

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Lenhof – 979-10-231-1774-5



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrière – 979-10-231-1762-2
Guéroul – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

Le rôle des amiraux

INTRODUCTION

Éric Barré

*Centre de Recherches en histoire quantitative
université de Caen-Basse-Normandie*

De par son étendue, la mer est, à un moment ou à un autre, l'objet d'un mythe ou d'une histoire. Vénus sort de l'onde ; les navires fantômes voguent à la recherche de leurs proies ; le flibustier et le corsaire combattent au milieu de la fumée et des bruits de bataille ; l'amiral, empanaché, se tient sur la dunette d'un château de bois dirigeant on ne sait quelle expédition, source de gloire et de richesse. L'image d'Épinal est certes appuyée, mais elle s'approche d'une autre vision, celle de l'Orient où les émirs commandent les armées du calife ou du sultan.

Dans le domaine de la Méditerranée centrale, l'*émir al bâhr*, l'émir de la mer, commande les flottes s'opposant à la mainmise de la région par les Normands d'Italie du Sud et de Sicile. L'utilité de cet officier n'échappe pas aux conquérants qui créent à leur tour un amiral dont la première mention date de 1141. L'imitation en entraîne d'autres : Gênes (1181), Catalogne et Majorque (1230), royaume de France (1248), Angleterre (1295)... Cette liste, non exhaustive, démontre non seulement la prise de conscience de l'importance du monde maritime par les souverains d'Europe occidentale mais aussi la naissance d'une nouvelle institution, l'Amirauté, et d'un titulaire, l'amiral de tel ou tel royaume, ou principauté territoriale. Cette naissance est aussi l'histoire d'une croissance. Quelles sont les compétences de l'amiral ? Comment évolue l'institution ? Quelle image en ont les théoriciens et les commentateurs du monde maritime ? Quels sont les profils recherchés par le pouvoir en place ?

L'amiral est avant tout un homme de valeur. Jusqu'à la veille de l'époque moderne, les amiraux de France ne sont pas choisis parmi les plus grandes familles de la noblesse. En ce domaine, le cas de Jean de Vienne est tout à fait caractéristique. Au lendemain de la guerre de Cent Ans, les choix sont inversés et l'affirmation de la souveraineté royale sur la quasi-totalité du royaume s'accommodent, dans un premier temps, de l'existence des Amirautés de Bretagne, Guyenne et Provence. Cette évolution est-elle voulue par l'autorité royale ? La même question pourrait être formulée, lors la suppression de l'Amirauté et son remplacement par un grand maître de la navigation, en 1629, et l'opération inverse, en 1669.

Dans ce dernier cas, la nomination d'un bâtard du roi est une réponse indirecte sollicitant d'autres questions. Elle implique de se pencher sur le cas, tant des adjoints directs, les vice-amiraux, que sur les véritables commandants des armées navales : chefs d'escadre et lieutenants généraux. L'étude de leur parcours permet-elle de définir un profil de carrière ? Quels sont les éléments qui ont assuré leurs succès ? Quelle a été leur influence sur la tactique navale, sur les évolutions technologiques, sur le monde maritime ? Peut-on établir des comparaisons avec les officiers généraux des marines étrangères, qu'ils portent ou non le titre d'amiral ?

108

Cette question induit le problème de la création et de l'histoire de l'institution, d'un point de vue tant institutionnel qu'évènementiel, dans les autres pays du monde. Certains ensembles, à forte tradition maritime, comme la Hanse teutonique, ne semblent pas s'être pourvus d'Amirauté ni d'amiraux. À l'inverse, des pays comme l'Angleterre ont développé un ensemble homogène où les amiraux, pris au sens général, sont, pour la plupart, des praticiens de la mer. Son modèle n'est pas obligatoirement suivi par les Pays-Bas ou la Russie dont l'armée navale est réformée en profondeur par Pierre le Grand.

Cette vision rapide, avec toutes les erreurs possibles, pose le problème du poids politique des amiraux. En France, nombre de lieutenants généraux deviennent les amiraux compétents de la République, de l'Empire, puis de la royauté retrouvée. L'expansion coloniale européenne, loin de la métropole, en fait des diplomates : ainsi, la bataille de Navarin n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la Méditerranée. Les canons du commodore Perry ou la personnalité de l'amiral Jellicoe participent de l'histoire mondiale à son plus haut niveau.

La globalisation et la médiatisation de la planète pourraient faire d'un amiral un simple exécutant, mais il reste un personnage clef de l'intérêt général dont le rôle est complexe. En France, un amiral peut à la fois commander une zone maritime, disposer d'une escadre, intervenir dans la police de la navigation, de la pêche et des côtes, et lutter contre la pollution. Comme officier général, il commande aux troupes et aux navires placés sous ses ordres, comme préfet maritime, il est le commissaire de la république en charge du monde maritime.

Cet aperçu rapide, par ses questions directes et ses quelques affirmations, comme l'attribution du titre d'amiral dans certaines circonstances à des civils, est une invitation à l'ensemble des chercheurs, des témoins et des bonnes volontés à se joindre à nous pour continuer une enquête qui ne se veut pas limitée dans le temps.

L'AMIRAL DE LA FLOTTE JOHN JELlicOE (1859-1935),
L'HOMME QUI A DÉCIDÉ DU SORT DU MONDE

Jean-Louis Lenhof
université de Caen

L'objectif n'est pas de proposer ici une biographie exhaustive de l'amiral sir John Rushworth Jellicoe, de la Marine royale britannique. Il n'est pas non plus de reprendre par le menu le gros dossier de la bataille navale remportée par Jellicoe en mer du Nord, durant la Première Guerre mondiale, à savoir la bataille dite du Jutland – ou, pour les Allemands, du Skagerrak – (31 mai-1^{er} juin 1916), livrée entre supercuirassés britanniques et allemands au large des côtes occidentales du Danemark. Au reste, la place manquerait ici pour traiter valablement de ces deux thèmes majeurs de l'historiographie navale contemporaine.

L'objectif est à la fois plus modeste et plus adapté à l'argumentaire d'un colloque intitulé « Amirauté, Amiral : de l'Émir de la Mer aux amiraux d'aujourd'hui (XI^e-XXI^e siècles) ». Mes recherches personnelles¹, et celles que je dirige à l'université de Caen², sont dédiées à l'étude des gens de mer en action, donc du travail en mer, plus particulièrement à l'époque contemporaine, à l'heure de la révolution technique. Il convient de saisir ici un amiral « au travail », dans un contexte matériel qui, sans occulter l'impact de l'environnement maritime – au contraire –, n'avait plus grand chose à voir avec celui des batailles de l'époque nelsonienne. Et l'expression de « travail », qui pourrait apparaître mieux adaptée à la marine civile, est d'autant plus adéquate que Jellicoe lui-même, dans l'ouvrage écrit à chaud sur son temps de commandement – Jutland compris – à la tête de la grande flotte de bataille constituée dans les eaux métropolitaines pour les besoins de la guerre, a parlé non pas de combat ou d'opérations militaires, mais de « *work* »³.

- 1 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005.
- 2 Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof, Élisabeth Ridet (dir.), « Gens de mer au travail », *Cahiers de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen*, n° 47, avril 2007.
- 3 Admiral of the Fleet John R. Jellicoe, Viscount Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet, 1914-1916: its Creation, Development and Work*, London, Cassell, 1919. – « *Work* » peut tout aussi bien se traduire par « travail », « ouvrage » ou « œuvre ».

L'attention sera portée ici sur le moment crucial de la bataille du Jutland : la première rencontre entre les deux flottes de bataille, ou plus exactement, puisqu'il est question du travail de Jellicoe, les minutes qui ont précédé le début du duel d'artillerie, minutes qui ont vu Jellicoe prendre la décision de sa vie. Mais, avant d'analyser les enjeux et le déroulement de ces quelques minutes, il conviendra de décrire les conditions de travail d'un amiral, spécialement celles de Jellicoe au Jutland, et il conviendra aussi de relire les origines, le déroulement de carrière et le caractère de Jellicoe, pour pouvoir apprécier dans quelle mesure il s'était formé et avait été sélectionné pour le « grand jour ».

LES CONDITIONS DE TRAVAIL D'UN AMIRAL, SPÉCIALEMENT À LA BATAILLE DU JUTLAND

252 Contrairement à ses collègues responsables à la mer de navires de commerce ou de pêche, l'amiral commande plusieurs unités à la fois, dont il doit organiser l'évolution de façon coordonnée, depuis un navire amiral doté d'ailleurs de son propre commandant. De plus, le vrai travail de l'amiral, celui auquel il s'est préparé depuis le début de sa carrière d'officier, c'est le combat en environnement maritime. Plus exactement, pour l'amiral, le travail suprême consiste en la conduite de batailles entre escadres composées de *capital ships*. Depuis que de telles batailles existent, la caractéristique fondamentale du « travail » de l'amiral est qu'il doit commander son escadre au cœur même de l'action, disposant de moyens d'information aléatoires pour faire ce qu'on attend de lui : prendre des décisions, et si possible les bonnes. Si l'évolution des techniques militaires à l'époque contemporaine a eu pour effet, comme cela s'est précisément vu durant la Première Guerre mondiale, d'amener les généraux pourvus d'un commandement opérationnel à agir en arrière de la ligne de combat, cela ne s'est pas passé ainsi pour les amiraux.

Au Jutland, Jellicoe, comme son adversaire Reinhard Scheer, tout commandants en chef qu'ils étaient, furent plongés en plein dans le chaudron de la bataille, et c'est là qu'ils durent prendre des décisions vitales. Les nouvelles techniques ont même aggravé leur situation, en diminuant drastiquement leur temps déjà limité de réflexion : ils ont eu à donner leurs ordres depuis la passerelle de monstres bardés d'acier, d'un coût colossal, capables de tirer au-delà de la limite de visibilité et, surtout, lancés à toute vapeur les uns vers les autres. Au large du cap Trafalgar, le 21 octobre 1805, les vaisseaux de ligne britanniques, faute de vent, se sont « précipités » à la vitesse de quelques nœuds sur la ligne franco-espagnole ; une bonne brise aurait-elle soufflé, la vitesse n'aurait atteint au maximum que 10 nœuds. De toute manière, la portée efficace des projectiles d'artillerie navale, d'ailleurs non explosifs et pesant une quinzaine de kilogrammes pour les plus gros, n'était en ce temps là que d'un quart de mille

marin. Le 31 mai 1916, les deux flottes de bataille ont couru l'une sur l'autre à pleine puissance de leurs machines, à une vitesse de rapprochement d'environ 35 nœuds, soit la vitesse d'un train express de l'époque⁴, et chacune des pièces de l'artillerie principale que portaient les navires, pouvait projeter des obus – explosifs – de plus d'une demi-tonne à une distance de 10 milles marins, aucune bataille ne devant se livrer à moins de 6 milles de distance⁵. Winston Churchill, qui fut le ministre de tutelle de Jellicoe entre 1911 et 1915, a su, mieux que personne, dans son style inimitable, ramasser tout cela en une paire de phrases :

L'amiral, sur sa passerelle, conduit en personne sa flotte ou son escadre au combat ; son fier pavillon est la cible sur laquelle se concentre le feu ; en un moment, et presque d'un signe, il dirige la marche de la bataille la plus grande et la plus acharnée, [...] c'est une figure de héros [...]. Pas un général [...] n'a à résoudre des questions aussi scientifiques, aussi effrayantes. Ses puissants bâtiments, dont chacun équivalait au moins, comme arme de guerre, à toute une division d'infanterie, disparaissent en une seule explosion⁶...

Un autre aspect constant des batailles d'escadres navales, c'est qu'elles sont un événement rare dans l'histoire des conflits, et qu'elles ne durent jamais très longtemps. Le Jutland, seule vraie bataille d'escadres de toute la Première Guerre mondiale, n'a pas dérogé à ces règles. Ce fut même un cas d'école, mais un cas d'école tout de même un peu particulier. En tant que duel au sommet entre cuirassés, cette bataille aurait été digne des analyses d'un Clausewitz, et elle avait été prévue par un Mahan. Elle est venue couronner un demi-siècle de « révolution navale », et deux décennies d'une hallucinante course aux armements navals. Dernière bataille de l'histoire du monde à ne mettre en ligne que des *battleships* conçus comme des plates-formes d'artillerie – les plus grandes et les plus puissantes jamais mises à flot – la bataille du Jutland a sans conteste été « *the culminating surface action of the age of steam* »⁷ et, donc, la plus grande bataille navale de l'histoire : les grandes batailles d'escadres ultérieures, celles de la Seconde Guerre mondiale, ont été aéro-navales. Or, pour Jellicoe, dans ce duel titanesque, aucune erreur n'était possible. Jamais un amiral, même britannique, fût-il Nelson, n'avait eu de telles responsabilités : la moindre de ses décisions, prise dans l'incertitude d'une bataille de haute mer

4 Edmond Delage, *Le Drame du Jutland*, Paris, Grasset, 1929, p. 133.

5 Amiral Sir Reginald Hugh Bacon, *Le Scandale de la bataille du Jutland*, 1925, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1928, p. 48.

6 Winston S. Churchill, extrait d'un article paru dans le *London Magazine* à l'automne 1918, fourni en appendice de Georg von Hase, *La Bataille du Jutland vue du Derfflinger. Souvenirs d'un officier allemand*, 1920, trad. de l'allemand, Paris, Payot, 1922, p. 148.

7 E. B. Potter (dir.), *Sea Power. A naval history*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2nd ed., 1981, p. 211.

consistant en duels d'artillerie à gros calibres et très longue portée, mettait en jeu l'intégralité de la force de frappe navale de son pays. Scheer était dans une situation équivalente, mais l'Allemagne impériale était le *challenger*, face à une Grande-Bretagne qui jetait en mer du Nord non seulement sa flotte mais encore l'outil de sa suprématie sur les mers et sur l'outre-mer, voire la suprême garantie de son existence en temps que nation.

254 Les choix que Jellicoe a faits dans ces quelques heures de 1916 sont encore discutés, sinon discutables⁸. Le débat à ce sujet est même un créneau profitable pour les éditeurs anglo-saxons. Un Horatio Nelson opportunément ressuscité, un David Beatty non pas subordonné à Jellicoe mais responsable de la flotte, non pas affecté au commandement de l'escadre de croiseurs chargés d'éclairer les cuirassés mais commandant en chef, auraient-ils fait mieux que de contraindre Scheer à regagner ses bases en abandonnant toute perspective de contester la maîtrise des mers à l'ennemi ? On n'esquivera certes pas ici ce débat, tout en se classant plutôt parmi les « jelicoeistes » que parmi les « beattystes », raisonnant en tout état de cause du point de vue de l'historien, c'est-à-dire maniant à bon escient l'optique « contre-factuelle » et n'oubliant jamais d'expliquer les faits et gestes des acteurs de l'histoire dans leur contexte et arrière-plan mental, tels qu'ils peuvent être reconstitués.

Le 31 mai 1916, entre 17 heures 55 et 18h16 GMT, Jellicoe vécut un moment qui peut être rétrospectivement vu comme l'apogée de sa carrière. De la passerelle de son *Iron Duke*, qui fend les flots à toute allure, au sein de la formidable flotte de bataille britannique, il apprend que la flotte de bataille allemande, accrochée par sa force d'éclairage, se précipite directement sur lui ; il sait qu'il a l'avantage de la surprise, mais les informations dont il dispose sur la localisation exacte des forces allemandes sont très fragmentaires et incertaines. Malgré tout, il lui a fallu, en quelques minutes, décider d'un ordre de déploiement pour ses supercuirassés, dont l'issue de toute la bataille a découlé. Au prix de pertes plus élevées que celles de l'adversaire, mais n'atteignant pas le cœur de la flotte, car subies lors du duel entre forces d'éclairage, l'amiral Jellicoe s'est finalement, au matin du 1^{er} juin, adjugé un grand succès tant tactique que stratégique. Sur le moment, les Allemands, qui avaient échappé de justesse au pire, ont crié

8 Pour une présentation synthétique des événements, on peut renvoyer à Philippe Masson, « La bataille du Jutland », *14-18, le magazine de la Grande Guerre*, n° 8 et n° 9, juin-juillet et août-septembre 2002, p. 20-29 et 16-23, et à François Tonic, « 1916, Jutland : le jour où tout pouvait basculer », *Histoire de la Marine*, n° 10, automne 2007, p. 39-44. On trouvera un récit de la bataille mis en perspective par rapport à deux siècles d'histoire navale dans Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, op. cit., p. 433-442. Pour aller plus loin en français, se reporter à René Maine, *Nouvelle histoire de la marine*, t. 2 : *La vapeur, la cuirasse et le canon. Le Jutland*, Paris, Éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1977, 2^e partie, p. 165-428, et à François-Emmanuel Brézat, *Le Jutland (1916), la plus formidable bataille navale de tous les temps*, Paris, Economica, 1992.

victoire, sous prétexte que, tactiquement parlant, ils avaient eu l'avantage en matière de navires coulés et de marins tués ; mais cette argumentation, de bonne guerre, si l'on ose dire, n'était que de circonstance : Jellicoe a gagné la bataille du Jutland, tactiquement d'abord, parce qu'il est resté « maître du terrain », et parce qu'à la suite de la bataille l'essentiel de la flotte allemande a été immobilisé de longs mois pour réparation, alors que la flotte britannique restait totalement opérationnelle⁹ ; stratégiquement ensuite, parce que Scheer lui-même, dans son rapport sur la bataille adressé à son empereur, fort marri de s'être laissé deux fois « barrer le T » et d'avoir échappé comme par miracle à la destruction, en a conclu que tout espoir de briser au moyen des cuirassés le contrôle de l'Entente sur les mers était désormais vain, conclusion qu'il a exprimée par la circonlocution suivante : « Il ne peut y avoir aucun doute que même l'issue la plus heureuse d'une bataille navale ne forcera pas l'Angleterre à la paix »¹⁰. Comme l'a dit un journaliste américain de l'époque, la flotte allemande avait attaqué¹¹ son géôlier et lui avait porté de sérieux coups, mais elle était toujours en prison¹².

L'opinion britannique a très vite compris que le Jutland avait bien été une victoire pour le camp de l'Entente mais, remise de ses émotions, elle a aussi très vite déploré que le Jutland n'ait pas été un nouveau Trafalgar, débouchant sur l'anéantissement de la flotte ennemie. Ce thème de la grande victoire sans appel qu'aurait pu être le Jutland reste encore aujourd'hui très vivace dans la production historique anglo-saxonne, qui voit souvent la grande bataille de supercuirassés comme une terrible occasion perdue, la montagne ayant accouché d'une souris. De fait, le Jutland n'a pas été un nouveau Trafalgar, mais est-ce dû au fait que Jellicoe s'est révélé en-dessous de la tâche, voire dépassé par les événements, comme d'autres officiers généraux confrontés aux réalités non prévues de la première guerre mondiale¹³ ? Ou bien doit-on incriminer les dysfonctionnements de la Royal Navy qui n'a pas su correctement digérer, matériellement et humainement, durant une longue phase de paix, la révolution de la vapeur puis celle du supercuirassé ? Ces deux options doivent s'effacer devant une troisième : quelles qu'aient pu être les erreurs de Jellicoe et de ses

9 Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Malabar (Florida), Krieger Publ., 1982, p. 246.

10 Cité dans René Maine, *Nouvelle histoire de la marine*, op. cit., t. 2, p. 387.

11 Pas dans les conditions qu'elle aurait d'ailleurs souhaitées.

12 Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall...*, op. cit., p. 246.

13 C'est quelque peu l'argumentation de C. Barnett, qui enferme dans le même sac, à cet égard, H. von Moltke, Jellicoe, Pétain et Ludendorff, mettant tout de même en exergue le fait que Jellicoe aurait été paralysé par la trop grande connaissance qu'il avait des défauts de sa flotte (« Le sabre d'abordage défectueux ») : Correlli Barnett, *The Swordbearers: Supreme Command in the First World War*, London, Eyre and Spottiswoode, 1963, Penguin Books ed., 1966, Part II : « Sailor with a flawed cutlass. Admiral Sir John Jellicoe », p. 121-218.

subordonnés, quelles qu'aient pu être les défaillances du matériel britannique, le Jutland s'est déroulé comme il s'est déroulé à la suite de choix stratégiques et tactiques mûrement réfléchis, faits par Jellicoe sur fond de recommandations dues à l'échelon politique. Et ces choix, dominés par la question de la préservation de la force de frappe navale britannique, cet élément-clé de la puissance et de l'Empire, ont décidé du devenir et de l'issue de la Première Guerre mondiale. Jellicoe a donc orienté l'histoire du monde : c'est le sens de notre titre quelque peu provocateur, surtout en France, où 1916 est vue essentiellement comme l'année de la bataille de Verdun.

COMMENT DEVIENT-ON COMMANDANT EN CHEF DE LA *GRAND FLEET*, ORGUEIL DE L'EMPIRE BRITANNIQUE ?

256 Le 12 décembre 1935, peu de temps après le décès de John Jellicoe et son inhumation dans la cathédrale Saint-Paul, aux côtés de Nelson¹⁴, le premier ministre conservateur Stanley Baldwin (1864-1947), député depuis 1908, prononce devant la Chambre des Communes un discours dans lequel il propose d'ériger au regretté premier comte Jellicoe de Scapa un monument « en signe d'admiration pour son illustre carrière navale et de gratitude pour ses dévoués services à l'égard de l'État »¹⁵. Il est possible de voir, en reprenant le dossier de la conduite de Jellicoe au Jutland, dans quelle mesure celui-ci a servi les intérêts vitaux de l'État britannique. Il convient de s'arrêter ici au fait que, dans son discours, le premier ministre a affirmé d'emblée que toute la carrière de Jellicoe « a été une préparation appropriée à ce qu'il a accompli », que l'Amiral de la Flotte s'est toujours préparé au mieux à « répondre à l'appel »¹⁶. Sans parler du risque de toute perspective un tant soit peu téléologique, l'historien doit-il retenir cette approche pour le moins favorable à l'intéressé – approche peu surprenante dans un discours qui fait office d'éloge funèbre ? Ce n'était évidemment pas l'avis des collègues – officiers généraux – de Jellicoe et d'autres officiers de la Royal Navy, appartenant plus ou moins à la coterie de David Beatty, qui, forts du poste de premier lord naval¹⁷ occupé par leur « patron » dans la décennie d'après-guerre, ont profité de ce qu'ils étaient en mesure de promouvoir et d'écrire une histoire officielle conforme à leurs vues.

14 John Jellicoe est décédé le 19 novembre 1935, et a été inhumé le 25 du même mois.

15 Stanley Baldwin, *Service of our Lives* [Recueil de discours], Hodder and Stoughton, London, 1937, p. 1.

16 *Id.*, p. 3.

17 Au sein de l'Amirauté britannique, administration centrale de la *Royal Navy*, le premier lord naval (*First Sea Lord*) est l'amiral, donc le professionnel, ayant la fonction la plus élevée, immédiatement en-dessous du responsable politique, le ministre de la Marine (dit *First Lord of Admiralty*). En France, on parlerait de « chef d'état-major de la Marine ».

Plus récemment, certains historiens anglo-saxons, tout en faisant litière des attaques *ad hominem* dont s'étaient rendus coupables les « beattystes », n'ont pas craint de camper encore et toujours sur le point de vue téléologique, quoique tirant des conclusions inverses à celles de Baldwin : non, Jellicoe n'avait pas été préparé « de façon appropriée » à ses responsabilités lors de la Première Guerre mondiale ; il fut le produit d'un système défectueux, celui de la marine victorienne, puis edwardienne, confrontée aux conséquences de la révolution navale. C'est notamment l'argumentation d'Andrew Gordon, qui y consacre... 11 chapitres de son imposant *opus* sur le commandement britannique à la bataille du Jutland¹⁸. Autant de raisons de s'attarder sur la carrière de Jellicoe jusqu'au « jour d'Armageddon »¹⁹. Le cas Jellicoe a été rendu particulièrement « intéressant » pour l'historien et le grand public parce que l'intéressé a été un des principaux chefs militaires de la Grande Guerre et qu'il commandait au Jutland. Sans cela, sa carrière n'aurait eu d'intérêt scientifique que dans le cadre d'une étude prosopographique portant sur les officiers généraux d'une marine du temps de paix, condamnée aux batailles virtuelles.

John Rushworth Jellicoe est né le 5 décembre 1859²⁰. Ironie de l'histoire, il est né la même année que le futur Empereur d'Allemagne Guillaume II, lui-même à moitié britannique par sa mère²¹. Sans un Guillaume II, plus ou moins manipulé par certains groupes de pression, et par Tirpitz, Jellicoe aurait certes fait une belle carrière dans la Royal Navy, mais elle serait restée largement anonyme au regard de la « grande » histoire. Cela dit, il était peut-être dans la logique même de la « révolution navale », celle de la mécanisation et du remplacement du vaisseau de ligne par le cuirassé, que la Grande-Bretagne se trouve un jour confrontée à une puissance navale nouvelle, s'appuyant sur de suffisantes ressources industrielles. Or Jellicoe avait précisément, au Jutland, le même âge que le type de navire qu'il a eu à commander. En effet, l'année 1859

18 Andrew Gordon, *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command*, London, John Murray, 1996, chap. 9-19.

19 Les Anglo-Saxons, élevés à la lecture de la Bible, aiment ce genre d'expression. Celle-ci, fort prisée des militaires, est tirée de l'Apocalypse de Jean, dernier livre du Nouveau Testament. Armageddon est le lieu où, en Israël, doit se livrer la dernière bataille de tous les temps.

20 Les éléments de biographie qui suivent sont tirés, pour la trame générale, de Geoffrey Calender, « Jellicoe, John Rushworth, First Earl Jellicoe, Admiral of the Fleet », dans L.G. Wickam Legg (dir.), *The Dictionary of National Biography, Supplement 1931-1940*, London, Oxford University Press, 1949 ; et d'Andrew Lambert, « Jellicoe, John Rushworth, First Earl Jellicoe », dans H.G.G. Matthew and Brian Harrison (dir.), *Oxford Dictionary of National Biography, from the earliest times to the year 2000*, Oxford, Oxford University Press, 2004, t. 29, p. 924-932. Pour plus de détails, nous avons eu recours à Admiral Sir Reginald Hugh Bacon, *The Life of John Rushworth, Earl Jellicoe*, London, Cassell and Co, 1936, et à Lieutenant-Commander (r.) John Winton, *Jellicoe*, London, Michael Joseph, 1981.

21 Christian Baechler, *Guillaume II d'Allemagne*, Paris, Fayard, 2003. Guillaume II de Hohenzollern (1859-1941) a été empereur d'Allemagne de 1888 à 1918.

a été une année charnière pour l'histoire navale du XIX^e siècle en particulier et de l'époque contemporaine en général, puisqu'elle fut, pour les flottes de guerre, la première année non pas de l'ère de la propulsion vapeur, mais de celle du cuirassé de haute mer. 1859 a été l'année de l'apparition des cuirassés à batterie, ancêtres des *superdreadnoughts* du Jutland : le 24 novembre, fut lancée la frégate française *Gloire*²², alors que se poursuivait la construction, entamée en juin, de la réplique britannique à la *Gloire*, le *Warrior*²³. Étant donné que ce dernier fut construit entièrement en fer, alors que la coque de la *Gloire* était encore en bois, et que le premier cuirassé britannique a été, lui, conservé jusqu'à nos jours, nos amis Britanniques le revendiquent comme ayant été le premier cuirassé au monde... à coque en fer, précisent-ils²⁴. Les premiers cuirassés avaient encore l'allure générale des vaisseaux qu'ils avaient détrônés, et disposaient d'une voilure, voilure complète de trois-mâts dans le cas du *Warrior*. Néanmoins, ils inauguraient un nouveau monde naval, celui dans lequel John Jellicoe a grandi et a construit sa carrière.

258

John Jellicoe est né à Southampton, le grand port de commerce du sud de l'Angleterre, situé, comme on le sait, près de la puissante base navale de Portsmouth. Son père étant par ailleurs capitaine au long cours, et sa mère provenant d'une famille qui avait donné des officiers – y compris généraux – à la marine de guerre britannique, l'orientation vers un métier maritime était pratiquement inéluctable. Cela étant, l'orientation vers la Navy n'allait pas de soi. En dépit de l'ascendance maternelle, déjà quelque peu lointaine, le futur amiral de la Flotte n'est pas né dans les bons « cercles sociaux ». Dans la Navy victorienne, le corps des officiers se renouvelait, de fait, essentiellement par autocrutement, parmi les fils et neveux d'officiers²⁵, ce qui le conduisait à se fermer et à devenir de plus en plus « aristocratique »²⁶. Ce corps avait perdu le rôle d'ascenseur social pour les classes moyennes qu'il avait eu au temps de Nelson ; c'était, il est vrai, en temps de guerre. Le père de John Jellicoe était certes capitaine au long cours, appartenant donc à l'élite d'une marine marchande qui était la première du monde. De plus Jellicoe père²⁷ n'était pas n'importe quel capitaine au long cours : il appartenait à ce groupe, alors nouveau, des commandants de paquebots à vapeur, au service de grandes compagnies par actions. En effet, il travaillait pour la Royal Mail Steam Packet

22 Jacques Chantriot, « La frégate-cuirassée *La Gloire* », dans *Marine et technique au XIX^e siècle*, Vincennes, SHM, 1988, p. 358.

23 Capt. (RN, r.) J.G. Wells, « Birth of the ironclad - *Gloire* and *Warrior* », dans *Marine et technique au XIX^e siècle*, op. cit., p. 379.

24 John Mac Ilwain, *HMS Warrior, 1860*, Andover, Jarrold Publ., 1991, p. 1.

25 Lieutenant-Commander (r.) John Winton, *Jellicoe*, op. cit., p. 13.

26 Andrew Lambert, « Jellicoe », art. cit., t. 29, p. 924.

27 John Henry Jellicoe (1825-1914).

Company, entreprise fondée en 1839 pour desservir, moyennant la signature d'un contrat avec l'administration postale, les Antilles, puis l'Amérique centrale et méridionale²⁸. Dans cette structure, Jellicoe père donna toute satisfaction, puisqu'il en devint, à la fin de sa carrière, le « *commodore* ». Par son père, John Jellicoe, né l'année où fut terminée la dernière grande et titanesque réalisation de l'ingénieur Isambard Kingdom Brunel : le paquebot géant *Great Eastern*, était donc très lié aux éléments les plus modernes du monde maritime britannique, mais cela ne l'incluait pas dans les cercles de fréquentation des milieux d'officiers de la *Navy*, qui considéraient les états-majors de la marine marchande avec condescendance. De plus, les études pour devenir officier de la Navy, les études préparatoires à l'entrée à l'École navale, comme celles au sein de cette École elle-même, étaient coûteuses, et les parents de John Jellicoe faillirent ne pas pouvoir y faire face.

Le futur amiral de la Flotte est entré dans la Royal Navy par une voie qui venait d'être instaurée et généralisée, puisqu'inaugurée seulement deux ans avant sa naissance. En effet, à la fois en raison des faiblesses constatées durant la guerre de Crimée et à cause de la nécessité de faire face à la modernisation des techniques²⁹, il avait été décidé, en 1857, que l'on adopterait le système français d'une école navale installée dans un vaisseau de ligne désaffecté, ancré dans une rade, où les « cadets » seraient formés, en un vrai cursus scolaire de deux ans, à des matières à la fois intellectuelles (mathématiques, français) et professionnelles (navigation, matelotage) avant d'embarquer, comme cela se faisait jusqu'alors directement, avec le statut de *midshipman* (élève-officier proprement dit)³⁰. Toutefois, l'âge de recrutement restait assez tendre, correspondant à la fin des études primaires, alors qu'en France, on n'entrait à l'école navale qu'après avoir, au moins, commencé des études secondaires. De fait, John Jellicoe intègre le *Britannia*, ancré derechef à Dartmouth, en 1872, alors qu'il n'a que 12 ans et demi.

Le système de « recommandation » n'avait pas totalement disparu : Jellicoe père dut faire jouer ses relations – un ami secrétaire naval à l'Amirauté – pour que le jeune John soit pris. Néanmoins, et ce fut la chance de ce dernier, un système plus méritocratique était en train de se mettre en place. Déjà formé à la conduite des embarcations et au matelotage du fait de son milieu d'origine, John Jellicoe se révèle aussi comme un brillant sujet dans les matières intellectuelles. D'emblée, il s'affirme comme un futur « officier-savant », ce

28 Rodney Baker, Alan Leonard, *Great Steamers White and Gold. A History of Royal Mail Ships and Services*, Southampton, Ensign Publications, 1993, p. 9.

29 C.I. Hamilton, *Anglo-French Naval Rivalry, 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1993, p. 187.

30 Captain John Wells, *The Royal Navy, An Illustrated Social History, 1870-1982*, Stroud, Sutton Publishing, 1994, p. 6.

qu'il a effectivement été. C'était une espèce d'officiers dont la Royal Navy ne regorgeait guère, au contraire de la marine de guerre française. Certes, Jellicoe n'est jamais allé jusqu'à faire preuve de cette curiosité, de ce goût de l'exotisme et de ces dons intellectuels dont ont fait montre nos Pierre Loti ou Claude Farrère. Il n'est pas non plus allé jusqu'à mener une réflexion d'ordre quasi universitaire sur les questions stratégiques, à l'instar d'un Herbert Richmond, d'ailleurs fort isolé dans la Royal Navy³¹. Néanmoins, après la fin de sa carrière active, il a écrit trois livres sur ses expériences de 1914-1917 – trois livres qui, sans être aussi brillants que ceux de Churchill sur la même période, ont le mérite de la clarté, de la solidité et du professionnalisme³². Surtout, Jellicoe s'était révélé très tôt comme un génie des mathématiques, capable dès le plus jeune âge, aux dires d'un répétiteur qui le préparait à l'entrée à l'École navale, de résoudre les problèmes les plus complexes. Cette intelligence mathématique, au besoin un peu « froide », lui fut du plus grand secours au Jutland. Formatrice dans un sens connexe fut aussi son appétence, nullement exceptionnelle dans la Grande-Bretagne de l'époque, pour les sports de compétition, collectifs ou non (cricket, tennis).

Après avoir complété sa formation comme *midship* à bord de navires qui n'étaient pas des navires-écoles d'application, concept alors étranger à la Royal Navy, mais des navires du service normal, en opérations, John Jellicoe progresse dans la hiérarchie des grades à une allure soutenue. Il est lieutenant de vaisseau dès 1880, donc à l'âge de 21 ans, quand la moyenne constatée dans la marine de guerre britannique au cours des années 1900-1910 est de 23 ans, bien moindre d'ailleurs que dans la marine française³³. En 1891, John Jellicoe accède au grade de capitaine de frégate, soit au même âge que la moyenne mais, pour les grades supérieurs, il y accède constamment à des âges plus tendres que la moyenne : capitaine de vaisseau à 38 ans au lieu de 40, contre-amiral à 48 ans au lieu de 49, vice-amiral à 51 ans au lieu de 55, amiral à 55 ans au lieu de 59. Enfin, la distinction suprême, celle d'amiral de la Flotte, lui est décernée à l'âge de 60 ans au lieu de 65. On remarque que son écart à la moyenne s'est accru lors du passage au niveau des officiers généraux, qu'il n'était évidemment pas donné à tous d'atteindre. La guerre a joué son rôle pour l'accès quelque peu accéléré aux deux derniers niveaux. Jellicoe n'a certes pas bénéficié de promotions aussi

31 Barry Hunt, *Sailor-Scholar: Admiral Sir Herbert Richmond, 1871-1946*, Waterloo, Sir Wilfrid Laurier University Press, 1982.

32 Outre *The Grand Fleet*, l'amiral Jellicoe a publié *The Crisis of the Naval War*, London, Cassell, 1920, et *The Submarine Peril: the Admiralty in 1917*, London, Cassell, 1934.

33 Philippe Quérel, « Aperçu sur le corps des officiers supérieurs et généraux de la Marine au début du xx^e siècle », dans André Zysberg et Éric Barré (dir.), *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, Saint-Vaast-la-Hougue, Musée maritime de l'île Tatihou, 2001, p. 40.

rapides que celles, exceptionnelles, dont a pu se prévaloir David Beatty, d'ailleurs plus jeune que lui, car né en 1871, et au demeurant moins « savant » : Beatty a été lieutenant de vaisseau au même âge que Jellicoe mais est devenu capitaine de vaisseau dès l'âge de 29 ans et contre-amiral à 38 ans³⁴. Néanmoins, Jellicoe a bien dû « passer sur le corps » de nombreux collègues plus anciens que lui.

Son premier embarquement, à l'âge de 14 ans et demi, a été marquant : il a duré deux ans et demi. Servant à bord d'une frégate chargée de « montrer le pavillon » un peu partout, Jellicoe tâte d'emblée des avantages et contraintes d'être membre d'une marine de guerre à vocation mondiale. À bord de ce navire « de croisière » à propulsion mixte, dont le commandant a soin d'économiser le charbon, le jeune *midship* fait le dur apprentissage de la voile, ce dont il fut toujours fier, prétendant, comme beaucoup de responsables de marines de l'âge de la machine après lui, que c'était une excellente école pour le corps et l'esprit. Cela dit, très rapidement, Jellicoe est appelé à embarquer à bord des *capital ships* les plus modernes : de 1877 à 1902, il est très fréquemment officier à bord de cuirassés, dans l'état-major du navire puis dans l'état-major d'un amiral, principalement au sein de l'escadre de Méditerranée, basée à Malte. Sa carrière d'officier général aussi se déroule largement à bord de cuirassés : commandant en second de l'escadre de l'Atlantique, en 1907-1908 ; commandant en chef de cette même escadre, en 1910-1911 ; commandant d'une escadre métropolitaine de *dreadnoughts*, en 1911-1912. Mais, à partir de 1889, et surtout de 1902, année qui est aussi celle de son mariage, Jellicoe fait également des séjours de plus en plus longs à l'Amirauté, à des postes sans cesse plus importants : assistant du directeur de l'artillerie navale, entre 1889 et 1891 ; membre du comité de l'artillerie, en 1897 ; assistant naval du *controller* (chargé des constructions), entre 1902 et 1904 ; directeur de l'artillerie navale, entre 1905 et 1907 ; *controller* et troisième lord naval, entre 1908 et 1910 ; second lord naval chargé du personnel, entre 1912 et 1914.

Quels ont été les ressorts d'une telle carrière ? Jellicoe sut réussir brillamment les examens de début de carrière : entré second à l'École Navale, il en sort premier, sur 39. En 1878 et en 1882-1883, il fait de brillants stages au Royal Naval College de Greenwich, pour une formation de niveau supérieur, où il se fait remarquer pour ses performances en mathématiques. Il excelle aussi dans les compétences pratiques, depuis l'aptitude à commander des manœuvres... à la voile, jusqu'au perfectionnement, souhaité par lui, dans le maniement de l'artillerie moderne, à bord du navire-école à feu *Excellent*, en 1883-1884. Par ailleurs, il participe plusieurs fois, non sans se distinguer, à des expéditions du

34 Henri Le Masson, « Un chef magnifique, l'amiral Beatty (1871-1936) », dans *Propos maritimes*, Paris, Éditions maritimes et d'Outre-Mer, 1970, p. 114, 116 et 118.

type « politique de la canonnière » : dans les détroits turcs en 1877-1878, pour intimider les Russes ; en Égypte, en 1882 ; en Chine, en 1898-1900. En ces occasions, Jellicoe a fait l'expérience du combat, en fait surtout à terre. Il est même gravement blessé en Chine, lors de l'expédition contre les *Boxers* (1900). Du reste, il avait déjà frôlé la mort de très près, en 1893, lors d'un accident resté fameux, qui l'a d'autant plus marqué qu'il est survenu lors de manœuvres d'une flotte de cuirassés : le 22 juin de cette année-là, lors d'un exercice au large de Tripoli, l'amiral Tryon, qui commandait l'escadre de Méditerranée, ordonna à ses navires, qui avançaient sur deux colonnes, d'effectuer un virement de bord à 180° en ligne, chaque colonne en direction de l'autre. Malheureusement, la distance entre les deux colonnes n'était pas suffisante pour un croisement sans risque : le cuirassé *Camperdown* vint éperonner le *Victoria*, navire-amiral, qui sombra en huit minutes, entraînant dans la mort 329 hommes, dont l'amiral³⁵. Jellicoe, qui se tenait sur le pont du *Victoria*, put sauter à l'eau et survivre. Cet accident dramatique lui avait montré, à lui qui avait servi comme officier chargé des signaux, que les cuirassés à vapeur étaient délicats de maniement, et que leurs évolutions devaient être réglées minutieusement. On pouvait aussi, toutefois, s'interroger sur le fait que les commandants d'unité, constatant le danger de la manœuvre ordonnée, n'aient pas osé désobéir.

Toujours est-il que Jellicoe a été placé très tôt à des postes et dans des situations où il a pu se faire remarquer de ses supérieurs, qui l'apprécièrent et le notèrent en conséquence. Comme dans toutes les marines du monde, il lui fallait toutefois s'attacher à un « patron » dont la protection lui ouvrirait la voie des hautes sphères. Jellicoe eut la chance d'avoir comme « patron » John Arbuthnot Fisher (1841-1920)³⁶. Fisher, premier lord naval de 1904 à 1910, contribua à révolutionner la Royal Navy pour la mettre à la hauteur des défis de la fin du XIX^e siècle. Il fut le promoteur du supercuirassé³⁷. Il remarqua Jellicoe pour la première fois en 1883-1884, à bord de l'*Excellent* qu'il commandait lui-même, avec le grade de capitaine de vaisseau, et qu'il venait de rénover. Cela valut à Jellicoe de devenir instructeur à bord du même navire. Tout comme Jellicoe, Fisher était étranger par ses origines au cercle d'autorecrutement des officiers de la Navy. Il n'avait pas l'âge d'être le père de Jellicoe, mais il était suffisamment plus âgé que son protégé et bien avancé en carrière pour lui servir de « locomotive », ce qui fut le cas : dès 1885, il le prend dans son équipe quand

35 Gérard Garrier, « La catastrophe du H.M.S. *Victoria* (1893) », *Marines magazine*, n° 38, décembre 2004, p. 4-11.

36 Amiral Sir Reginald H. Bacon, *La Vie et l'œuvre de Lord Fisher, amiral de la Flotte (1841-1920)*, 1929, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1931.

37 Cf. Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, University of South Carolina, 1999.

il devient chef d'état-major de l'escadre de Méditerranée ; en 1889, c'est encore lui qui prend Jellicoe pour le seconder, cette fois-ci à la direction de l'artillerie, à l'Amirauté ; en février 1905, le même Fisher, devenu premier lord naval, place Jellicoe à la direction de l'artillerie, où il joue un rôle évidemment clé dans la réalisation du *Dreadnought* ; enfin, c'est Fisher qui, de sa retraite, fait le siège du ministre Churchill pour qu'il nomme Jellicoe commandant en chef de la flotte de bataille britannique, ce qui est effectif en 1914. Fisher était persuadé que Jellicoe était le commandant en chef idéal pour la flotte ultramoderne que lui-même avait contribué à construire et à réunir. Certes, l'intéressé n'avait jamais eu l'occasion de commander directement un cuirassé³⁸, mais son expérience professionnelle était des plus solides et variées. Surtout, il avait fait la preuve de ses compétences d'organisateur de type « industriel », conscient des enjeux stratégiques. Et puis Fisher faisait le pari que Jellicoe possédait les qualités de commandement, de jugement et de promptitude dans la décision, dont la flotte britannique allait avoir besoin un jour ou l'autre lors de la bataille au sommet.

Au cours de toutes ces péripéties, Jellicoe s'est forgé le caractère. En dépit de son origine sociale et de son côté « savant », il s'est bien intégré au « club » des officiers de marine. Petit en taille, d'allure modeste³⁹, réservé, modérément excentrique et bien moins charismatique que son mentor Fisher, il a toujours su, néanmoins, « avoir le contact » avec ses collègues, pairs, supérieurs ou subordonnés. Comme commandant à la mer, et plus tard comme commandant en chef de la flotte de bataille britannique, il a suscité de fortes adhésions et ce qu'il faut bien appeler de la « popularité »⁴⁰, qui ont donné libre cours à leur déception quand, en décembre 1916, il quitte la flotte avec laquelle il ne faisait qu'un pour devenir premier lord naval, et surtout quand, en décembre 1917, il fut sèchement « remercié » par le ministre après avoir fait face victorieusement au plus gros de la guerre sous-marine à outrance. Jellicoe était d'ailleurs un homme affable, un convive agréable et prévenant, surtout en situation « diplomatique »⁴¹. Dès le plus jeune âge, il est décrit comme quelqu'un de très calme et réfléchi, doté d'un flegme tout britannique et d'une grande maîtrise de soi. Il fit montre aussi très tôt d'un humour caustique, contrebalçant – ou accompagnant ? – une très grande confiance en sa destinée. En janvier 1878, ayant à peine dépassé l'âge

38 En 1903-1904, il avait commandé un croiseur-cuirassé, d'ailleurs pour y expérimenter une artillerie modernisée.

39 Comme le montre le portrait photographique « officiel » fourni en frontispice de : *The Times Book of the Navy*, London, *The Times*, September 1914.

40 Voir le témoignage d'un attaché naval russe, l'amiral Gustav von Schoultz, *Avec la « Grand Fleet », 1915-1918. Souvenirs de guerre*, 1925, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1928, p. 77.

41 Amiral Gustav von Schoultz, *Avec la « Grand Fleet », 1915-1918. Souvenirs de guerre*, op. cit., p. 76-77 et 126-127.

de 18 ans, il est sur le pont du cuirassé H.M.S. *Agincourt* lors du passage des Dardanelles, alors que nul ne sait si les forts turcs ne vont pas tirer sur l'escadre britannique. Dans une lettre, sa mère lui demande s'il n'a pas été « nerveux » en cette occasion. Il répond : « Je ne me suis pas du tout senti nerveux, et je suis surpris que tu demandes cela au futur amiral Sir John Rushworth Jellicoe, Commandeur de l'Ordre du Bain... »⁴².

Une seule fois, Jellicoe a paru perdre quelque peu son calme : ce fut lors de sa nomination à la tête de la flotte de bataille britannique, au début de la Grande Guerre. Désigné officiellement, fin juillet 1914, pour seconder l'amiral Callaghan, il arrive au mouillage de la flotte, début août, en sachant qu'il est là pour, dès l'ouverture des hostilités, remplacer son collègue, jugé trop âgé par Whitehall. Arrivé à son poste, il envoie – en vain, d'ailleurs – télégramme sur télégramme à Churchill pour qu'il renonce à cette perspective. Il déplaît à Jellicoe de signifier à Callaghan sa disgrâce et d'organiser avec lui son départ, de priver la flotte d'un chef qui commençait à l'avoir passablement en main. Peut-être Jellicoe, une fois sur place, s'est-il soudain mieux rendu compte des écrasantes et inédites responsabilités qui allaient être les siennes. Et, de fait, il y avait de quoi.

264

JELICOE AU JUTLAND : LES MINUTES LES PLUS INTENSES

On a tellement reproché à Jellicoe de ne pas avoir remporté un deuxième Trafalgar qu'il convient, avant de centrer l'attention sur le moment crucial du « déploiement », de bien exposer en quoi les enjeux, au Jutland, furent tout à fait différents, tant en ce qui concerne le déroulement du conflit que du point de vue matériel, et en matière d'intérêts géostratégiques nationaux, de ceux auxquels Nelson et ses collègues ont eu à faire face.

Quels enjeux stratégiques dans le cadre de la guerre mondiale ?

La bataille du Jutland a mis aux prises, après presque deux ans d'attente et de parties de cache-cache en mer du Nord, non exemptes d'accrochages entre croiseurs, la totalité de la force de frappe navale des deux antagonistes, à savoir la Grand Fleet britannique d'un côté et la Hochseeflotte allemande d'autre part, toutes les deux sous commandement unique d'officiers généraux n'ayant aucun supérieur en matière opérationnelle (tactique) – amiral Jellicoe *versus* amiral Scheer –. L'action des deux amiraux était toutefois encadrée par des instructions d'ordre stratégique émanant de leurs administrations centrales respectives et, encore plus, des autorités politiques de leur pays : le cabinet britannique, d'une part, et l'empereur d'Allemagne, d'autre part. Cet encadrement n'a pas pesé

⁴² Cité dans John Winton, *Jellicoe, op. cit.*, p. 19.

pour rien dans le déroulement dans la bataille : dans la mesure où tous les cuirassés des deux camps ont été mis en ligne, les considérations stratégiques ont fortement conditionné le recours aux options tactiques, déjà lourdement déterminées par les impératifs liés au type de matériel utilisé.

Construite en l'espace de quelques décennies, à partir de rien, ou presque, la flotte de bataille allemande avait été conçue pour défier la suprématie britannique, et pour contraindre Londres, confrontée à une forme de dissuasion « du faible au fort », à faire une place à Berlin dans la domination du monde⁴³. Mais, pour le cas où une guerre s'ensuivrait, la doctrine d'emploi forgée par l'artisan de cette construction, l'amiral Tirpitz, doctrine qui s'affichait comme purement défensive, ne reposait que sur la seule hypothèse d'une attaque de la marine britannique contre les bases et les côtes allemandes⁴⁴.

L'idée d'une guerre navale préventive avait bien traversé, à certains moments, l'esprit d'amiraux britanniques, tel que Fisher. En outre, la première guerre mondiale, du point de vue de la confrontation germano-britannique, peut être comprise, en définitive, comme une guerre préventive menée par Londres, l'Empire allemand apparaissant comme le fauteur de guerre, alors que le programme Tirpitz n'était pas achevé. Néanmoins, la stratégie choisie par les Britanniques dès août 1914 ne correspondit en rien aux prévisions du ministre allemand, tout en se situant dans le droit fil de ce que Londres avait déjà mis en place contre un ennemi continental capable d'aligner une flotte de haute mer conséquente, lors des guerres napoléoniennes : blocus de cet ennemi, destiné à l'étouffer économiquement et à le contraindre à sortir sa flotte pour tenter de briser ce blocus et, en attendant que tout cela fasse effet, soutien aux adversaires continentaux de ce même ennemi puisqu'évidemment la décision finale, quoique fortement conditionnée par le facteur maritime, devait avoir lieu sur le théâtre terrestre. En 1914-1916, le souvenir des guerres napoléoniennes, malgré le siècle écoulé et la « révolution navale », était encore dans tous les esprits et servait de référence. Dans les années 1890, lors de leur parution, les ouvrages de l'amiral américain Alfred Thayer Mahan, le Clausewitz de la mer⁴⁵, avait été lus de part et d'autre de la mer du Nord : tous les responsables navals étaient persuadés que, plus que jamais, la maîtrise des mers ferait la différence et que cette maîtrise ne pouvait s'obtenir que par la bataille d'escadres. Entre 1793 et 1815, la Royal Navy avait bloqué les côtes contrôlées par la France, révolutionnaire, puis impériale,

43 Holger H. Herwig, « *Luxury Fleet* ». *The Imperial German Navy, 1888-1918*, London, The Ashfield Press, 1980.

44 François-Emmanuel Brézet, *Le Plan Tirpitz, 1897-1914 : une flotte de combat allemande contre l'Angleterre*, Paris, Librairie de l'Inde, 1998.

45 Pierre Naville, *Mahan et la maîtrise des mers* (avec pages choisies), Paris, Berger-Levrault, 1981.

et, par trois fois, mais trois fois seulement, elle avait pu imposer la bataille aux escadres françaises, pour finir par la victoire sans appel de Trafalgar.

Il y avait tout de même quelques différences entre la situation de 1914-1916 et celle de l'époque napoléonienne. L'Allemagne wilhelminienne, plus dépendante du commerce maritime que la France de Napoléon I^{er}, était moins favorisée que le Premier Empire français du point de vue géographique : les îles Britanniques lui fermaient l'accès à l'océan mondial, et son échec terrestre dans la « course à la mer », à l'automne 1914, ne lui avait pas permis d'alléger ce genre de contrainte. Mais, du point de vue britannique, la flotte allemande apparaissait bien plus formidable comparativement, du point de vue qualitatif encore plus que du point de vue quantitatif, que la flotte française ne l'avait été un siècle plus tôt. De plus, le blocus rapproché des côtes de l'ennemi continental n'était plus possible aux capital ships, en raison des problèmes de ravitaillement en combustible, et surtout par suite des dangers présentés par de nouvelles armes, telles que les torpilles et les mines, délivrées par des vecteurs « furtifs » (torpilleurs, mouilleurs de mines, submersibles divers). En fait, si la révolution navale avait abouti à la construction de forteresses flottantes qui avaient relégué les vaisseaux de ligne d'antan, pourtant plus grandes « machines » mouvantes en leur temps, au rang de nains, ces accumulations d'acier apparaissaient comme bien vulnérables, eu égard à leur coût colossal. Formidables outils de dissuasion, elles étaient plus problématiques d'emploi comme outils militaires effectifs.

Dans ces conditions, dès le 30 juillet 1914, avant même l'entrée en guerre officielle de la Grande-Bretagne et compte tenu de l'évolution de la crise internationale⁴⁶, les cuirassés de Sa Majesté furent rassemblés, équipages complets⁴⁷, au titre de la « concentration stratégique », dans la rade de Scapa Flow⁴⁸. Le 4 août, dernier jour de paix⁴⁹, Jellicoe, qui était déjà présent à Scapa, ouvrait le courrier qui le nommait officiellement commandant en chef de l'ensemble de forces ainsi constitué. Jusque-là répartis entre les Home Fleets, les capital ships britanniques devaient être fondus en un seul ensemble opérationnel, en une seule « flotte de bataille », la Grand Fleet. Scapa Flow, dans

46 Winston S. Churchill, *La Crise mondiale*, t. 1 : 1914-1915, 1923, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1924, p. 192.

47 Étant donné que les réservistes, précédemment appelés à une période d'exercice, avaient été maintenus à bord.

48 Cette concentration stratégique, ordonnée le 28 juillet, n'avait pas échappé à l'attaché naval allemand. Elle fut un des éléments clés dans le processus de déclenchement de la Première Guerre mondiale, mais dans quel sens ? A-t-elle convaincu Berlin que Londres, de toute façon, avait l'intention d'en découdre avec son *challenger* naval, ou bien, effectuée au détriment d'une puissante démonstration au large des côtes allemandes, a-t-elle poussé Berlin à la faute, en lui faisant croire que la Grande-Bretagne resterait neutre ?

49 L'ultimatum britannique à l'Allemagne, concernant l'invasion de la Belgique, expira à minuit ce jour-là.

les Orcades, donc très au nord de l'archipel britannique, était l'endroit idéal à la fois pour tenir la force de frappe éloignée des bases allemandes, la maintenir à une distance raisonnable pour une intervention contre une éventuelle sortie de la flotte ennemie, et lui permettre, par sa seule présence, d'interdire tout trafic commercial à destination des Empires Centraux transitant par la sortie septentrionale – la plus large – de la mer du Nord.

Les conceptions dominantes, tant du point de vue tactique que du point de vue stratégique, étaient la fois inspirées du passé glorieux de Trafalgar, de l'optique mahanienne et des impératifs tenant à la nécessité de faire opérer de façon coordonnée et optimisée les monstres d'acier qu'étaient devenus les capital ships. La recherche de la bataille décisive était à l'ordre du jour, comme à l'époque de la lutte contre la France napoléonienne, mais cette bataille était prévue comme une sorte de ballet de lignes de bataille, ballet bien réglé par un système de signaux. Plus question d'approche en formation puis de « mêlée », comme à l'époque de Trafalgar : l'objectif était de l'emporter par un meilleur déploiement de sa ligne, permettant de « barrer le T » à la ligne ennemie⁵⁰. Mais, pour en arriver là, il allait falloir entraîner et rendre homogène l'ensemble de cuirassés réuni à Scapa Flow. La capacité de la flotte à manœuvrer en un tout efficace était jugée comme un élément essentiel de dissuasion et aussi comme un argument à mettre en avant dans la propagande de guerre :

Cela fait, la danse commence. Nous appelons cela la danse car, même si les danseurs sont d'énormes vaisseaux déplaçant 20 000 tonnes ou plus, il n'y pas de métaphore mieux adaptée pour exprimer l'aisance, la flexibilité, la complexité et la précision de leurs mouvements⁵¹.

Conformément aux ordres de Whitehall, Jellicoe fit prendre la mer à la flotte dès le 4 août, pour parer à toute éventualité. La concentration stratégique et le blocus à distance ne devaient pas signifier une totale inaction en rade, d'autant que les forces navales britanniques bénéficiaient d'un espace de dégagement dans la partie septentrionale de la mer du Nord, possibilité que n'avait pas la flotte allemande. Mais cette sortie était aussi, dans l'esprit de l'amiral, la première étape dans un processus d'entraînement à l'action coordonnée en situation de guerre⁵².

50 C'est-à-dire faire en sorte que sa propre flotte formée en ligne soit, par rapport à la ligne ennemie, comme la barre supérieure d'un T par rapport à la barre verticale. Placée ainsi, la flotte pouvait concentrer latéralement tous ses canons – en tourelle – sur l'ennemi s'avançant en ligne de file et, de ce fait, ne pouvant utiliser efficacement sa puissance de feu contre les navires lui « barrant le T ». De plus, cet ennemi risquait de voir ses unités succomber l'une après l'autre sous le feu de tous les canons adverses.

51 *The Times Book of the Navy*, op. cit., p. 125.

52 John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 47.

La flotte allemande aurait eu intérêt à tenter le tout pour le tout dès le début de la guerre, alors que la balance de forces lui était moins défavorable qu'elle ne le devint en 1916. L'Amirauté britannique s'attendait à ce que les cuirassés allemands tentent au moins de s'opposer au passage du Pas-de-Calais par le corps expéditionnaire britannique : il n'en fut rien. La confrontation entre les deux flottes était donc encore à venir, si jamais elle venait. Elle promettait d'être un duel au sommet, très clausewitzien et très mahanien.

Un très lourd fardeau de responsabilités

268

Quand Jellicoe prend le commandement de la Grand Fleet, aucun superlatif n'est trop fort pour décrire la responsabilité écrasante qui lui échoit. Pour la première fois, qui plus est en temps de guerre, parce que la menace allemande a contraint Londres à regrouper tous ses capital ships dans les eaux métropolitaines, échoit à un seul homme le commandement opérationnel de l'ensemble de la force de frappe navale de la Grande-Bretagne, alors première puissance navale et coloniale du monde. À ce moment-là, cette force de frappe est la seule force militaire garante de la puissance britannique, car Londres ne dispose que d'une armée restreinte en Europe, à laquelle il lui faut d'ailleurs faire passer la Manche ; l'armée des Indes, elle, est plus imposante, mais elle ne vaut rien sans la maîtrise des mers. Comme si cela ne suffisait pas, le commandement confié au seul Jellicoe s'exerce sur une force de frappe navale comme la Grande-Bretagne n'en a jamais réunie et l'histoire jamais vu, tant du point de vue du coût que de la puissance. C'est « alors l'un des deux instruments de guerre les plus puissants au monde (l'autre étant l'armée allemande) »⁵³. Et cette force n'a cessé de s'accroître entre le 4 août 1914 et le 31 mai 1916, ce qui a alourdi d'autant le fardeau de responsabilités de Jellicoe.

Ce fardeau était d'abord d'ordre financier. La question du financement a toujours été fortement présente dans l'histoire de la guerre sur mer, mais la révolution technique du XIX^e siècle et la rivalité franco-britannique, puis la course acharnée aux armements navals que se livrèrent Londres et Berlin après 1897, en ont fait un facteur de tout premier plan. La valeur atteinte par les matériels confiés à Jellicoe a de quoi donner le vertige⁵⁴. Le coût unitaire des

53 Sebastian Haffner, *Churchill, un guerrier en politique*, 2001, trad. de l'allemand, Paris, Alvik, 2002, p. 69.

54 Le premier, l'amiral Bacon a pointé cette question du coût comme un élément déterminant du comportement de Jellicoe en tant que commandant en chef : Amiral Sir Reginald Hugh Bacon, *Le Scandale de la bataille du Jutland*, 1925, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1928, p. 44. Plus récemment les historiens anglo-saxons ont approfondi la question : voir Philip Pugh, *The Cost of Sea Power. The Influence of Money on Naval Affairs from 1815 to the Present Days*, London, Conway Maritime Press, 1986 ; Jon Tetsuro Sumida, *In Defence of Naval Supremacy: Financial Limitation, Technological Innovation and British Naval Policy, 1889-1914*, London, Allen and Unwin, 1988.

navires de bataille s'était accru de façon exponentielle depuis le début de la révolution navale. La seule coque, en fer, du *Warrior*, achevée en 1860, avait coûté au contribuable britannique la bagatelle de £ 262 000, soit plus que les £ 217 000 du coût total du plus grand vaisseau de ligne construit jusque-là, le *Victoria*⁵⁵. L'investissement s'était encore accru avec la mise au point et la généralisation, dans les années 1880 et 1890, des cuirassés à tourelles pivotantes, pourvus d'épaisses cuirasses en acier et d'une artillerie variée, dominée par des canons de très gros calibres. En 1906, le premier supercuirassé, lancé par les Britanniques, à savoir le *Dreadnought*, avait marqué une nouvelle escalade, du fait du choix d'un modèle dit mono-calibre doté pour l'essentiel d'une formidable artillerie principale de 10 canons de 305 mm, mais aussi plus rapide que les anciens cuirassés car propulsé par turbine à vapeur. Il avait fallu déboursier 1 765 millions de livres sterling pour construire un tel monstre⁵⁶. Et ce montant ne comprend pas le coût de l'artillerie : une brochure de 1911, éditée à l'occasion d'une revue navale dans la rade de Portsmouth, indique non seulement 800 000 livres sterling pour la coque et les aménagements d'un supercuirassé type *Dreadnought* armé d'une artillerie principale de 305 mm, mais aussi £ 576 000 pour la cuirasse, £ 325 000 pour les chaudières et la machinerie et, surtout, £ 500 000 pour les tourelles et l'artillerie principale, en ajoutant £ 270 000 pour l'artillerie secondaire, soit un investissement total de près de 2,5 millions de livres⁵⁷. De plus, dans les années précédant la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne avait lancé des cuirassés encore plus coûteux, car plus lourdement armés et plus rapides. Le calibre est passé de 305 à 343, puis à 381 mm, et la vitesse de 21 à 25 nœuds. Les derniers nés, prévus pour chauffer au mazout, ont coûté une telle fortune que Winston Churchill, alors premier lord de l'Amirauté⁵⁸, eut du mal à en faire décider la construction par le cabinet ; il parle d'un coût unitaire de « plus de trois millions de livres sterling », et de la nécessité d'investir 10 millions dans la création d'une réserve de pétrole et dans des pétroliers⁵⁹.

Au Jutland, Jellicoe a eu sous ses ordres, comme cœur d'un ensemble jamais vu sur mer jusqu'alors de 151 bâtiments de guerre, 28 supercuirassés, dont 4 de la toute dernière génération, sans compter 9 croiseurs de bataille, à peine moins coûteux que les cuirassés proprement dits. Il y en avait, en tout, pour

55 Bernard Brodie, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton, Princeton University Press, 1943 (2nd éd.), p. 237.

56 Holger H. Herwig, "Luxury Fleet", *op. cit.*, p. 61.

57 La brochure qui donne ces indications est citée dans : David Horwath, *L'Ère du Dreadnought*, 1979, trad. de l'anglais, coll. *La Grande Aventure de la Mer*, London, Time-Life Books BV, 1980, p. 59.

58 Ministre de la marine, responsable devant le Parlement.

59 Winston S. Churchill, *La Crise mondiale*, *op. cit.*, t. 1, p. 132.

environ 100 millions de livres sterling, et les coûts de fonctionnement étaient à l'avenant : un seul tir d'un canon de 305 mm ponctionnait £ 100 sur le budget de la marine, soit à peu près le revenu moyen annuel d'une famille britannique de travailleurs manuels en 1908⁶⁰. Le navire-amiral de Nelson, à Trafalgar, le *Victory*, avait nécessité un investissement d'un peu plus de £ 100 000⁶¹. La flotte britannique, à cette bataille, avait engagé 27 vaisseaux de ligne, d'un coût total inférieur, donc, à celui d'un seul des plus récents *dreadnoughts* engagés au Jutland. Et, en 1815, à la fin des guerres napoléoniennes, si la Royal Navy alignait l'impressionnant effectif de 215 vaisseaux de ligne, la valeur totale de cette flotte, immense pour l'époque, n'équivalait qu'au cinquième de la valeur de la Grand Fleet de 1916. Certes, entre temps, les moyens de la Couronne et du pays avaient fortement augmenté, à la faveur de la révolution industrielle. Néanmoins, en moyenne sur 1900-1909, les revenus de l'État n'avaient été que de 150 millions de livres sterling par an⁶². Par ailleurs, sur 1911-1913, l'excédent de la balance commerciale britannique avait été en moyenne de 207 millions, essentiellement grâce aux revenus de la flotte de commerce et à ceux des placements à l'étranger⁶³. Cependant, l'enjeu financier doit être aussi apprécié au regard des capacités financières de la Grande-Bretagne après la Première Guerre mondiale. Les pertes en avoirs à l'étranger ont été limitées à 20%⁶⁴ mais la flotte de commerce a beaucoup souffert et l'industrie du pays, qui donnait déjà des signes d'obsolescence avant 1914, n'était pas au mieux de sa forme. Quant à la dette de l'État, elle avait décuplé⁶⁵. Dès 1916, lors du Jutland, à un moment où les États-Unis, encore neutres, profitaient économiquement du conflit, il ne faisait guère de doute que les lendemains de la guerre, même victorieux, seraient difficiles financièrement. Dans tous les cas de figure, la Grande-Bretagne et son empire colonial n'auraient tout simplement pas les moyens de se payer une nouvelle flotte telle que celle qui a appareillé le 31 mai 1916, même sous un format du temps de paix.

Le coût financier n'était pas seul en cause. La Grand Fleet nécessitait en 1916, pour fonctionner, 50 000 hommes, engagés volontaires et réservistes. Avant la révolution navale, les équipages, bien amarinsés et entraînés au combat d'artillerie en haute mer, étaient déjà une ressource précieuse. Après la révolution navale,

60 François Bédarida, *La Société anglaise, 1851-1975*, Paris, Arthaud, 1976, p. 249.

61 Peter Whitlock, William Pearce, *H.M.S. Victory and Admiral Lord Nelson*, Portsmouth, Royal Naval Museum, s.d., p. 6.

62 Peter Mathias, *The First Industrial Nation. An Economic History of Britain, 1700-1914*, 2nd éd., London, Methuen, 1983, reprinted 1986, p. 428.

63 Jean-Pierre Dormois, *Histoire économique de la Grande-Bretagne au xx^e siècle*, Paris, Hachette, 1994, p. 46.

64 *Ibid.*, p. 55.

65 Peter Mathias, *The First Industrial Nation, op. cit.*, p. 429.

la spécialisation et la diversification technique croissante des équipages avaient encore augmenté leur valeur, et la difficulté à les remplacer en cas de perte, même pour une nation maritime comme la Grande-Bretagne. Or, comme l'a montré justement l'affrontement des croiseurs de bataille au Jutland, les développements de l'artillerie à longue portée avaient, en dépit du renforcement des cuirasses, accru le risque de voir un grand navire désarmé, voire rayé de la surface des flots, par un seul coup heureux au but – événement impensable à l'époque de Trafalgar. De plus, malgré toutes les contre-mesures mises en place, le cuirassé pouvait être coulé par une torpille automobile bien placée et, même si dans cette occurrence il parvenait à se maintenir à flot, les dégâts seraient grands parmi les hommes de la machine, qui étaient, pratiquement, plus précieux que le personnel combattant.

En fin de compte, les supercuirassés devaient être gérés pour ce qu'ils étaient. C'était d'impressionnantes forteresses flottantes en acier, d'une puissance de destruction sans commune mesure avec ce qui existait à terre, même à l'heure de la guerre industrielle qui s'était développée sur le front des tranchées. Par leur seule présence, concentrée au débouché septentrional de la mer du Nord, en effectifs suffisamment excédentaires par rapport aux unités ennemies, les supercuirassés britanniques soutenaient un blocus qui étouffait l'Allemagne impériale et ses alliés, et assuraient aux alliés de l'Entente la maîtrise des mers, essentielle à la mobilisation des ressources mondiales en leur faveur. Mais, pour réunir une telle force, essentiellement dissuasive, la Grande-Bretagne, qui n'était plus depuis plusieurs décennies la puissance industrielle hégémonique qu'elle avait été, avait dû tendre à l'extrême ses ressorts financiers.

Certes, une occasion de détruire la flotte de bataille allemande n'était pas à négliger : cela restait le but de guerre affiché. Si cela pouvait arriver, la Baltique serait ouverte à l'Entente et la Russie pourrait être mieux ravitaillée par ses alliés occidentaux. Mieux, la prise à revers des armées allemandes par une attaque combinée sur les côtes de l'Empire wilhelminien serait possible. La guerre, extrêmement coûteuse en hommes et en capitaux, pouvait donc être terminée, de façon victorieuse, plus rapidement que cela n'a été en définitive le cas. Toutefois, la rencontre avec la flotte allemande pouvait tourner mal, suite à une mauvaise manœuvre, ou si les forces britanniques se laissaient surprendre par morceaux, occurrence qui avait été rendue possible par la décision politique de briser partiellement la concentration stratégique pour détacher vers le Sud une partie de la Grand Fleet, suite à des bombardements allemands sur la côte orientale de l'Angleterre⁶⁶. Si la bataille débouchait sur un affaiblissement de la force de frappe britannique, voire sur son anéantissement, les conséquences seraient

66 En décembre 1914.

dramatiques pour Londres et le camp de l'Entente, qui perdraient la maîtrise de la mer, donc le nerf de la guerre. La sécurité même des îles Britanniques ne serait plus assurée. Bref, dans la perspective de la bataille au sommet, vue du point de vue britannique, les deux hypothèses avaient une valeur dissymétrique : l'anéantissement de la flotte allemande était souhaitable mais non essentiel à une issue heureuse du conflit ; rien ne pouvait même garantir que cet anéantissement, étant donné la puissance allemande sur terre, serait stratégiquement décisif. En revanche, les conséquences pour l'issue du conflit d'un éventuel anéantissement de la flotte britannique étaient bien évidentes : il était vain de risquer un tel anéantissement pour tenter d'obtenir celui de la Hochseeflotte dont on ne pouvait attendre de résultats stratégiques certains.

272

« L'intelligence calculatrice »⁶⁷ de Jellicoe n'a pas eu à résoudre que ce genre de dilemme. Les autorités allemandes, faute d'utiliser d'emblée leur flotte à des opérations offensives contre les escadres britanniques, avaient fait le pari que celles-ci, simplement en tenant la mer dans les conditions techniques prévalant, et compte tenu de la variété des nouvelles armes les menaçant, seraient victimes d'un processus d'attrition. Un autre processus d'attrition pouvait survenir dans le cadre d'une victoire « à la Pyrrhus » de ces mêmes escadres contre la Hochseeflotte. Ces éventualités « d'usure » de la suprématie britannique n'auraient peut-être pas eu l'effet sur l'issue de la guerre souhaité par Berlin, mais, à coup sûr, elles auraient fragilisé la position de la Grande-Bretagne pour l'après-guerre.

Les supercuirassés étaient, en réalité, fort vulnérables à la mer, à plus forte raison dans les conditions du combat. Compte tenu de leur vitesse et de leur poids, il n'était pas aisé de les faire manœuvrer de concert sans accident. En outre, une torpille, d'un coût modique de 500 livres sterling, pouvait les endommager gravement, sans parler d'une simple mine, comme l'opération navale manquée contre les Dardanelles, en mars 1915, l'avait montré. Avant cette opération, et même dès le début de la guerre, la Royal Navy avait eu à souffrir des pertes qui n'avaient rien à voir avec le duel d'artillerie « à la loyale ». En septembre 1914, un seul sous-marin allemand avait torpillé et coulé coup sur coup trois croiseurs-cuirassés britanniques. En janvier 1915, ce fut le tour du cuirassé pré-dreadnought *Formidable*. Bien pire, le 27 octobre 1914, le supercuirassé *Audacious*, qui ne datait que de 1912, avait sombré après avoir touché une mine⁶⁸. Contre l'artillerie adverse, les supercuirassés proprement dits – non les croiseurs de bataille, du moins britanniques – étaient plutôt bien

67 Capitaine de Vaisseau Donald MacIntyre, *Jutland, la dernière grande bataille navale*, 1957, trad. de l'anglais, Paris, Presses de la Cité, 1958, p. 175.

68 J. J. Colledge, « Audacious », dans *Ships of the Royal Navy. The complete record of all fighting ships of the Royal Navy, from the Fifteenth Century to the Present*, London, Greenhill Books, 1987.

protégés par leur cuirasse, mais jusqu'à un certain point seulement : ainsi que l'a prouvé le cas des navires de bataille allemands au Jutland, après avoir été la cible d'un tir en position défavorable, ils pouvaient être immobilisés pour réparation durant de longs mois, ce qui leur retirait, au moins provisoirement, toute valeur militaire. D'ailleurs, du côté allemand, on ne se faisait pas non plus d'illusions : « Le résultat [de la bataille du Jutland], écrit le vice-amiral Hoffmann, renforce ma conviction que les jours des *superdreadnoughts* sont comptés. Cela n'a pas de sens de construire des navires de 30 000 tonnes qui ne peuvent pas se défendre eux-mêmes contre un tir de torpille »⁶⁹.

Cela dit, le cuirassé type *Dreadnought* et ses formules « améliorées » sont restés, même après les désillusions à leur sujet nées de la guerre mondiale, les seuls outils d'une dissuasion navale crédible, les seuls critères de la puissance sur mer du point de vue géostratégique, à l'égard tant des responsables politiques que des opinions publiques. En effet, l'aéronavale n'était encore que dans l'enfance. Pour Jellicoe, l'enjeu était donc clair : ce n'était pas seulement un outil de guerre qu'il commandait, mais la colonne vertébrale de l'Empire britannique, une colonne vertébrale en tout état de cause irremplaçable, dont le gouvernement de Sa Majesté avait un impératif besoin d'abord comme « rempart » pour continuer la guerre, ensuite pour maintenir le pays dans le rang des grandes puissances après la guerre. En mai-juin 1916, l'entrée en guerre des États-Unis contre la Grande-Bretagne, à cause des effets du blocus sur le commerce des neutres, était une hypothèse sérieusement envisagée à Londres. Et même si cette entrée en guerre se faisait *aux côtés* de la Grande-Bretagne, la question du *leadership* naval se poserait pour l'après-guerre.

À l'époque des guerres napoléoniennes, la Grande-Bretagne avait achevé victorieusement une lutte d'un siècle contre la France, pour établir sa suprématie sur les mers. Au début du xx^e siècle, elle se bat pour conserver cette suprématie, d'une part, évidemment, contre le défi allemand, mais aussi, d'autre part, contre la montée en puissance des États-Unis et du Japon qui profitent de l'affaiblissement de l'Europe. Cependant, la leçon de Trafalgar pouvait être retenue mais pas dans le sens que croyait l'opinion publique britannique. Les responsables navals, à Londres et à Scapa Flow, savaient très bien que le brillant succès tactique de Nelson avait été stratégiquement sans effet, du moins immédiats.

Facteurs tactiques et circonstances de la prise de décision

Peu de temps avant 18 heures (GMT), le 31 mai 1916, au moment où la Grand Fleet établit un contact visuel avec les croiseurs de bataille du vice-amiral

69 *Bundesarchiv - Militärarchiv*, Freiburg, Papiers Diederichs, F 255/12, lettre de Hoffmann à Diederichs, 5 juin 1916 (citée par Paul M. Kennedy, *The rise and fall...*, op. cit., p. 247).

Beatty⁷⁰, l'amiral Jellicoe entame les trois quarts d'heure les plus éprouvants de sa carrière – et de sa vie, nous le savons *a posteriori* – ces trois quarts d'heure pour lesquels il s'était, depuis si longtemps, si méticuleusement préparé, ces trois quarts d'heure pour lesquels il n'avait cessé d'entraîner la flotte de bataille depuis 1914. Ces trois quarts d'heure ont été le sommet de la vie professionnelle de Jellicoe. Winston S. Churchill, passé à la postérité comme un auteur invétéré de mots aussi bons que percutants, a écrit que Jellicoe fut, de tous les chefs militaires de la Grande Guerre, le seul qui ait été placé en situation de perdre la guerre en un après-midi⁷¹. Il était en-dessous de la vérité : c'était en moins d'une heure que la guerre pouvait être perdue.

274

Jellicoe s'est-il placé lui-même dans une telle situation, aussi dramatisée ? C'est l'opinion d'Andrew Gordon⁷². On parle communément de « déploiement » de la Grand Fleet pour désigner son passage de la formation de marche à la formation en ligne, considérée alors comme la plus adaptée au combat. Cette expression est inexacte : au sens strict, le déploiement est la manœuvre consistant à placer la flotte en situation optimale de tir vis-à-vis de l'ennemi. Une flotte peut donc effectuer son « déploiement » alors qu'elle est déjà formée en ligne de bataille. Bien plus : sa formation de marche peut être la ligne ; Nelson considérait même que c'était la situation idéale. Dans ce cas, le déploiement n'est plus qu'un simple ajustement au contact de l'ennemi, manœuvre bien plus rapide et moins risquée que celle ordonnée par Jellicoe arrivant à proximité de la Hochseeflotte. D'ailleurs, cette dernière, avait couru au Nord en ligne de marche. Jellicoe, selon Gordon, aurait pu et dû former la Grand Fleet en ligne bien avant d'avoir les premiers indices d'un contact imminent avec la flotte de bataille allemande.

Toujours selon Gordon, deux facteurs ont conduit Jellicoe à maintenir sa formation de marche « en dents de peigne », c'est-à-dire en six colonnes de quatre cuirassés, jusqu'au dernier moment. Le premier est un facteur de prudence : la formation de marche adoptée par Jellicoe est destinée à réduire l'impact de toute attaque à la torpille, menée depuis un quelconque vecteur furtif. Finalement, même si le danger représenté par les vecteurs submersibles ne pouvait être pris à la légère, aucun sous-marin n'est intervenu dans la bataille du Jutland. En revanche, les torpilleurs et destroyers ont été très actifs. Jellicoe sait évidemment que la flotte de Scheer avance avec un rideau de forces légères tendu devant elle. Il ne veut prendre aucun risque, non à cause de cette excessive

70 D'après l'attaché naval russe auprès de la *Grand Fleet*, ce moment est survenu à 17h55 : voir Gustav von Schoultz, *With the British Battlefleet. War Recollections of a Russian Naval Officer*, London, Hutchinson, 1925, p. 129.

71 Winston S. Churchill, *The World Crisis*, vol. 3: 1916-1918, Part I, London, Thornton Butterworth, 1927, p. 112.

72 Andrew Gordon, *The Rules of the Game*, *op. cit.*, p. 434-441.

prudence que beaucoup lui ont reprochée, mais du fait des enjeux stratégiques dont il vient d'être question. Le but des Allemands étant « d'user » la Grand Fleet, il ne faut à aucun prix leur donner l'occasion de la faire.

L'autre facteur explicatif que Gordon pointe à propos du maintien tardif de la formation de marche, serait à chercher dans la conception du professionnalisme qu'avait l'amiral Jellicoe. Ce genre de facteur renvoie à ce que Gordon pense de la Royal Navy victorienne. Jellicoe, qui n'a pas ménagé les exercices et manœuvres en ce sens, pense avoir transformé la Grand Fleet en un ensemble à la fois homogène et bien huilé, fonctionnant comme une grande machine à ses ordres. Pour lui, le *summum* du professionnalisme, permis par la mécanisation, est de réussir sans coup férir, comme à la parade, une manœuvre délicate mettant en cause toute la flotte. Selon Gordon, c'était là des conceptions de temps de paix, développées au sein d'une institution sclérosée.

Nul doute que Jellicoe a dû savourer ce moment où il a eu à faire appliquer à toute la flotte de son pays, réunie en une seule force, ses minutieuses directives, et cela pour la première fois dans les conditions du combat, tout en étant lui-même le premier amiral de Sa Majesté Britannique à avoir à commander une telle manœuvre en situation « réelle ». Mais l'essentiel n'est pas là. Jellicoe n'était pas assez futile pour se croire à une revue navale, sous le regard du roi George V, lui-même ancien officier de la Navy. Comparativement, et compte tenu des enjeux stratégiques, Jellicoe risquait, c'est certain, beaucoup plus à maintenir jusqu'au dernier moment sa formation de marche qu'à former précocement la flotte en ligne. Le danger des torpilles était sinon hypothétique, du moins aléatoire. En revanche, le risque de se faire « barrer le T » par Scheer, ou du moins de se trouver en situation de ne pas pouvoir faire battre tous les canons de la flotte face à ce dernier, était à quitte ou double. Toutefois, joueur, sportif et aussi mathématicien, Jellicoe fait le choix le plus raisonné à son sens, le choix qui réduit l'incertitude tout en donnant les meilleures chances de l'emporter à son camp. Il maintient le plus longtemps possible la formation de marche parce qu'il veut parer le plus possible à un danger largement imprévisible, contre lequel il se sent désarmé et vulnérable. Certes, ce faisant, il prend un plus grand risque encore, mais ce plus grand risque là, il le domine mieux, car il a une grande confiance dans la capacité de la flotte à manœuvrer impeccablement et la grande maîtrise qu'il a de lui-même ne laisse pas de place au doute quant à ses propres capacités à prendre la bonne décision. Objectivement, et puisque nous connaissons le résultat de cette décision, il est manifeste qu'en retardant la formation en ligne – conjointe au « déploiement » – Jellicoe s'est donné des chances supplémentaires de placer Scheer dans une situation catastrophique ; ce qui était à quitte ou double, c'était l'issue de la bataille.

Avant d'examiner au plus près les événements, et la façon dont Jellicoe a pris finalement sa décision, il convient de bien comprendre dans quel contexte précis et avec quels facteurs favorables ou, au contraire, défavorables, il a dû donner son ordre crucial. Une chose est certaine : il a eu à prendre sa décision absolument seul, à la fois pour des raisons techniques et pour des raisons de type culturel. Quand son *Iron Duke* était ancré en rade, il était constamment en ligne avec l'Amirauté à Londres, grâce à un fil téléphonique immergé, aboutissant à une bouée⁷³. En mer, une liaison radio était possible, mais délicate, notamment du point de vue de la confidentialité. De toute façon, on considérait que le commandant en chef de la flotte devait avoir la pleine autonomie opérationnelle, étant évidemment mieux à même que les Lords de Whitehall d'apprécier ce qui se passait sur le « terrain ». Mais, il va de soi que cette autonomie le rendait totalement responsable, et passible de cour martiale en cas de mauvaise décision. Ne pouvant et n'envisageant même pas de prendre conseil de ses supérieurs, il aurait au moins pu prendre conseil de ses subordonnés. On sait que cela a été le cas, à l'ère des premières batailles aéronavales, pendant la guerre nippo-américaine de 1941-1945 : lors de l'attaque contre Pearl Harbor en décembre 1941, et encore durant la bataille de Midway en juin 1942, l'amiral japonais Nagumo a pris conseil de ses subordonnés, notamment des chefs de son aviation embarquée⁷⁴, en 1941 pour savoir si une troisième attaque sur la base américaine devait être entreprise, en 1942 pour décider si les bombardiers devaient continuer à attaquer l'île de Midway, ou bien se rééquiper pour parer à l'arrivée des porte-avions américains⁷⁵. Cette prise de conseil peut s'expliquer par la nouveauté du contexte matériel, et aussi par la tradition japonaise d'une pratique collégiale du pouvoir et de la prise de décision. Toujours est-il que, dans les deux cas, la prise de conseil se révéla contre-productive. En 1916, cela ne pouvait survenir à bord des navires de Sa Majesté Britannique : la pratique du commandement solitaire, par un chef supposé omniscient, était fortement ancrée dans les schémas culturels des officiers et de l'institution, trop ancrée même selon Andrew Gordon. Un amiral britannique demandant conseil à ses subordonnés – sans parler de tolérer une remarque spontanée de leur part – aurait été considéré comme ruinant son autorité, sinon toute autorité. Le « capitaine de pavillon »⁷⁶ de Jellicoe, le capitaine de vaisseau Frederick Charles

73 Amiral Gustav von Schoultz, *Avec la « Grand Fleet »*, *op. cit.*, p. 75.

74 Qui n'ont pas hésité d'ailleurs à prendre les devants.

75 Mitsuo Fuchida, Matasaké Okumiya (ex-capitaines de frégate de la Marine Impériale Japonaise), *Midway, tournant de la guerre navale du Pacifique*, 1951, trad. à partir de la version américaine (*Midway, the battle that doomed Japan*) de l'original japonais, Paris, Presses de la Cité, 1959, p. 221-228.

76 Officier commandant le navire-amiral.

Dreyer, a, dans une page fameuse, quoique tardive⁷⁷, décrit l'ambiance régnant sur la passerelle de l'*Iron Duke* au moment où Jellicoe a dû prendre la décision de toute une vie : personne ne parle ni n'ose intervenir tant que le chef médite et n'a pas donné son ordre. Si, une fois l'ordre donné, l'officier responsable des signaux se permet une remarque et que Jellicoe paraît tolérer cette remarque, c'est que l'officier propose un amendement qui vise à éviter toute ambiguïté et, de toute façon, n'intervient pas sur le fond d'une décision déjà prise. De toute manière, Jellicoe, lui-même, était persuadé qu'il n'aurait jamais eu le temps d'ouvrir une concertation sur les ordres à donner : « On comprend toutefois que la rapidité de mouvement d'une flotte est si grande, qu'aux moments critiques, son commandant en chef [...] doit nécessairement prendre des décisions immédiates ; il n'a le temps ni de demander de conseils ni d'en recevoir »⁷⁸.

Et, de fait, que Jellicoe se soit enfermé lui-même dans cette situation ou non, à partir du moment où il a disposé de renseignements suffisants pour se décider, l'amiral britannique n'a eu que peu de temps à gaspiller. Le « déploiement », c'est-à-dire la formation en ligne de bataille et déploiement proprement dit, ne pouvait s'opérer à l'instant, en dépit du haut niveau d'entraînement des personnels et des matériels. Le 31 mai 1916, ce déploiement a duré 22 minutes, de 18h16 à 18h38. Or, dès 18h17, aussitôt après avoir changé de route pour le déploiement, le H.M.S. *Marlborough*, leader de l'escadre la plus proche de l'ennemi, engageait le combat avec la tête de la ligne allemande : il s'en est fallu de très peu que la Grand Fleet ait été contrainte de se battre contre toute la flotte ennemie en pleine manœuvre de déploiement.

Dans quelles conditions morales Jellicoe prend-il sa décision ? Il sait pertinemment qu'il commande la plus grande et la plus formidable flotte de guerre jamais engagée, que cette flotte surclasse en effectifs et en puissance de feu la flotte allemande⁷⁹. Comme Beatty ne l'a mis au courant ni des pertes que la force d'éclairage a subies ni des défauts constatés des obus britanniques sur des coques allemandes qui se sont révélées fort résistantes⁸⁰, son moral, de ce point de vue, pouvait être d'autant plus au beau fixe que sa supériorité matérielle

77 Sir Frederick Charles Dreyer, *The Sea Heritage. A Study of Maritime Warfare*, London, Museum Press, 1955, p. 146.

78 John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 53.

79 151 bâtiments britanniques, dont 28 supercuirassés, contre 99 allemands, dont 16 supercuirassés : voir Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow: the Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919*, vol. III : *Jutland and after (May 1916-December 1916)*, London, Oxford University Press, 1966, p. 211. Le poids de la bordée – poids total des projectiles pouvant être délivrés – était de 166 tonnes du côté britannique, contre 67 du côté allemand : Hervé Coutau-Bégarie, « Il y a 70 ans... le Jutland », *Cols bleus*, n° 1927, 24 janvier 1987, p. 9.

80 Ce point a été discuté. Certains pensent que c'était moins le cuirassement des navires de bataille allemands qui était meilleur que leur cloisonnement interne, tant pour la protection des soutes que contre les voies d'eau : voir Bernard Brodie, *Sea Power in the Machine Age*, Princeton, Princeton University Press, 1943 (2nd ed.), p. 159.

ne lui apparaissait nullement entamée et que les quatre *superdreadnoughts* rapides, armés de 381 mm, d'un type dont Scheer ne disposait pas, avaient déjà fait la preuve de leur efficacité. La reprise de contact avec le groupe de Beatty, appareillé séparément de lui et depuis Rosyth, situé beaucoup plus au Sud que Scapa, signifiait que la Grand Fleet était à nouveau réunifiée dans toute sa force, formant derechef cet outil qu'il s'était échiné à forger. En dépit des incartades des responsables du groupe d'éclairage, Jellicoe sent qu'il a la flotte à sa main, tant il l'a bien entraînée et tant il a cultivé sa popularité auprès des équipages. Sans être ni démagogue, ni laxiste, ni à l'inverse passer pour un froid maniaque du *drill*, il a su insuffler à la force de frappe britannique cet esprit de corps que tout commandant ambitionne. Officier de marine moderne, il a bien retenu les leçons de Fisher. Il n'a pas dédaigné les officiers mécaniciens, il n'a pas négligé d'englober les chauffeurs dans la création de l'esprit de corps, alors que, dans la flotte allemande, les gens de la propulsion ont beaucoup souffert de la condescendance de ceux du pont : en 1918, les mutineries sont parties de « sous la ligne de flottaison ». D'ailleurs, Jellicoe rend hommage aux personnels des fonds dans son rapport sur la bataille du Jutland, dans lequel, après avoir fait l'éloge des « officiers et marins » – sous entendu « du pont » –, de leur sang-froid, de leur détermination et de leur ardeur au combat, conformes « aux grandes traditions du passé », il ajoute :

On ne doit pas oublier que la phase préparatoire à la bataille appartient au personnel des machines et que, pendant le combat, les officiers et les hommes de ce service ont accompli leur devoir, si important, sans être soutenus par cette excitation que donne au personnel du pont la connaissance de ce qui se passe⁸¹,

louant ensuite les « qualités de discipline et d'endurance » des gens des fonds, qui ont donné la nécessaire vitesse, et même au-delà.

Au demeurant, Jellicoe avait toute confiance en ses propres aptitudes, non seulement en matière de décision à chaud, mais encore dans le domaine de la prévision et de la planification des opérations : lorsqu'il eut réussi son déploiement, c'est ce que lui confirma son chef d'état-major et beau-frère l'amiral Madden, en lui faisant part de sa conviction que tout se passait selon leurs prévisions⁸². En outre, Jellicoe partageait, n'en doutons pas, l'orgueil des marins britanniques, face à ces nouveaux venus sur le théâtre de la puissance maritime qu'étaient les Allemands. Dans son livre sur la Grand Fleet, qui est à la fois un *opus* très technique et un livre d'histoire écrit peu de temps après

⁸¹ Dépêche officielle du commandant en chef de la *Grand Fleet* au secrétaire de l'Amirauté, 18 juin 1916, fournie dans John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 455.

⁸² Edmond Delage, *Le Drame du Jutland*, Paris, Grasset, 1929, p. 153.

les événements, un plaidoyer *pro domo* et un ouvrage de souvenirs personnels, malheureusement bien trop pudique, Jellicoe tend à montrer qu'il n'a jamais sous-estimé les forces et les qualités de l'ennemi, mais il est difficile de croire que le 31 mai 1916, lui l'enfant de Southampton, l'officier qui avait participé à tant d'actions de la Royal Navy partout dans le monde, n'ait pas vu arriver avec quelque condescendance le Bavarois Scheer se précipitant tête baissée dans le traquenard qu'il lui avait tendu. Jellicoe aurait certainement encore plus exulté s'il avait su, à ce moment-là, combien il avait déjà gagné la bataille du renseignement.

Jellicoe avait déjoué le piège que pensait lui tendre Scheer, mais il ne pouvait savoir à quel point Scheer était en train de se précipiter à l'abattoir, sans s'en douter le moins du monde. Grâce au décryptage des codes radio de la marine allemande, l'Amirauté britannique, malgré quelques cafouillages, a fait en sorte que la Grand Fleet, appareillée bien avant que les Allemands ne l'auraient souhaité, soit à la mer en position de force, prête à tomber sur la Hochseeflotte en quête de morceaux d'escadres britanniques à détruire. Certes, la force d'éclairage de Beatty, marchant très en avant de la Grand Fleet, a été accrochée par les croiseurs de bataille allemands de l'amiral Hipper, qui l'ont amenée sous le feu de Scheer, tout en lui coulant deux croiseurs de bataille sur six ; mais, grâce aux quatre *superdreadnoughts* rapides, à grande allonge, qui le couvraient, Beatty a pu se dégager et, encore mieux, entraîner derrière lui toutes les forces allemandes qu'il avait « localisées », au point de les livrer comme sur un plateau à son supérieur accouru du Nord, cela avant le coucher du soleil : le groupe d'éclairage britannique avait atteint ses objectifs au-delà de toute espérance. De plus, au moment où il entre en contact avec Jellicoe, Beatty infléchit sa route vers l'est, contraignant Hipper à en faire autant. Cette manœuvre du groupe d'éclairage britannique était certes destinée, selon les instructions données par le commandant en chef, à placer les croiseurs de bataille, plus rapides que les cuirassés, en tête de la ligne de bataille britannique qui allait bientôt se former ; mais elle eut aussi pour effet de cacher l'approche de Jellicoe aux Allemands. Poussant leurs feux au maximum pour infléchir leur route vers l'est au moment crucial, les croiseurs britanniques ont en effet dégagé d'importants panaches de fumée. Cela a gêné aussi Jellicoe, dont la visibilité en a été d'autant réduite, mais Jellicoe savait depuis longtemps, malgré le caractère lacunaire des informations transmises par le groupe d'éclairage, que la Hochseeflotte se précipitait vers lui. Ce qui lui manquait, c'était de la bien distinguer sur l'horizon, et de connaître sa position exacte. Pris dans le feu du combat, obligés de changer fréquemment de route, les navires du groupe d'éclairage s'étaient en effet forcément trompés en effectuant le point. Toutefois, pour Scheer, la situation était bien pire : jusqu'au moment d'être pris dans le piège du « T » britannique, il n'a jamais soupçonné

que la flotte adverse toute entière était réunie en face de lui. Les unités de Hipper, et les forces légères qui les escortaient, auraient peut-être pu le renseigner, malgré la manœuvre de Beatty, mais elles ont été opportunément distraites par l'arrivée sur elles des trois croiseurs de bataille britanniques placés directement sous les ordres de Jellicoe. Ces croiseurs, détachés par le commandant en chef peu de temps avant, pour soutenir Beatty, avaient suivi une route en théorie trop à l'est mais qui les avait heureusement placés pour détourner Hipper de l'éclairage qu'il aurait dû effectuer. Le croiseur H.M.S. *Invincible* ne survécut pas à cette rencontre brutale et déséquilibrée, mais l'effet de surprise ardemment souhaité par Jellicoe joua à plein.

Jusqu'à ce moment de la bataille, Jellicoe avait pu déplorer de nombreux ratés dans le fonctionnement de la flotte, qu'il croyait bien huilé : ses « ordres de bataille », pourtant si minutieux et détaillés, n'avaient pas été toujours correctement appliqués par ses subordonnés, notamment en ce qui concernait l'obligation faite aux forces d'éclairage de s'attacher à la transmission d'informations au commandant en chef. Par ailleurs, le comportement de Beatty ne cadrait pas tout à fait avec l'ambiance de « bande de frères » que l'on aurait voulu établir dans la Grand Fleet à l'imitation des relations entre Nelson et ses principaux subordonnés. Néanmoins, Jellicoe est resté calme, par tempérament et parce qu'il avait bien conscience que l'essentiel avait été, au cours de cette première manche, fort bien réussi.

Restait à choisir le côté du déploiement, ce qui était de la seule responsabilité du commandant en chef.

La prise de décision

À 17h55, cela faisait déjà un peu plus de deux heures que la bataille entre croiseurs avait commencé, un peu plus de trois heures que la Grand Fleet, alertée dès les premiers indices de présence de l'ennemi, accourait dans le sud à toute vapeur. Sous ces latitudes, et vu le moment de l'année, il restait encore assez de temps pour qu'un combat entre les deux flottes de bataille ait lieu – sans plus. Dès que Beatty fut, d'ailleurs plus à l'ouest qu'escompté, en vue du navire-amiral de la Grand Fleet, à savoir à 18h01, Jellicoe lui fit envoyer un message par projecteur, dont la teneur était : « Où est la flotte de bataille ennemie ? ». Pour Jellicoe, il s'agissait surtout de se voir confirmer l'approche de Scheer, et la localisation exacte de celui-ci. Une réponse fut reçue seulement à 18h06 : « Croiseurs de bataille ennemis, relèvement sud-est ». Cette réponse était très décevante. La mer était maniable, mais des bancs de brume et de fumée réduisaient la visibilité à 5 milles marins. Beatty avait repris contact avec Hipper, mais ne voyait plus Scheer. Au reçu de la réponse du commandant de la force d'éclairage britannique, la tension monta d'un cran sur la passerelle de l'*Iron Duke* : à chaque minute qui

passait, la distance entre les deux flottes de bataille diminuait d'un demi-mille. Néanmoins, Jellicoe resta très calme. Il attendit 18h10 pour poser à nouveau à Beatty la question de la localisation des forces de Scheer. La réponse, cette fois-ci, fut de meilleure qualité : « Aperçu flotte de bataille ennemie, relèvement sud-sud-ouest ». Le relèvement était bon, et avait changé par rapport à la première réponse parce que Beatty avait commencé à infléchir sa route vers l'est pour passer devant la Grand Fleet. Mais, Beatty ne précisait ni la route suivie par la Hochseeflotte ni à quelle distance de son groupe se situait celle-ci. De plus, la réponse du vice-amiral ne fut reçue par Jellicoe qu'à 18h14. Ce dernier ne consacra qu'une minute à prendre *la* décision.

Ainsi que le montre la carte incluse dans la version française de *The Grand Fleet*⁸³, la Hochseeflotte était non pas droit devant la Grand Fleet, qui marchait en direction du sud-est, mais quelque peu sur tribord à elle, sur l'avant du travers de l'*Iron Duke*, plus à l'ouest et à moindre distance que Jellicoe ne le pensait. Vu l'heure avancée, et la possibilité enfin offerte de tomber sur toute la flotte allemande, inférieure numériquement, la tentation était grande d'ordonner un déploiement sur l'aile tribord, tous les supercuirassés des cinq colonnes les plus éloignées de Scheer virant à 90°, l'un après l'autre en ligne de file, pour venir former la ligne de bataille en arrière de la colonne la plus méridionale. Mais Jellicoe ne connaissait pas la route de Scheer. Le danger était très grand, avec cette option, de se faire « barrer le T » par la flotte allemande ou, à tout le moins, d'avoir à engager le combat en plein déploiement, une grande partie des canons masqués, et avec le risque d'attaques de la part de torpilleurs ennemis. D'ailleurs, comme le montre la carte déjà citée, Scheer, suivant Hipper engagé contre Beatty, infléchissait déjà sa route vers l'est. L'option du déploiement sur bâbord, quant à elle, éloignerait quelque peu la Grand Fleet de l'ennemi. Elle retarderait le début de l'engagement, mais elle garantissait que le déploiement serait terminé au bon moment, avec une meilleure chance de « barrer le T » à Scheer et de le soumettre à un tir concentrique. De plus, étant donné que le soleil était nettement sur le déclin, la Grand Fleet, en infléchissant sa route ultérieurement vers le sud pour envelopper la tête de la flotte ennemie, allait avoir l'avantage de la visibilité, les navires allemands se découpant mieux sur l'horizon que ses propres unités. En outre, la Grand Fleet se plaçait en situation de couper la route de la retraite à la Hochseeflotte. Tout cela, toutefois, dut être déduit de renseignements incomplets. Jellicoe, trop discret pour l'historien, ne laisse transparaître que peu de choses dans son livre sur son état d'esprit d'alors,

83 Vicomte Jellicoe de Scapa, *Admiral of the Fleet, La « Grand Fleet » (1914-1916), sa création, son développement et son œuvre*, 1919, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1921, réimp. 1929, p. 328-329.

même s'il décrit sa délibération silencieuse⁸⁴. En fait, comme bien souvent en matière de décision, il avait à choisir entre la moins mauvaise des options.

À 18h15, Jellicoe donnait l'ordre de hisser le signal « Vitesse égale, sud-est ». Les manœuvres de la flotte se dirigeaient par un système de signaux par pavillons⁸⁵, minutieusement réglé par Jellicoe, de façon à ce qu'aucune ambiguïté ne puisse demeurer. Les signaux, transmis de navire en navire, étaient standardisés et codés : l'ordre qui fut hissé signifiait, en l'occurrence, que la formation en ligne de bataille et le déploiement devaient se faire sur la colonne bâbord. C'est alors que le capitaine de frégate Woods, officier responsable des signaux à bord de l'*Iron Duke*, proposa de remplacer « sud-est » par « sud-est-1/4-est »⁸⁶, pour qu'il n'y ait absolument aucune hésitation de la part des commandants d'unité à propos du côté du déploiement⁸⁷. Jellicoe accepta cette modification. L'ordre fut répété par TSF et rendu immédiatement exécutoire par l'abaissement du signal au mât de l'*Iron Duke*. À 18h16, le déploiement débutait : la longue ligne des supercuirassés britanniques commençait à se former en gouvernant, selon la formulation actuelle⁸⁸, au 124°45', offrant un spectacle à couper le souffle, fort propre à donner du baume au cœur des équipages d'Albion, ceux du moins qui voyaient ce qui se passait. Ces équipages durent toutefois très vite se mettre au travail : en l'espace d'une vingtaine de minutes, toute la flotte se mit à déclencher un feu d'enfer contre les Allemands.

282

Résultats et conclusions

La manœuvre de la Grand Fleet, au moment de sa première rencontre avec la Hochseeflotte, en cette fin de journée du 31 mai 1916, a été une manœuvre d'anthologie : elle a placé Scheer dans une situation tactique dramatique. Certes, la distance entre les deux flottes n'était pas mince, et la visibilité mauvaise. Certes, la relative imprécision du tir à longue distance, effectué sans radar de direction et réglé par « encadrement » du but, les télémétristes observant les colonnes d'eau soulevées par les coups manqués, laissait quelque chance à l'amiral allemand, mais ce dernier se savait surclassé numériquement par une flotte britannique qui allait pouvoir concentrer toute son artillerie principale sur ses propres cuirassés avançant l'un après l'autre à l'abattoir, sans pouvoir faire un usage optimal – c'est le moins que l'on puisse dire – de leurs canons. Le réglage du tir des cuirassés de Jellicoe allait être rapide et le résultat non douteux.

84 John R. Jellicoe of Scapa, *The Grand Fleet*, op. cit., p. 330-332.

85 Barrie Kent, *Signal ! A History of Signalling in the Royal Navy*, Clanfield, Hyden House, 1993.

86 Formulation d'époque : un « quart » (soit 11°15') d'angle plus à l'est que le sud-est.

87 Keith Yates, *Flawed Victory: Jutland, 1916*, London, Chatham Publishing, 2000, p. 157.

88 Capitaine de vaisseau Marcel de Kerviller, *Navigations de croisière*, Paimboeuf, Éditions Plaisance, 1962, p. 58-59 et 167.

Ce résultat fut en fait acquis avant même que le duel d'artillerie ne s'engage, grâce au professionnalisme des personnels de propulsion de la Grand Fleet. Dans son rapport sur la bataille du Jutland, cité plus haut, Jellicoe a bien fait de parler élogieusement des personnels de la machine : grâce à l'endurance des chauffeurs, grâce au savoir-faire des mécaniciens, la Grand Fleet est parvenue à temps à opérer sa jonction avec Beatty et à se déployer sans encombre. Pour le passage en ligne de file, la vitesse avait été réduite de quelques nœuds, de façon à laisser Beatty passer plus vite en tête de ligne, non pour faciliter la manœuvre de la flotte ; néanmoins, la vitesse restait élevée, et il était difficile de la maintenir égale à bord de tous les mastodontes concernés, incapables, ou presque, de freiner efficacement. Ce fut fait.

Scheer réussit à sortir du piège dans lequel il était tombé en ordonnant un hallucinant tête-à-queue, qui le conduisit un moment dans l'est. Jellicoe aurait pu alors choisir de le poursuivre mais il considéra que cela était trop risqué pour la Grand Fleet : il préféra attendre, sachant Scheer coupé de ses bases. À la suite d'une décision encore aujourd'hui mal éclaircie, ce dernier se ravisa, et, vers 19 heures, vira à nouveau à 180°, se précipitant droit sur la flotte britannique, qui gouvernait alors franchement au sud. L'amiral allemand se dégagera *in extremis* de ce deuxième « barrage de T » en déclenchant une folle attaque de torpilleurs et de croiseurs, qui couvrit son troisième tête-à-queue. Menacé de torpillage, Jellicoe ordonna à ses précieux cuirassés de s'éloigner de l'ennemi, en virant provisoirement à l'est. La nuit venant, Scheer réussit à passer dans le sillage de la Grand Fleet. Au matin du 1^{er} juin, il était talonné par Jellicoe mais l'amiral britannique renonça à aller le forcer dans les parages minés des bases allemandes : de son point de vue, la leçon infligée aux Allemands était suffisante. Après tout, le but de toute guerre navale, c'est de s'assurer la maîtrise de la mer.

Au Jutland, force est finalement restée au plus « marin » des deux commandants en chef, au plus « marin » des deux groupes d'équipages en lice – mais il faut prendre le terme « marin » au sens qu'il avait acquis à l'âge industriel, et même au deuxième âge industriel. En mer, il n'y a jamais eu de terrain sur lequel s'accrocher ; toutefois, la vapeur et le supercuirassé ont donné de nouvelles possibilités aux flottes de combat, tout autant que de nouvelles contraintes. À bord, pour tous, y compris les artilleurs, ce qui était demandé, c'était « le travail mécanique du bon ouvrier d'usine »⁸⁹ mais un travail s'effectuant toujours en mer. Dans ces conditions, c'est Jellicoe, ce sont les Britanniques qui ont le mieux manœuvré⁹⁰, et le mieux tiré parti des matériels modernes :

⁸⁹ Edmond Delage, *Le Drame du Jutland*, *op. cit.*, p. 88.

⁹⁰ La manœuvre pouvant être considérée comme l'art majeur de l'homme de mer : voir Patrice Decencière, « De l'apprentissage de la conduite des navires à l'enseignement de la manœuvre », *Chronique d'histoire maritime*, n° 63, décembre 2007, p. 50.

affaire d'expérience individuelle et d'expérience nationale, cette dernière à la fois multiséculaire et liée à la prééminence dans la révolution de la vapeur. Force est restée aussi au commandant en chef maîtrisant le mieux ses nerfs et le plus doué d'intelligence calculatrice. Scheer n'a certes pas manqué de sang-froid, à preuve ses deux tête-à-queue de la dernière chance, mais, commandant en chef récemment nommé, il n'avait pas « à sa main » la flotte de bataille, comme pouvait l'avoir un Jellicoe qui commandait la sienne depuis 1914. Il n'était pas non plus le produit d'un système de sélection comparable à celui de la Royal Navy. Record peu enviable pour un amiral, il s'est laissé « barrer le T » par deux fois, la première fois parce qu'il n'a pas su prévoir un coup d'avance, la deuxième à la suite d'une manœuvre suicidaire.

284

Certains commentateurs, professionnels de la marine de guerre, reprenant l'argumentation d'un Herbert Richmond, ont prétendu que la Royal Navy est entrée dans la première guerre mondiale sans pensée stratégique et sans avoir réfléchi à la façon dont le nouvel et coûteux outil qu'était le supercuirassé pouvait servir aux intérêts du pays : elle aurait exagérément sacrifié à l'illusion de la prééminence de la dimension matérielle et du « gros canon »⁹¹. Il est certain que ce n'est pas la puissance navale dominante qui a beaucoup fait avancer la pensée stratégique en matière navale, laissant ce soin aux Français et aux Américains⁹². Cela étant, la pensée allemande en la matière est restée aussi bien pauvre ou, du moins, peu efficiente. Si son « mémorandum » du 30 décembre 1914, intitulé *Grand Fleet Battle Orders*, long de 200 pages⁹³, aurait pu valablement servir à la rédaction d'un traité de tactique, Jellicoe n'a pas écrit de traité de stratégie navale ; il manquait d'ailleurs de la culture historique nécessaire à cet exercice⁹⁴. En dépit de cette carence, il a commandé et conduit la Grand Fleet selon des objectifs clairement stratégiques, allant dans le sens des intérêts de la Grande-Bretagne, ce dont il n'a jamais fait mystère⁹⁵. Par des instructions minutieuses préalablement établies de façon détaillée⁹⁶, il a cherché à tout prévoir, à réduire l'incertitude des opérations au maximum en

91 Commodore Daniel MacNeil, « Technology, History, and the Revolution in Military Affairs », *Canadian Military Journal*, Winter 2000-2001, p. 10-11.

92 Donald M. Schurman, *The Education of a Navy: the Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*, Chicago, University of Chicago Press, 1965.

93 Trop long selon certains, et tuant un esprit d'initiative qui aurait été utile pour faire du Jutland un deuxième Tragalgar : voir Louis D. Rubin, « The Continuing Argument over Jutland », *The Virginian Quarterly Review*, Autumn 2001, p. 3 (de la version électronique de l'article).

94 Donald M. Schurman, *The Education of a Navy*, *op. cit.*, p. 192.

95 Adolphe Laurens, *Précis historique de la guerre navale, 1914-1918*, Paris, Payot, 1929, p. 167.

96 La version de ces *Battle Orders*, en vigueur lors du Jutland, est reproduite en partie dans A. Temple Patterson (éd.), *The Jellicoe's Papers. Selection from private and official correspondence of Admiral of the Fleet Earl Jellicoe of Scapa*, London, The Navy Records Society, 1966, t. I, p. 243-253. Il y est notamment question de « Tactique de combat », de « Conduite de la flotte dans et après l'action », de « Devoirs des croiseurs de bataille », etc.

centralisant sous son autorité l'action de la flotte⁹⁷, à la fois pour rendre optimal et pour préserver l'outil qui lui avait été confié. Cela a pu manquer de souplesse, mais Jellicoe a toujours voulu soumettre la tactique à la stratégie. Au Jutland, il a, pour cette raison, choisi une victoire *a minima*. Néanmoins, et ce faisant, il a décidé du sort du monde. Imaginons la Hochseeflotte totalement anéantie : la guerre aurait eu de bien meilleures chances de se terminer dès 1916. Imaginons 1917 comme une année de paix : pas de révolution russe, pas d'entrée en guerre des États-Unis ; surtout – pour les Britanniques –, la sanglante offensive de la Somme, suspendue en 1916, n'aurait jamais eu lieu mais, à quoi cela aurait-il servi, en quoi cela aurait-il servi les intérêts stratégiques de la Grande-Bretagne et de son empire colonial ? Une grande partie de sa flotte de bataille aurait péri dans l'affaire, affaiblissant durablement la première puissance mondiale. Si la Hochseeflotte avait été plus offensive en 1914, si elle avait été jusqu'à rééditer l'attaque surprise des Japonais contre Port-Arthur (en 1904), alors, peut-être, aurait-on violemment critiqué Churchill d'avoir remplacé en pleine déclaration de guerre Callaghan par Jellicoe, protégé de Fisher. Mais la Hochseeflotte resta dans ses bases ultra-défendues ; le choix effectué par Churchill se révéla donc, du point de vue des intérêts britanniques, particulièrement décisif.

Dans son célèbre discours prononcé à Glasgow, le 9 février 1912, Churchill avait d'ailleurs déclaré :

Les buts de la puissance britannique sont essentiellement défensifs [...]. La Marine britannique est pour nous une nécessité, tandis qu'à certains points de vue la Marine allemande a pour l'Allemagne davantage le caractère d'un luxe. Notre puissance navale assure l'existence même de la Grande-Bretagne. Pour nous c'est l'existence ; pour l'Allemagne, c'est l'expansion. Nous ne pouvons pas menacer la paix d'un seul hameau continental, quelles que soient la grandeur et la suprématie de notre Marine. Mais, en revanche, tout le destin de notre race et de l'empire, tous les trésors accumulés pendant des siècles de labeur périraient, si notre suprématie navale était mise en défaut. C'est la Marine britannique qui fait de la Grande-Bretagne une grande puissance. Mais l'Allemagne était une grande puissance respectée et honorée dans le monde entier avant de posséder un seul navire⁹⁸...

Jellicoe est constamment resté sur cette ligne stratégique. Après le Jutland, les Allemands ont perdu tout espoir de briser le blocus par une bataille d'escadres. Ils ont tenté la guerre sous-marine, nouvelle forme de guerre de course – aussi

97 « Le commandant en chef contrôle l'ensemble de la flotte de bataille avant le déploiement et durant le déploiement, excepté dans le cas de faible visibilité », *ibid.*, p. 243.

98 Winston S. Churchill, *La Crise mondiale, op. cit.*, t. 1, p. 103.

inefficace stratégiquement que la précédente, à l'ère napoléonienne, et, d'ailleurs, contrée à nouveau par Jellicoe, en tant que premier lord naval. Le point essentiel, c'est que les Allemands n'ont pas réussi à interrompre un seul instant, en 1917-1918, l'afflux des troupes américaines. Et finalement, après avoir contribué à hâter la chute de l'Empire allemand, par la mutinerie de ses matelots, la Hochseeflotte est tombée comme un fruit mûr dans l'escarcelle d'une Royal Navy au faîte de sa puissance : internée à Scapa Flow à la suite de l'armistice, elle s'y est sabordée en juin 1919, en apprenant le sort que lui réservait le traité de Versailles.

286

Ce beau résultat a été tout de même reconnu, en dépit des rancœurs au sujet de l'absence d'un « nouveau Trafalgar » : en 1919, Jellicoe, promu amiral de la Flotte – une forme de maréchalat – a été anobli, avec le titre de vicomte ; en 1920-1924 il a occupé une sinécure extrêmement valorisante : celle de gouverneur du *dominion* de Nouvelle-Zélande ; enfin, en 1924, il a été élevé au rang de comte, à titre héréditaire. En 1919, ayant à choisir sous quel nom il voulait accéder à la noblesse, il se porta sur « Vicomte de Scapa », nom qu'il conserva quand il devint comte. Ce choix, préféré à « du Jutland », fit ricaner les « beattystes », dont le chef, certes « magnifique » autant que mondain, et introduit dans la meilleure société, successeur de Jellicoe à la tête de la Grand Fleet, fut promu amiral de la Flotte et anobli – avec une dotation d'ailleurs double – en même temps que son ancien commandant en chef du Jutland. Devenu baron par la suite, Beatty a choisi d'être appelé « baron de la mer du Nord »⁹⁹. C'était plus marin et plus ronflant que de prendre le nom d'une base navale mais bien moins conforme aux réalités historiques. Beatty avait de la bravoure et du panache, mais il a tout de même révélé au Jutland, par ses imprudences et ses manquements, qu'il n'était pas ce type d'amiral qu'exigeait la guerre industrielle et largement impersonnelle engagée en 1914. Jellicoe, lui, n'a peut-être pas été « touché par le génie ou la passion qui ont rendu Nelson unique »¹⁰⁰, mais il s'enorgueillissait, à juste titre, d'avoir contribué à la victoire britannique dans cette guerre, en ayant eu raison à deux reprises du défi naval allemand, tout en préservant de l'attrition l'outil militaire basé à Scapa Flow. Il avait les qualités de l'amiral des temps industriels, organisateur et planificateur rigoureux, à l'esprit rationnel, bien adapté aux nouveaux moyens et enjeux de la guerre navale :

Vous pouvez avoir comme commandant d'une flotte l'amiral le plus brave qui ait jamais existé, de nos jours sa vaillance ne vaut rien en face d'un esprit calme qui sait calculer les chances, en face de la perfection qu'un autre amiral a su donner à sa flotte par un constant entraînement¹⁰¹.

99 Henri Le Masson, *Propos maritimes*, op. cit., p. 112.

100 Andrew Lambert, « Jellicoe », art. cit., t. 29, p. 931.

101 Amiral Sir Reginald Hugh Bacon, *The Life of John Rushworth Jellicoe*, op. cit., p. 50.

Jellicoe a eu à faire face à une situation totalement inédite : une bataille « au sommet » entre supercuirassés, la plus grande bataille navale jamais livrée jusqu'alors. Il a dû faire avec des matériels à la fois formidables et vulnérables, à bien des égards déjà obsolètes¹⁰². Et, néanmoins, il a gagné la guerre.

Jellicoe a bien servi sa patrie, dont il est bien un des « héros » : il n'a pas usurpé sa place à la cathédrale Saint-Paul, d'autant qu'il a toujours fait preuve d'une grande humanité, et d'une non moins grande dignité, y compris quand son « travail » a été attaqué. Cependant, la forme qu'a prise ce travail au Jutland s'est payée de grosses pertes supplémentaires sur le front terrestre, pertes certes britanniques, mais surtout françaises. Dans une note à une traduction d'articles écrits par Churchill en 1918 et fournis en appendice à la version française du livre de Von Hase, articles où l'ancien premier lord de l'Amirauté défend – encore – le point de vue que l'action de Jellicoe au Jutland a été conforme aux intérêts stratégiques fondamentaux de l'Entente et que le Jutland a eu en réalité les conséquences entières d'un Trafalgar, notre service historique de l'état-major de la Marine donne un point de vue très tranché : « Non, pas entières, c'est une idée fausse contre laquelle il faut réagir énergiquement. La destruction de la flotte allemande n'était pas du tout chose indifférente. Elle aurait ouvert un vaste champ de possibilités militaires et politiques »¹⁰³. Toujours est-il que les résultats obtenus par Jellicoe furent, au total, à l'échelle de l'histoire de la suprématie navale britannique, assez éphémères. Heureusement pour lui, l'amiral de la Flotte est mort avant de voir la perte de ce pour quoi il avait si intelligemment manœuvré et combattu.

102 Bruce Catton, « Reading, Writing, and History », *American Heritage Magazine*, t. 16, Issue 3, April 1965, p. 2 (de la version électronique de l'article).

103 Georg von Hase, *La Bataille du Jutland*, *op. cit.*, appendice I, note 1, p. 140.

Portrait photographique de l'amiral John Jellicoe,
commandant en chef de la Grand Fleet

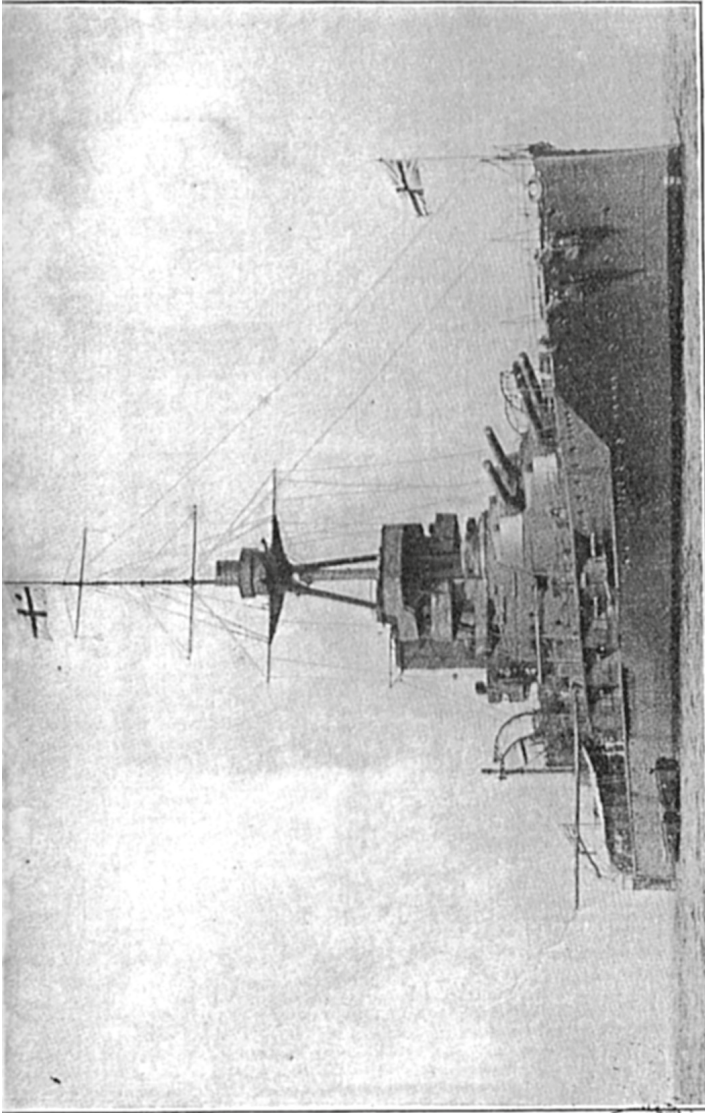
288



ADMIRAL SIR JOHN JELlicOE.

[*Sport & General.*

Source : *The Times book of the Navy*, London, *The Times*, September 1914, frontispice.



[Sport & General].

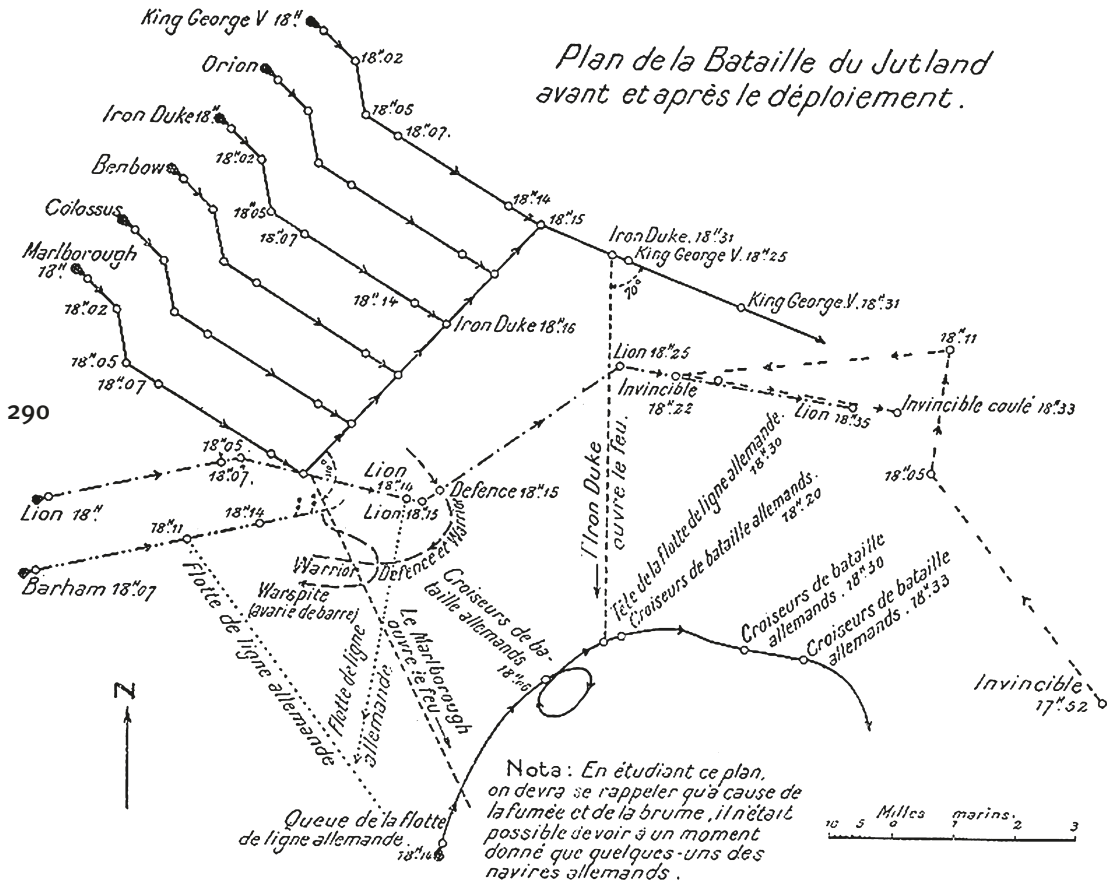
H.M.S. MARLBOROUGH.

v.



Source : *The Times book of the Navy*, London, *The Times*, September 1914,
hors-texte entre les p. 16 et 17.

¹⁰⁴ Caractéristiques de ce navire : lancé en 1912, entré en service en 1914, 29 500 tonnes de déplacement, environ 190 mètres de long, 4 turbines, vitesse de 21,25 nœuds, 10 canons de 343 mm en tourelles doubles, 925 hommes d'équipage.



Plan de la bataille du Jutland : le déploiement

Source : Vicomte Jellicoe de Scapa, *Admiral of the Fleet, La « Grand Fleet »* (1914-1916), sa création, son développement et son œuvre, 1919, trad. de l'anglais, Paris, Payot, 1921, réimp. 1929, p. 328-329.