joint Services Mission*, secondé dans un premier temps par le CF Sirouy puis par le CC Ballet⁵¹. Un marin français, le CC Renou, est détaché en permanence auprès du secrétaire du NAORPG, le CV John S. Lewis de l'US Navy, en tant qu'adjoint⁵². La courte existence du NAORPG est chaotique : s'il s'agit d'un groupe de planification stratégique dans la pratique, les Américains ont fait une interface entre alliés et Américains sur le modèle des MAAG. Certaines demandes de renseignement doivent transiter par cet organe s'ils sont en relation avec l'aire géographique nord-atlantique. Ainsi plusieurs demandes du 2^e bureau de l'EMGM pour le *Navy Département* via l'AN concernant les sous-marins américains n'aboutissent pas. Les demandes doivent transiter par les groupes régionaux en charge d'une aire géographique

47 Maurice Amman, *Amiral Maurice Amman (1904-1988). Mémoires*, s.l., Maurice Amman, s. d., p. 115. Disponible au SHD de Vincennes et également en ligne : <https://ammanfamille.files.wordpress.com/2019/04/amiral-maurice-amman.pdf>

48 OTAN – Comité militaire – *A Report by the Military Committee on North Atlantic Treaty Organization Medium Term Plan*, DC 13, Top secret, 1^{er} avril 1950, p. 62 ; OTAN – Comité militaire/Groupe permanent – *Rapport de l'équipe internationale de travail au Groupe Permanent sur les commodores de convoi*, SG 164, secret, 25 octobre 1951, p. 2.

49 Jenny Rafflik-Grenouilleau, *op. cit.*, p. 86.

50 SHD – DM – 3BB⁷ W 178, « Plan d'armement ... », p. 4.

51 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, « Représentation navale ... », p. 2.

52 SHD – DM – 3BB⁷ W 179, Lettre personnelle du *captain* John S. Lewis au contre-amiral Cabanier, 27 mars 1951.

où les modèles de sous-marin patrouillent⁵³. Une certaine confusion règne et de nombreux impairs sont commis par les Français qui peinent à se familiariser avec les nouveaux circuits de dialogue interallié. L'ONI n'en prend pas ombrage. Les échanges personnels entre Cabanier et le contre-amiral Félix Johnson, directeur de l'ONI l'attestent. D'après ce dernier : « *Socially, our relationship has been one that has transcended the usual pattern of diplomatic amenities and courtesies [...]*⁵⁴ ».

Le 18 décembre 1950, le Comité de Défense décide, dans le contexte de la guerre de Corée, de la création de commandements unifiés venant se substituer à certains groupes stratégiques régionaux. C'est ainsi que naît le SACLANT qui prend la place du NAORPG. La participation française à l'état-major de SACLANT est arrêtée lors du Comité des Chefs d'État-Major du 26 avril 1951. Elle entre en application le 12 mars 1952 soit un mois environ avant la prise de commandement de SACLANT. Quatre officiers supérieurs de marine sont intégrés auprès du SACLANT : un CV pour la section des plans stratégiques, un CF pour la section « Plans opérations » (sous-section « convois »), un CF pour la section « Transmissions » (sous-section « entraînement ») et un IPGM pour la section « Logistique ». Le personnel de l'AN n'est pas mis à contribution comme lors de l'installation du NAORPG. Certes Cabanier est désigné « Représentant militaire national français auprès du SACLANT » mais il se voit assister d'un adjoint, le CC Ballet, entièrement dédié à ce travail. Ce dernier consiste à défendre les intérêts de la Marine française⁵⁵.

La mise en place tâtonnante des organes otaniens met à l'épreuve le poste de l'AN : accueil des délégations militaires au sein de ses bureaux, accroissement des fonctions de représentation et partage du personnel sont les conséquences immédiates de l'installation de ces instances. Assurément, les contraintes budgétaires nationales pèsent. Elles obligent à partager locaux et personnels ainsi qu'à accroître les fonctions des personnels en poste. Mais en même temps que sa tâche se complique, l'AN apparaît comme la figure incontournable pour s'orienter dans le milieu naval américain. Son expérience de travail avec le *Navy Department* et ses relations étroites avec les décideurs navals américains en font un très bon guide pour s'assurer que les intérêts navals français soient écoutés et pris en compte à un moment où se multilatéralise les affaires militaires occidentales et où il faut s'assurer de la fiabilité de tous ses alliés, notamment anglais.

53 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Demandes de renseignements et d'autorisation de visites à la Marine Américaine », 27 mars 1951, n° 141 AN/o, p. 1.

54 SHD – DM – 3BB7 W 179, Lettre du directeur de l'ONI à l'AN, 27 décembre 1951.

55 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Représentation Militaire Nationale Française auprès du Commandant Suprême des Forces Alliés en Atlantique », 20 mars 1952, n° 199 EMG/o-B.A.A. ; SHD - DIMI, GR 19R 7, dossier n° 2, « Participation française à l'État-Major de SACLANT », 1^{re} division de l'EMCFA, 12 mars 1952.



3. Cinquième session du Comité des Chefs d'État-major du NAORPG
au *Navy Department* le 06 février 1952

Le Président, l'amiral McCormick (USN) est assis au centre. Assis, de gauche à droite : le contre-amiral Cabanier, l'amiral Douglas-Pennant (Royal Navy), l'amiral McCormick, l'amiral Mainguy (Royal Canadian Navy), le contre-amiral Van Foreest (Marine royale néerlandaise) et le contre-amiral Jacobsen (Marine royale norvégienne). Debout, de gauche à droite : le contre-amiral Ramlauhansen (Marine royale danoise), le brigadier général Ferreira (Armée de terre portugaise), le lieutenant-colonel Ducq (armée de terre belge) et Peter Eggerz (Islande). *Naval History and Heritage Command* (Washington), inv. 80 - G - 438921.

DE L'UTILITÉ DE L'ALLIÉ ANGLAIS POUR TRAITER AVEC L'US NAVY

L'AN hérite d'une relation avec les hommes de la Royal Navy qui est proche de celle entretenue avec les Américains. Les Britanniques ont financé, équipé et formé les marins français désireux de suivre le combat à partir de juin 1940. La Marine française s'est placée dans une situation de dépendance tout comme elle l'a fait avec les Américains. À cette dépendance s'ajoute la subordination : la Marine française a exécuté, sur les théâtres atlantiques et méditerranéens essentiellement, des opérations décidées par les CCOS qui réunissent depuis 1942 les chefs d'états-majors britanniques et américains. La Grande-Bretagne est donc cet allié qui entretient une relation particulière avec l'allié américain qui prime sur toute autre relation. À Washington, l'AN est régulièrement en contact avec son homologue britannique ou bien avec des officiers de la Royal Navy en poste dans

les différentes missions de liaison ou organes otaniens. Il est à même de juger de la qualité de la relation entre les deux marines : « Il est certain que l'US Navy et la Royal Navy ont établi une collaboration intime dans de nombreux domaines : lutte a/sm, équipement des porte-avions (exemple : catapulte à vapeur des CVB *Forrestal*).⁵⁶ ». Cette fluidité des contacts et cette facilité de communication est un optimum à évaluer afin que la marine française puisse tirer profit de l'expérience et du savoir-faire américains.

280 L'allié britannique s'avère être un relais et un guide intéressant pour s'orienter dans les affaires navales interalliées. Le CV Holley-Williams, AN par intérim, participe à trouver une solution logistique au rapatriement des familles d'Indochine à partir d'avril 1946. Les concours de la marine de guerre et de la marine marchande américaine sont demandés. La frilosité des réponses américaines et la complexité de la procédure obligent Holley-Williams à prendre contact avec « un ami sûr à la Délégation de l'Amirauté britannique » qui envoie un télégramme à l'Amirauté. Londres se propose de mettre immédiatement à disposition deux navires-hôpitaux⁵⁷. Cette réactivité dans les rapports navals franco-britanniques à Washington se retrouve dans la question de la liquidation financière du prêt-bail. La négociation avec le *War Department* et le *State Department* pour la part « Marine » de la dette française mais également pour arrêter un calendrier de restitution des bâtiments se sont fait grâce à l'expertise des Britanniques : « J'aurais aimé [...] pouvoir remercier la *BAD* [Délégation de l'Amirauté britannique] à Washington qui, vis-à-vis de la Marine américaine, a, dès le début, non seulement fait bloc avec nous, mettant en action ses experts en matière de prêt-bail, mais a pris une attitude très ferme qui a grandement facilité mes propres négociations⁵⁸ ».

Dès lors, comment interpréter cette prévenance des services navals britanniques à l'égard de l'AN français ? La similitude des positions britannique et française face à l'allié américain en est une. Les deux marines se trouvent dans une situation de dépendance financière vis-à-vis des États-Unis. Les comptes sont soldés de manière concertée : « *Between both poor people, an agreement should be easier*⁵⁹ ». Les Britanniques ont une expertise du travail avec les Américains que les Français ne possèdent pas de toute évidence. C'est là une deuxième explication. Pour la question précise du rapatriement d'Indochine, la célérité britannique s'explique par une solidarité entre puissances coloniales. Ce que n'est pas et ce que condamne

56 SHD – DM – 3BB7 W 179, « Amélioration du rendement... », p. 5.

57 SHD – DM – 3BB7 W 001 ter, « Compte-rendu mensuel d'activité du mois de mai 1946 », secret, 15 juin 1946, n° 45 MN/SE, p. 2-3.

58 *Ibid.*, p. 7.

59 SHD – DM – 3BB7 W 4, « Opinion britannique sur le statut des navires américains transférés sous Lend Lease », très secret, 20 février 1946, 11 MN/SE, p. 2.

Washington. C'est là une troisième explication. La conscience d'appartenir à un même continent, l'Europe, en proie aux turpitudes peut constituer une quatrième explication. France et Grande-Bretagne sont appelées à œuvrer ensemble à la stabilité du continent. Enfin, il est possible de recourir à une explication corporatiste : c'est l'AN français et la Délégation de l'Amirauté britannique qui agissent de concert face à des organes américains civils (le *State Department*) ou bien militaires mais interarmées (le *War Département*). Il existe une solidarité entre officiers de marine qui peut faire fi des appartenances nationales quand leurs intérêts convergent.

En 1952, les demandes pour que les effectifs du poste de l'AN soient revus à la hausse sont timidement entendues. Un officier supérieur supplémentaire est affecté à Washington. Le plan d'armement est identique à celui de 1946 mais l'activité n'a plus rien de comparable. Sans parler de révolution, car les fonctions restent les mêmes, le poste de l'AN est l'objet d'une profonde transformation. La première de ces transformations est la situation de concurrence dans lequel l'AN se trouve vis-à-vis de nouvelles entités. Concurrence avec la section navale du MAAG qui gère à Paris l'aide américaine sous toutes ses formes. Concurrence avec le BAA, service privilégié pour toutes les questions touchant de près ou de loin à l'OTAN et donc par extension aux affaires entre les deux marines. Concurrence enfin avec les organes otaniens : *Standing Group* et NAORPG/SACLANT où des officiers français sont chargés de défendre les intérêts stratégiques de la Marine. Pourtant même avec des fonctions apparemment rognées, l'AN demeure incontournable. Il est plus que jamais, dans un contexte où les repères changent, le spécialiste du monde politico-naval américain qui aiguillonne, oriente et intervient en toute discrétion pour que les rouages de la nouvelle machine interalliée fonctionnent. Mais les liens directs de marine à marine, officiels ou informels, priment en efficacité et en fiabilité sur les relations multilatérales militaires qu'inaugure l'OTAN. Conscient du déficit d'expérience dans lequel se trouve la marine qu'il sert, l'AN en poste auprès de la première puissance navale mondiale met tout œuvre pour assurer visibilité et crédibilité. Cela en fait rapidement un « atlantiste de raison⁶⁰ » autour duquel s'agrège une communauté navale française en place aux États-Unis qui expérimente des méthodes et des canaux de discussion inédits. Cette atlantisation des méthodes illustre à quel point les affaires alliées innervent les premières années d'après-guerre de la marine.

60 Pour reprendre l'expression de Jenny Raflik-Grenouilleau, *op. cit.*, p. 21.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Le Marin, la carte et l'ingénieur
La carte nautique et ses usages (1830-1880)
Isabelle Delumeau

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine
Commander en opérations
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XX^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle
Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850
Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

