

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 33/3 (2006)

DOI: 10.11588/fr.2006.3.50159

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

such a large canvas. He is successful in providing enough information so that his arguments are solidly founded, but yet not cluttered with detail which would inevitably make any description indigestible. Therefore, although it is not specifically an academic work, the author's overview over seafaring history and the British Navy can be recommended for academic use as well and is at the same time a lot more entertaining than most purely academic contributions.

Thomas HÖRBER, Lauf

Rolf HOBSON, *Martitimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*, traduit de l'anglais par Eva BESTECK, Munich (Oldenbourg) 2004, X-388 p. (Beiträge zur Militärgeschichte, 61), ISBN 3-486-56671-7, EUR 34,80.

Ce livre est la traduction allemande publiée par l'Institut de recherche en histoire militaire (MGFA) à Potsdam et l'Institut norvégien d'Études de Défense de la thèse éditée en langue anglaise en 2002 par Brill (Boston) sous le titre »Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power and the Tirpitz Plan 1875-1914«. S'appuyant de façon exhaustive sur les travaux des nombreux historiens qui se sont intéressés au Plan Tirpitz, Hobson nous propose une analyse critique du concept stratégique dont il fut issu en le comparant au développement similaire dans les autres grandes nations de ce qu'il appelle l'idéologie de puissance maritime à une époque caractérisée par l'apparition du »navalisme«.

Dans la première partie, il étudie les mécanismes des rivalités internationales de 1870 à 1914. Du fait du progrès technique, la puissance maritime était devenue étroitement fonction de la puissance industrielle et financière et l'Angleterre disposera ainsi, de 1840 à 1890, d'une supériorité maritime incontestée. De 1890 à 1914, l'apparition de puissances navales rivales la contraindra par contre à rechercher des accords diplomatiques qui lui permettront de concentrer ses forces dans les zones d'intérêt vital pour sa sécurité et celle de ses possessions outre-mer. Mais l'industrialisation de plus en plus poussée de ses rivaux offrira à l'Angleterre un nouveau moyen de pression sur eux par la capacité que conservait la Royal Navy de couper leurs sources d'approvisionnement: l'Amirauté britannique relèvera ainsi très tôt la vulnérabilité de l'Allemagne à l'interruption de ses importations de nourriture, le *Hungerblockade*. L'auteur met toutefois en exergue le fait que le Traité de Paris de 1856 en reconnaissant le droit des Neutres affaiblissait le droit des belligérants à interrompre le commerce adverse: c'est ce qu'il appelle la relation triangulaire belligérants-neutres. S'interrogeant enfin sur la stratégie que peut adopter une marine de second rang, il estime que faute de pouvoir prétendre à la maîtrise de la mer, elle devra, afin d'empêcher que la marine dominante lui interdise l'usage de la mer, atteindre elle-même un niveau de force suffisant et rechercher le soutien d'autres marines secondaires. Dans cette recherche de compétitivité il met en évidence la notion de risque dissuasif pour l'adversaire matérialisée par un chiffre appelé à jouer par la suite un grand rôle: la ou les marines secondaires coalisées devront être dans le rapport 2/3 par rapport à la flotte dominante. L'Angleterre parera un temps le danger par le recours au *Two Power Standard*.

La deuxième partie est consacrée à l'évolution de 1865 à 1895 des théories de stratégie maritime dans un monde en voie d'industrialisation et notamment à l'introduction dans le débat, au tout début des années 90, de théories expansionnistes qui donneront naissance au »navalisme«. Pour être le pays qui a le plus profité du développement du commerce mondial, la Grande-Bretagne en verra sa dépendance au libre exercice du commerce maritime accrue. La Navy fut ainsi amenée au centre du débat stratégique: le *Naval Defence Act* de 1889 et le *Spencer Programme* de construction de 1893 manifesteront une volonté politique de garantir voire de renforcer la position de supériorité maritime de la Grande-Bretagne et sa capacité à user contre les autres du *Seapower*. En Allemagne, la subordination initiale de

la marine à l'armée fit que la pensée stratégique de ce que l'auteur appelle l'«École prussienne de pensée de stratégie maritime» fut fortement influencée à l'origine par la pensée militaire prussienne inspirée par Jomini et Clausewitz. La marine n'en parvint pas moins vers la moitié des années 90, sous l'influence d'un théoricien comme Alfred Stenzel, à une compréhension moderne de la conduite de la guerre sur mer qui n'avait rien à envier à celle des puissances maritimes principales. Stenzel et le général Caprivi, qui fut chef de l'Amirauté et, au congédiement de Bismarck, chancelier du Reich, avaient compris qu'un état industriel comme l'Allemagne ne pouvait accepter la coupure de ses relations avec ses sources d'approvisionnement outre-mer, le rôle de la flotte ne pouvait donc se limiter comme il était admis jusque là à la défense des côtes, elle devait être à même d'attaquer les forces de blocus, d'où la nécessité d'une flotte de combat. L'École prussienne, sous l'influence déjà de Tirpitz aura un rôle novateur en mettant l'accent sur la nécessité d'étudier de façon méthodique les problèmes tactiques et d'en tirer les conclusions afin de définir les caractéristiques des bâtiments à construire.

Hobson montre ensuite comment en définissant le *Sea Power* comme le produit de trois facteurs, production – trafic maritime – points d'appui outre-mer qui se développent en colonies, Alfred Thayer Mahan a fait le lit de l'impérialisme et de sa forme la plus maritime, le navalisme et pas seulement aux États-Unis qui y virent une incitation à construire une flotte puissante. Citant Herbert Rosinski, il dénonce l'erreur majeure de Mahan qui est d'avoir prétendu que l'utilisation des mers, même en temps de paix, était dépendante de son contrôle militaire et donc de la suprématie navale. Il consolidait ainsi les arguments des navalistes et contribuait à l'apparition de programmes géants de construction navale.

En Allemagne, jusqu'au milieu des années 1890, l'opinion publique avait manifesté à l'égard de la marine un parfait désintéret, que la marine elle-même ne fit rien pour secouer. La situation se transformera complètement lorsque cette même opinion publique se rangera derrière l'ambition de conduire une politique mondiale, *Weltpolitik*, annoncée par Guillaume II et Bülow et estimera que l'accès au statut de puissance mondiale nécessitait une flotte puissante. L'idéologie de puissance maritime professée par Mahan viendra à point nommé pour justifier la politique d'expansion, ses écrits renforcèrent le navalisme allemand et facilitèrent le vote des lois sur la flotte. Tirpitz imprimera un cours spécifique à l'idéologie de puissance maritime en ne retenant de Mahan que ses théories impérialistes et c'est principalement sous son influence que l'École prussienne de pensée stratégique maritime évoluera vers ce que l'auteur appelle l'École allemande de pensée stratégique maritime (*Deutsche Schule seestrategischen Denkens*).

Dans la troisième partie, Hobson s'interroge sur les origines et les objectifs du Plan Tirpitz. La comparaison avec les autres manifestations du navalisme, en Russie et en Autriche-Hongrie montre que ce plan ne résultait pas de l'application d'une stratégie de crise interne, comme ont cru le voir certains historiens, mais que c'est en se fondant sur sa conception propre de l'idéologie de puissance maritime, *Seemachtideologie*, que Tirpitz fera décider par le Kaiser la construction d'une flotte de combat dont la pointe était dirigée contre l'Angleterre. Au tournant du siècle, le gouvernement allemand avait choisi l'expansion maritime, en s'appuyant sur la signification politique d'une «puissance à la mer significative», *Seegeltung*, Tirpitz fera admettre que l'accroissement de la flotte devait donc aller de pair avec celui des intérêts maritimes de l'Allemagne. Les navalistes acceptèrent ce concept de *Seegeltung* sans claire représentation de ce que cela signifiait et surtout de ce que cela allait coûter. Tirpitz attribuait pour sa part une signification politique bien précise à ce concept: la flotte qu'il envisageait serait capable de dissuader l'Angleterre de s'opposer à l'expansion maritime allemande en raison du risque, (*Risiko*), qu'un affrontement direct lui ferait courir pour le maintien de sa propre suprématie maritime. C'est de cette notion de risque qu'est issue la terminologie employée: *Risikothéorie*, *Risikoflotte*. Le niveau dissuasif requis était estimé à 2 : 3 de la flotte anglaise, Tirpitz comptait l'atteindre en 1915, cela représentait déjà

un effort considérable et l'auteur récuse avec raison les historiens qui estiment que Tirpitz visait à plus long terme une flotte équivalente voire supérieure à la flotte anglaise. Mais convaincu de l'infailibilité de la *Risikotheorie*, Tirpitz refusera de voir la situation géographique défavorable de l'Allemagne et sa vulnérabilité à l'étranglement quasi immédiat de ses lignes d'approvisionnement par la mise en œuvre du blocus éloigné.

Approfondissant les particularités du navalisme wilhelminien, l'auteur nie la nécessité pour l'Allemagne, puissance continentale dont la sécurité était basée sur son armée, d'avoir besoin d'une flotte puissante pour assurer contre l'Angleterre celle de sa croissance outre-mer. La puissance industrielle de l'Allemagne était davantage dépendante du continent européen que de l'outre-mer, mais sous l'influence notamment du navalisme allemand, l'importance de l'outre-mer pour l'économie allemande fut largement surestimée, alors que le coût de la construction de la flotte était sous-estimée. Ce même navalisme affichait des ambitions sans limites et les objectifs indéfinis de cette « expansion without objects » caractéristique de l'époque impérialiste. L'idéologie de puissance maritime était en fait poussée par des groupes d'intérêts mettant à profit l'agitation propagée par des groupes de pression nationalistes. Hobson donne toutefois raison aux nombreux historiens qui estiment que le Plan Tirpitz n'a pas été la cause de la guerre. La *Risikoflotte* ne menaçait pas les intérêts vitaux de l'Angleterre. L'accord implicite survenu en 1912 (rapport 2 : 3 ou 10 : 16) n'a été rendu possible que parce que chacune des deux puissances considérait qu'il ne mettait pas en danger sa propre sécurité et en ramenant l'apaisement dans les relations germano-britanniques, il renforçait à Berlin les voix de ceux qui déconseillaient une guerre préventive sur le continent, *Präventivkrieg*, prônée notamment par l'état-major de l'armée, le *Generalstab*. Car le véritable danger pour la paix provenait davantage, comme on le verra en août 1914, du Plan Schlieffen et du réarmement terrestre lancé en 1910: une armée puissante, les pulsions nationalistes de l'opinion publique, une politique étrangère imprévisible, constituaient un cocktail détonant, qui n'avait plus aucun rapport avec la politique d'expansion maritime.

Le Plan Tirpitz porte une responsabilité certaine dans l'évolution dans un sens défavorable à l'Allemagne de la constellation des grandes puissances qui contribuera à développer le sentiment d'encerclement de l'Allemagne, mais c'est en définitive le spectre d'une hégémonie allemande sur le continent et non le défi des armements navals qui aura pour conséquence que le gouvernement anglais et l'opinion publique anglaise se feront à l'idée d'une intervention sur le continent. Accordant une importance exagérée à la signification politique de la puissance maritime, Tirpitz s'est trompé sur le fait qu'une « flotte du risque » suffisait pour exercer une dissuasion efficace: seule une flotte supérieure aurait possédé cette capacité de dissuader en temps de paix et d'assurer la sécurité des communications en temps de guerre, mais sa construction aurait provoqué aussitôt comme l'avait déjà compris Bismarck une alliance franco-anglaise. La seule dissuasion qui aurait pu se montrer efficace contre une guerre commerciale britannique résidait donc dans la constitution d'une communauté d'intérêts des États pourvus de marines secondaires. C'est la prise de conscience de ce fait qui différencie la conception du monde d'un Bismarck ou d'un Caprivi de celle de Tirpitz et sur le plan des concepts stratégiques la *Preussische Schule* de la *Deutsche Schule*. L'Allemagne était-elle sans protection et ses intérêts outre-mer étaient-ils menacés comme l'affirmaient les nationalistes? La réponse à cette question, selon l'auteur, se trouvait bien au delà de l'horizon imprégné d'impérialisme de la génération Tirpitz.

Hobson note enfin que dans le cas allemand, l'idéologie d'État-puissance et le nationalisme appuyés sur la structure autoritaire de l'État wilhelminien rendirent les élites plus sensibles au navalisme tout en leur donnant une vision assez vague de ce que pouvait être une politique mondiale. Il y voit une manifestation typique de ce temps tout en soulignant que ce navalisme ne prit toutefois jamais la forme d'expansionnisme agressif à laquelle aboutira sa radicalisation entre les deux guerres.

François-Emmanuel BRÉZET, Asnières