

ROSSIGNOL Benoît,  
ancien assistant de recherches au Service historique de la Marine (Vincennes)  
Maître de conférence à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne  
Centre Gustave Glotz

**APPRENDRE L'UN DE L'AUTRE :  
L'ÉCOLE DE GUERRE NAVALE  
ET LA COOPÉRATION NAVALE FRANCO-ALLEMANDE**

Communication présentée dans le cadre du colloque : « Bilan et perspectives de la coopération militaire franco-allemande de 1963 à nos jours », Paris, École Militaire, 3 novembre 1998.

Publiée : **ROSSIGNOL B.**, “Apprendre l'un de l'autre : l'École de Guerre Navale et la coopération navale franco-allemande”, *in* C.2.S.D. et C.E.H.D. éd., *Bilan et perspectives de la coopération militaire franco-allemande de 1963 à nos jours. Actes du colloque tenu à Paris les 2 et 3 novembre 1998*, Addim, Paris, 1999, pp. 243-280.

Lorsque l'on évoque la coopération militaire franco-allemande<sup>1</sup> récente, la première pensée va rarement à la Marine. Les marins ont pourtant activement participé à cette coopération, et participent encore. Mais leur contribution, et les échanges et programmes mis en oeuvre dans son cadre, sont effectivement plus modestes que ceux des armées de Terre... Divers facteurs peuvent expliquer cette modestie, et il faut aussi noter que de chaque côté du Rhin, le domaine maritime peut souvent passer pour secondaire. L'examen de la coopération navale franco-allemande des trente-cinq dernières années vaut pourtant la peine d'être tenté. Une première approche doit d'abord partir de cas précis, qui seront autant de fils conducteurs dans une histoire qui reste à découvrir.

Nous nous attacherons ici à l'histoire de l'École de Guerre Navale. Plusieurs critères ont orienté ce choix. Tout d'abord l'histoire de cette institution est bien connue et a bénéficié d'une synthèse récente<sup>2</sup>. Nous disposons donc d'un arrière plan solide, pour pouvoir apprécier l'évolution de notre sujet. L'École de Guerre Navale (E.G.N.), réouverte deux ans après la Seconde Guerre mondiale, rebaptisée École Supérieure de Guerre Navale<sup>3</sup> en 1962, a fermé définitivement ses portes en 1993. Elle offre donc une histoire close, et un corpus relativement cohérent d'archives<sup>4</sup>. Or, pour la Marine, l'E.G.N. fut un lieu particulièrement important dans la coopération avec l'Allemagne fédérale. Cette coopération procédant, nous le verrons, par des échanges réguliers avec son homologue, la section marine de la *Führungsakademie der Bundeswehr*<sup>5</sup> (FUAK). Ces relations furent mises en place quelques années avant le traité de

---

<sup>1</sup> Pour apprécier la question plus généralement on se reportera à G.-H. Soutou, *L'alliance incertaine. Les rapports politico-stratégiques franco-allemands, 1954-1996*, Fayard, Paris, 1996, 497 p.

<sup>2</sup> Cf. contre-amiral R. Monaque, *L'École de Guerre Navale (1896-1993)*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1995, 488 p. Il n'existe malheureusement pas de synthèse comparable pour les institutions semblables de l'armée de Terre et de l'Air.

<sup>3</sup> Nous utiliserons cependant ici le sigle E.G.N. indifféremment de la date, car même après 1962, l'école est très largement restée dans l'usage l'École de Guerre Navale.

<sup>4</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, pp. 463-466 pour un inventaire sommaire.

<sup>5</sup> Fondée le 1er janvier 1957 à Bad Ems, l'école fut transférée à Hambourg à l'automne 1958. Jusqu'en 1973 sa mission consistait à former les officiers des trois armées au brevet d'état-major. Son rôle fut ensuite élargi, la mission originale constituant désormais le second degré d'un cursus qui en compte trois. Cf. Commandant E.S.G.N., Note n° 242, E.S.G.N., document non protégé, 13 avril 1983.

l'Élysée, et se poursuivirent jusqu'à la fermeture de l'école et ensuite au Collège Interarmées de Défense. Leur étude permet d'avoir un premier regard sur plus de trois décennies de coopération. Mais comprendre la place et l'importance véritable qu'a cette relation, ainsi que les possibles particularités des modalités qu'elle déploie, exige d'esquisser parallèlement un rapide panorama des autres relations navales entre les deux nations.

Il faut alors signaler ici les difficultés propres à ce type de recherche. Le recul historique que peut seul nous offrir le temps écoulé fait largement défaut. Cela hypothèque considérablement toutes les interprétations que l'on peut tenter. Il faut considérer aussi les particularités du corpus archivistique que l'on peut rassembler. Assez conséquent pour le début de la période, il tombe très rapidement sous le coup des délais imposés par la loi de 1979. Pour la période la plus récente - à partir des années 1980 - bien des versements n'ont pas encore été effectués. Il faut alors se tourner vers d'autres sources : journaux, périodiques, témoignages, en restant conscient des limites et des biais qui leur sont propres<sup>6</sup>. On atteint là bien souvent les limites du travail historique, coupé qu'il peut être de sa matière et de la possibilité d'un appareil critique suffisant. Il s'agit dès lors d'être modeste et de se consoler en estimant que la scientificité d'un énoncé se rattache en dernier ressort à son caractère de falsifiabilité. Nous ne pouvons donc qu'inviter nos éventuels successeurs à corriger les inévitables erreurs et lacunes qui ressortent à ce type de travail. Dans l'immédiat le lecteur doit être conscient de ces limites. En conséquence, il ne trouvera pas ici d'interprétation générale, mais juste une première tentative de description d'un mécanisme de coopération, de son évolution et de son contexte.

La question est d'autant plus délicate qu'elle touche à de multiples domaines du champ historique. Histoire militaire certes, des relations internationale bien sûr, mais il s'agit aussi de percevoir l'évolution de la perception que l'on peut avoir de l'autre, d'une certaine forme de l'idée

---

<sup>6</sup> Outre les archives de l'E.G.N. - Archives du Service Historique de la Marine à Vincennes (désormais S.H.M.) série III CC EGN -, les archives de l'attaché naval français à Bonn - S.H.M. série III BB 7 B - permettent d'approcher de très près la question, ainsi que les archives du deuxième bureau de l'état-major de la Marine - S.H.M., série III BB 2/2 - mais très peu de documents sont actuellement communicables. Pour les périodiques, la *Revue Maritime* et *Cols Bleus* procurent souvent de petites notices ou de brefs articles sur la question, la presse régionale des régions maritimes fournit aussi de nombreux témoignages sur les rencontres navales franco-allemandes.

nationale. Avant de travailler ensemble, il s'agit de se connaître, de se comprendre. C'est donc à terme l'histoire de représentations - et de leur supports sociaux et politiques - qu'il faut faire. Cette histoire *culturelle* ne peut se faire sans tenir compte du témoignage et de l'apport historique des acteurs. On ne peut donc qu'inviter à considérer ce travail à la lumière de l'intervention du commandant F.Brézet<sup>7</sup>. Histoire multiple donc, mais forcément pointue, parcellaire, et qui ne peut que profiter des parallèles et des perspectives qu'offrent des rencontres comme celle d'aujourd'hui<sup>8</sup>.

Chaque objet historique suppose que l'on développe sa propre *intrigue*, et la nôtre commence avant 1963. Il nous a donc paru nécessaire de faire une légère entorse à la chronologie proposée, car le traité de l'Élysée ne constitue pas - pour notre exemple - une césure immédiatement visible et décisive. Une fois les cadres et principes mis en place, nous pourrions apprécier, sur le long terme, la particularité qualitative et quantitative de la collaboration entre marins allemands et français dans le cadre de l'E.G.N. Cette particularité devra ensuite être précisée en étant replacée dans un panorama plus vaste des autres échanges navals franco-allemands. Dès lors, et par delà la coupure qu'est le départ de la France du commandement intégré de l'OTAN, et les tensions - surtout symboliques en ce qui concerne notre sujet - qu'elle a entraînées, il nous faudra considérer, dans la diachronie, les effets et les conséquences des échanges effectués entre les deux écoles. S'ils débouchent sur un approfondissement des relations, l'évolution très rapide du rapprochement naval franco-allemand après 1988, et ses répercussions sur l'E.G.N., doit pourtant ses causes à un contexte bien plus vaste que celui des deux marines.

## **1°) Genèse d'une coopération (1956-1962)**

### ***Le contexte de l'arrivée des Allemands (1956)***

---

<sup>7</sup> Le capitaine de vaisseau (R) François-Emmanuel Brézet a bien voulu s'entretenir avec nous le 24 juin 1998, et nous a apporté un éclairage essentiel, qu'il en soit ici remercié. Le capitaine de vaisseau Le Balc'h a bien voulu relire ce texte et s'entretenir avec nous le 15 octobre 1998, qu'il soit ici remercié aussi. Nous gardons, bien sûr, l'entière responsabilité de nos interprétations et de leurs possibles erreurs. Ce travail a été élaboré dans le cadre d'un service national au S.H.M., que P. Vial, chef de la Section des Études historiques reçoive ici l'expression de notre gratitude pour son attention constante.

<sup>8</sup> Nous renvoyons tout particulièrement à la communication de Frank Bizet, consacré à l'armée de l'Air.

Deux ans après sa renaissance, en 1949, l'École Supérieure de Guerre Navale accueille à nouveau un stagiaire étranger, un Italien<sup>9</sup>. L'arrivée de cet officier appartenant à une marine autrefois ennemie est un événement. L'École renoue en effet avec l'accueil de stagiaires étrangers, qu'elle pratiquait assez régulièrement dans l'entre-deux guerres, mais dans un cadre fort différent et entièrement nouveau : celui de l'O.T.A.N. Jusqu'en 1955, chaque année, un stagiaire italien suit les cours de l'E.G.N. En 1953 un capitaine de corvette de la Marine néerlandaise l'accompagne. L'année 1956 voit l'arrivée du premier stagiaire allemand, naissance, nous le verrons, d'une tradition solide. Onze ans après la fin du second conflit mondial, la Marine française accueille, au plus haut niveau de son enseignement, un héritier de la *Kriegsmarine*. Pour comprendre cette coopération naissante, il faut en retracer le contexte.

Le premier élément est bien sûr la décision du réarmement de l'Allemagne fédérale au sein de l'Alliance atlantique. Après l'échec de la C.E.D.<sup>10</sup> et les accords de Londres et Paris<sup>11</sup>, et face à la menace soviétique, l'Allemagne de l'Ouest doit pouvoir se défendre rapidement. Si cette défense concerne en premier lieu son armée de Terre, elle passe aussi par la reconstruction d'une marine, la *Bundesmarine*. Cette renaissance a lieu en 1956, à partir des forces de police maritime que possédait le gouvernement de Bonn et grâce à une aide alliée importante et programmée. Or ce renouveau de la marine allemande coïncide, côté français, avec une volonté croissante d'ouverture aux alliés.

Au niveau de l'E.G.N., cette ouverture se fait avant tout en direction des deux puissantes marines anglo-saxonnes. Cherchant à réaffirmer résolument son identité navale, l'E.G.N. se tourne vers le "nouveau monde", en même temps qu'elle suit son modèle pour profondément se réformer<sup>12</sup>. Dans une perspective de rayonnement bien compris de la Marine française, l'ouverture doit aussi être dirigée vers d'autres partenaires. Une circulaire de l'état-major général

---

<sup>9</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, pp. 308-309 et pp. 388-390.

<sup>10</sup> Les négociations de la C.E.D. prévoyaient la création d'une force navale européenne. Malgré l'appréhension des Français envers de tels projets les trois années de négociations ont certainement été l'occasion de reprendre contact et de dépasser certaines réticences initiales. Cf. L. Caserta, mémoire de D.E.A. en cours de rédaction.

<sup>11</sup> Cf. Soutou, *op. cit.*, p. 22.

<sup>12</sup> Cf. P. Vial et J.B. Cerino, "La Marine et le nouveau monde : l'enseignement de l'Ecole de guerre navale face aux bouleversement du second après guerre (1945-1956).", *Revue Historique des Armées*, n°1, 1996, pp. 106-122, et plus particulièrement pp. 117 sq.

précise, en mars 1955, l'intérêt qu'il y aurait à recevoir plus de stagiaires étrangers, et prévoit l'augmentation de leur nombre. Il faut "accueillir favorablement les demandes provenant des pays qui répondent le mieux à nos préoccupations actuelles. Tels sont notamment, en plus des pays de l'Union française [...], Israël dont l'expansion navale est à prévoir, la Thaïlande, la Belgique, l'Allemagne qui sera très sollicitée par les Anglo-saxons du fait de son admission à l'O.T.A.N. [...]"<sup>13</sup>. La motivation est claire : la France doit être présente dans la politique de réarmement et de défense de l'Allemagne, qu'elle ne peut ni ne doit laisser aux seuls Anglo-américains. La coopération avec l'Allemagne est d'abord une aide qu'on lui apporte pour affirmer la place de la Marine française au sein de l'Alliance. La circulaire fixe aussi les modalités de cette ouverture et instaure une liste de priorités pour les écoles devant accueillir des étrangers. La première de la liste est naturellement l'E.G.N. L'état-major prévoit en outre une "dizaine" de stagiaires étrangers par école<sup>14</sup>. Or l'E.G.N. en 1955 compte une promotion de 21 officiers, et l'accueil de deux étrangers représente déjà un supplément appréciable. Le chiffre de l'état-major est totalement irréaliste, et l'on revient très vite à la base de deux stagiaires étrangers par promotion. Un Portugais étant aussi prévu pour 1956, les Italiens font momentanément les frais de l'arrivée des Allemands<sup>15</sup>.

### ***Mutation de la Royale, naissance de la Bundesmarine***

Nul doute que les marins allemands apprécient alors fortement la place que leur propose la Royale. Pour comprendre cela et saisir la naissance de cette relation, puis son développement, il faut sans cesse garder à l'esprit la situation de chacune des deux marines<sup>16</sup>. La marine

---

<sup>13</sup> État-major général de la Marine, bureau "organisation", n° 240 EMG / ORG, "Circulaire : admission de stagiaires étrangers dans les écoles de la Marine", 25 mars 1955, p. 1, S.H.M., III CC EGN 66.

<sup>14</sup> *ibid.*, pp. 2-3.

<sup>15</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, p. 390.

<sup>16</sup> Une vue d'ensemble rapide de la situation des deux marines entre 1958 et 1998 est donnée par les graphiques n° 1 et 2. Ces graphiques ont été élaborés à partir des chiffres donnés tous les deux ans par l'ouvrage *Flotte de Combat*, ils ne prétendent donc pas à une précision parfaite, mais bien plutôt à donner des ordres d'idée. Le graphique n° 2 prend en compte le tonnage cumulé des bâtiments de combat, il ne montre donc pas la place qu'ont les flottes logistiques et auxiliaires dans les marines. Alors que pour la France cette place est importante et s'accroît en participant pleinement à la notion de projection de puissance (avec des navires comme les transports de chalands de débarquement), pour l'Allemagne elle est plus modeste, voire pendant longtemps négligeable. Depuis quelques années le facteur logistique est pris en compte par la *Bundesmarine*.

française est alors en plein renouveau. Si elle possède encore ses deux glorieux, mais anciens, navires de lignes, le *Richelieu* et le *Jean-Bart*, elle bénéficie aussi d'une aéronavale enfin digne de ce nom et de nombreux escorteurs récents. De vastes programmes sont en cours : le croiseur *Colbert* est en achèvement et le porte-avions *Clémenceau* émerge peu à peu de son bassin. La Royale est une marine moderne, et puissante, qui ambitionne pleinement son passage à l'ère atomique<sup>17</sup>.

La situation de la toute jeune *Bundesmarine* est bien différente ! Elle se construit, notamment à partir du noyau de vedettes de la police maritime, et du *Labour Service Unit*, une unité créée par les États-Unis pour déminer les côtes allemandes après la guerre, placée sous commandement américain, les dragueurs étant armés par des équipages allemands<sup>18</sup>. La jeune marine ne possède aucun navire de plus de 2 500 t<sup>19</sup> et envisage de renflouer de vieux sous-marins de la Seconde Guerre mondiale pour étoffer sa flotte. Mais la situation matérielle n'est pas la plus urgente, car les pays de l'O.T.A.N., avec au premier rang les Américains, ont prévu de contribuer très largement à la constitution d'une flotte capable de remplir le rang qui lui a été attribué dans le cadre de l'Alliance. Le vrai problème de la renaissance de la marine allemande est celui du personnel. L'arme navale est technique, elle demande une formation longue, d'autant plus que la décennie qui a suivi la guerre a vu la généralisation et l'accélération de progrès techniques décisifs. Pour se constituer, la *Bundesmarine* doit certes recruter de nouveaux marins, mais elle a aussi besoin de cadres et d'officiers expérimentés. Elle cherche donc à réengager des anciens de la *Kriegsmarine*, ces recrutements étant soumis au contrôle des alliés. Ces réengagements ne sont pourtant pas faciles<sup>20</sup>. Après la défaite, les marins allemands ont changé de vie, ils se sont reconvertis aux activités civiles. Combien vont se réengager, et quelles seront leurs capacités

---

<sup>17</sup> Cf. P. Quérel, *Vers une marine atomique. La marine française (1945-1958)*, L.G.D.J.-Bruylant, Paris-Bruxelles, 1997, 454 p.

<sup>18</sup> Cf. "Chronique des marines étrangères", *Revue Maritime*, avril 1957, p. 507 ; créé en 1947, le L.S.U. est dissout en janvier 1957 quand tous ses dragueurs furent passés sous contrôle allemand.

<sup>19</sup> Le traité de Paris lui interdit de posséder des navires de plus de 3 000 t, en 1961 la limite est portée à 6 000 t ; Cf. S. Breyer, "Destroyers lance-engins allemands", *Revue Maritime*, juillet 1961, pp. 915-928.

<sup>20</sup> La marine marchande allemande étant inexistante au lendemain de la guerre, elle n'a pas pu accueillir momentanément les anciens marins militaires. Cf. "Sur le personnel de la marine marchande allemande", *Revue Maritime*, avril 1957, p. 532.

après douze ans d'éloignement des navires de guerre ? La *Bundesmarine* a un besoin urgent de formation, elle ne peut donc qu'apprécier de pouvoir former aux techniques d'état-major certains de ses officiers au sein des marines alliées.

Un dernier élément favorise la mise en place rapide d'une coopération entre l'E.G.N. et la marine de guerre allemande, c'est le dynamisme et la bonne volonté déployée par le premier attaché naval allemand en France depuis la guerre, le capitaine de frégate Loerke<sup>21</sup>. Des résultats non négligeables de cette activité pour renouer les liens avec la marine française, l'arrivée d'un stagiaire à l'E.G.N. n'est pas le moindre. Bien au contraire, c'est celui qui est appelé à durer le plus.

### *Les premiers stagiaires allemands*

Le 1er novembre 1956, le capitaine de corvette Rehder entre à l'E.G.N.<sup>22</sup>. Par la suite, chaque nouvelle rentrée - à l'exception de celle de 1962 - voit l'arrivée de l'un de ses compatriotes. Les premiers stagiaires allemands ont des cursus assez semblables. Ils étaient de jeunes ou de très jeunes officiers à la fin de la guerre, et retrouvent la marine après une douzaine d'années d'activités civiles. Ils parlent généralement assez bien le français, quelques-uns ayant d'ailleurs occupé un poste en France lors du dernier conflit. Les relations entre les stagiaires et leur collègue français sont marquées, dans l'ensemble, par une entente sincère et une cordialité non feinte. On observe cependant que les officiers allemands ont généralement une formation unique et très spécialisée<sup>23</sup>. C'est là une conséquence directe du format et des missions de leur marine. Si la présence de stagiaires allemands contribue au rayonnement de la Marine nationale,

---

<sup>21</sup> État-Major Général de la Marine, deuxième bureau, "Note sur l'activité du capitaine de frégate Loerke, attaché naval de la République Fédérale Allemande à Paris", 17 février 1959, S.H.M., III BB 7 B 18. Son homologue français à Bonn est le capitaine de frégate Brasseur-Kermadec, cf S.H.M. III BB 7 B 1.

<sup>22</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, pp. 309-310 et 390.

<sup>23</sup> Aujourd'hui encore, les officiers de marine allemands sont très spécialisés ; seuls les officiers brevetés d'état-major sortent de leur spécialité originelle (sous-marinière, pilotes, etc...). Entretien du 15 octobre 1998 avec le C.V. Le Balc'h.

d'un strict point de vue technique l'échange est donc plutôt unilatéral. De 1949 à 1993, la R.F.A. est pourtant le partenaire étranger avec lequel l'E.G.N. a le plus de relations, “pour des raisons qui tiennent plus de la volonté politique de rapprochement des deux pays que d'une similitude dans le volume et les missions des deux marines”<sup>24</sup>. Très vite, en effet, on passe à l'étape suivante dans l'approfondissement de ces relations, la réciprocité.

### *Les français en Allemagne*

L'envoi d'un stagiaire français en R.F.A. est suggéré, au départ, par les Allemands. La première offre d'une place à la section Marine de la *Führungsakademie* (FUAK) semble être faite lors de la visite de cette dernière à l'E.G.N., à Paris, en 1960. “L'amiral Mayer exprime à l'amiral O'Neill le désir de faire faire à ses officiers un stage en escadre, propose une place dans son école pour un stagiaire français et invite l'E.G.N. à se rendre à Hambourg en 1961”<sup>25</sup>. Le voyage de l'E.G.N. en R.F.A., en 1961, est justement l'occasion de renouveler l'invitation : “au cours de leurs conversations plusieurs officiers allemands ont exprimé le désir de voir un officier français participer à une prochaine session” rappelle le contre-amiral Célérier, commandant de l'E.G.N. au retour du périple, en juin 1961<sup>26</sup>. En fait la *Bundesmarine* avait déjà, par l'intermédiaire de son attaché naval à Paris, proposé de nombreux stages ou embarquement pour des officiers ou des sous-officiers français. L'amiral Cabanier, chef d'état-major de la Marine, communique la réponse de la Marine française, le 9 octobre 1961 : “J'ai l'honneur de vous faire connaître que la situation actuelle des effectifs ne laisse malheureusement pas de personnel disponible pour participer à ces stages dans un proche avenir. Par contre, ainsi que je vous l'avais indiqué dans une correspondance antérieure, je serais très heureux d'envoyer un officier à la prochaine session de la *Führungsakademie der Bundeswehr*. Je vous le confirmerai d'ailleurs quand sera parvenue l'invitation officielle que vous m'annoncez”<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 342.

<sup>25</sup> Monaque, *op. cit.*, p. 342 ; Cf. lettre n° 198 E.G.N., au chef d'État-Major général, 21 mai 1960, S.H.M., III CC EGN 21.

<sup>26</sup> Contre-amiral Célérier au chef d'État-Major général de la Marine, compte rendu du voyage de l'E.G.N. en Suède et en Allemagne fédérale, n° 276 EGN, 6 juin 1961, 8 p., S.H.M., III CC EGN 24.

<sup>27</sup> Amiral G. Cabanier, chef d'état-major général de la Marine à capitaine de frégate B. Klug, attaché naval de la R.F.A. à Paris, D.P.M.M. n° 1691, 9 octobre 1961, S.H.M., III CC EGN 66.

Une des raisons qui pousse la rue Royale à une certaine retenue était “le nombre réduit des officiers de la Marine ayant des connaissances approfondies en langue allemande”. En conséquence “les possibilités d'échange ne pourraient porter que sur un chiffre limité d'officiers de l'ordre au maximum de 3 ou 4 par an”<sup>28</sup>. Le 15 novembre 1961, l'attaché naval de la R.F.A. transmet le programme de la session 1962-1963 de la FUAKE, et, le 28, l'état-major général de la flotte française lui communique le nom du futur stagiaire<sup>29</sup>. Lors de la rentrée de la session 1962-1963 de la FUAKE le capitaine de corvette Capelle rencontre les 18 stagiaires allemands, deux stagiaires turcs et un stagiaire américain, inaugurant ainsi un échange quasiment régulier et annuel<sup>30</sup>. Fait curieux, l'E.G.N. n'a pas d'élève allemand cette année-là, et c'est l'une des deux exceptions à la régularité, sans que l'on puisse véritablement l'expliquer<sup>31</sup>. L'autre entorse à la parfaite régularité de l'échange est l'absence de stagiaire français à la section marine de la FUAKE lors de la rentrée 1963, mais il faut noter qu'il n'y avait eu jusqu'alors qu'un seul stagiaire français, et qu'il n'avait pas terminé son stage de deux ans à Hambourg<sup>32</sup>.

En réalité ce qui fait véritablement exception dans l'histoire de l'E.G.N., ce n'est pas cette absence occasionnelle, mais bien plutôt la présence continue de stagiaires allemands, et plus encore, la présence réciproque de stagiaires français à Hambourg. On a donc l'exemple d'une collaboration concrète fondée sur l'échange de personnel au plus haut niveau de l'enseignement militaire et mise en place avant le 22 janvier 1963. Il reste cependant à en apprécier l'ampleur véritable, l'évolution qu'elle a subie en plus de trente ans et ses conséquences, sans cesser d'examiner les significations qu'elle a pu avoir aux yeux des deux partenaires.

## 2°) E.G.N. et FUAKE, deux institutions solidement liées

---

<sup>28</sup> “Note pour Monsieur le capitaine de vaisseau chef de la section 'organisation - mobilisation' du bureau des études générales de l'état-major général ; objet : échange au pair entre des cadres des armées française et allemande. “ état-major de la Flotte, D.P.M.M., Officiers, n° 4804, 27 décembre 1961, S.H.M., III CC EGN 66.

<sup>29</sup> Attaché naval R.F.A. à état-major général Marine, 15 novembre 1961 ; État-major général Marine à attaché naval R.F.A., 28 novembre 1961, S.H.M., III CC EGN 66.

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, p, 391.

<sup>32</sup> En annexe 1 et 2 nous donnons la liste des stagiaires allemands à l'E.G.N. et français à la section marine de la FUAKE, d'après les listes dressées par R. Monaque, *op. cit.*, pp. 389-403.

### *Des rapports réguliers: voyages et visites*

Outre l'échange de stagiaires, les deux écoles entretiennent leurs rapports par des visites régulières. Il faut se pencher sur ces voyages, qui représentent l'autre face de la coopération et engagent un type de relation bien différent de la présence quotidienne d'un stagiaire étranger. En même temps, le voyage représente, pour la promotion qui l'effectue, un temps à part, de découverte, mais aussi de détente, qui permet à ses membres de se connaître différemment<sup>33</sup>. Le premier d'entre eux est celui que la section marine de la FUAKE effectue en 1960 à l'E.G.N.<sup>34</sup>. C'est en grande partie pour répondre à cette visite, et à l'invitation que les Allemands avaient alors faite, que l'E.G.N. se rend en Allemagne au mois de mai suivant, le voyage se poursuivant par quelques jours passés en Suède. Le rapport de l'amiral Célérier<sup>35</sup>, commandant de l'E.G.N., rend bien compte des enjeux d'un tel voyage, et des attentes que l'on y place. Les Français découvrent les vastes locaux de l'école allemande et sont reçus par le général de division Laegeler, commandant de la FUAKE et par le contre-amiral Gerlach, commandant de la section marine de l'école. Ce dernier fait une allocution, en français, soulignant "combien il [est] heureux de voir se consolider les liens entre écoles française et allemande"<sup>36</sup>.

L'impression des visiteurs est pourtant mitigée, mais ils se rendent compte que de part et d'autre, il reste beaucoup à faire pour se connaître et se comprendre pleinement : "L'accueil de la *Führungsakademie* fut correct, mais sans chaleur [...] il se peut aussi que ce soit la conséquence d'un désir de simplicité, voire d'austérité dans la vie à l'école, commun à toute la marine allemande et que des moyens très réduits ne permettent pas, pour un si court séjour, une meilleure réception"<sup>37</sup>. Le reste du voyage en Allemagne reflète souvent la même impression. Mais des moments font exception, notamment l'embarquement sur les vedettes de la 5ème division. La promotion de l'E.G.N. est alors accompagnée par le stagiaire allemand de la promotion 1959-1960, le lieutenant de vaisseau Hoffmann. Cela semble fort apprécié, et une telle pratique se

---

<sup>33</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, pp. 361-362.

<sup>34</sup> *Ibid.* p. 342, et cf. *supra*.

<sup>35</sup> Contre-amiral Célérier à chef d'état-major général de la Marine, "Voyage en Suède et en Allemagne Fédérale de l'Ecole de Guerre Navale.", n° 276 / E.G.N., 6 juin 1961, 6 p., 1 annexe, S.H.M., III CC EGN 24.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>37</sup> *Ibid.*

renouvellera couramment lors des voyages suivants de l'une ou l'autre école. De retour de France, le lieutenant de vaisseau Hoffmann avait passé deux mois à la FUAKE “pour y informer les officiers de la nature de l'enseignement qu'il avait reçu à Paris”<sup>38</sup>. Il avait insisté sur la valeur de la formation reçue, et sur les différences quelle présentait avec les méthodes allemandes alors pratiquées, “soutenu en cela par un officier ayant fait un stage aux États-Unis”<sup>39</sup>. On entrevoit ici comment l'échange de stagiaires peut avoir un effet retour, et dans les années 1960, la section marine de la FUAKE se rapproche peu à peu des méthodes françaises et américaines d'enseignement<sup>40</sup>. On constate aussi que les anciens stagiaires sont les intermédiaires désignés et naturels entre les deux marines. Nous avons vu, enfin, comment ce déplacement avait pesé dans la décision de l'envoi d'un stagiaire français à Hambourg.

Par la suite ces voyages se répètent, avec plus ou moins de réciprocité : “entre 1960 et 1970, les Allemands se rendent huit fois en France et les Français trois fois en Allemagne”<sup>41</sup>. En 1965, les stagiaires de l'E.G.N. retournent en Allemagne, à Kiel notamment. En juillet 1968, leur troisième visite, destinée en grande partie à la FUAKE, doit être annulée “en raison des événements”<sup>42</sup>. L'année suivante, cependant, l'école peut rendre visite à son homologue allemande<sup>43</sup>. Entre 1969 et 1974, les voyages sont moins réguliers. De part et d'autre on cherche à renouer contact dès que possible, et les Allemands reviennent à Paris en octobre 1974<sup>44</sup>. Ils assistent à trois exposés portant sur la participation de la Marine à la dissuasion, sur l'enseignement à l'E.S.G.N. et sur les missions et organisations de la Marine<sup>45</sup>. Il s'agit de se faire connaître, et de présenter -et représenter - l'ensemble de la Marine française.

Les visites reprennent régulièrement à partir de cette date, mais, cette fois, l'alternance et la réciprocité s'imposent. Au début des années quatre-vingt, le voyage à la *Führungsakademie* a

---

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> Aujourd'hui encore, la “méthode” de la FUAKE peut être décrite comme la méthode de l'E.G.N. adaptée à “l'esprit allemand”. Entretien du 15 octobre 1998 avec le C.V. Le Balc'h.

<sup>41</sup> Monaque, *op. cit.*, p. 342.

<sup>42</sup> Monaque, *op. cit.*, p. 361.

<sup>43</sup> “Voyage E.G.N. à Kiel, 29 juin - 1er juillet 1965”, “Visite de la *Führungsakademie* par l'E.G.N., 1969”, S.H.M., III BB 7 B 27.

<sup>44</sup> Cf. E.S.G.N. / C n° 332, “Voyages d'études à l'étranger, projet 1975”, 24 juin 1974, et E.S.G.N. n° 487, “Visite de la section marine de la *Führungsakademie*”, S.H.M., III CC 249.

<sup>45</sup> E. S.G.N. n° 487, “Visite de la section marine de la *Führungsakademie*”, S.H.M., III CC 249.

lieu traditionnellement tous les deux ans, l'E.G.N. accueillant les Allemands les autres années, et ce déplacement s'est totalement différencié des autres voyages à l'étranger. Ces visites réciproques peuvent cependant s'inscrire dans des périples plus larges, et l'E.G.N. visite parfois d'autres écoles de guerre étrangères. Mais on ne trouve pas d'autres relations aussi fidèles et d'une qualité semblable. De plus, ces visites sont toujours l'occasion de se remémorer l'histoire commune des deux institutions<sup>46</sup> ou de la découvrir. Le commandant de la FUAK peut ainsi écrire, en 1979, à son homologue de l'E.G.N., qu'à l'occasion d'un voyage il a fait faire une recherche sur les liens entre les deux écoles. Il ajoute : "J'ai constaté que cela faisait presque deux décennies que nos stagiaires échangeaient des visites. C'est une longue et excellente tradition"<sup>47</sup>. Lors de ces voyages, les hôtes rivalisent d'attentions, obtenant le détachement momentané d'anciens stagiaires de l'autre école, organisant au mieux les conférences, les visites, les moments de détente. On pourrait presque considérer ces voyages dans le cadre du don et du contre-don, tant la réciprocité s'est imposée, puis approfondie, sans jamais avoir été ouvertement décrétée. Les sentiments d'obligation mutuelle, de courtoisie, mais aussi une volonté de représentation importante ont construit, en une vingtaine d'année, une solide tradition d'échange. Mais l'arrivée régulière de stagiaires permettait - et favorisait - aussi ce type de relations.

### *L'importance des stagiaires allemands parmi les autres stagiaires à l'E. G. N.*

Si l'on examine rapidement la provenance et le nombre des stagiaires étrangers à l'E.G.N. de 1949 à 1992, l'importance des stagiaires allemands est évidente, ce sont les plus nombreux<sup>48</sup>. On comprendra mieux quelle signification accorder à cette importance numérique en détaillant rapidement l'évolution de l'accueil des stagiaires étrangers. On peut classer leur provenance selon quelques grandes catégories. Il faut tout d'abord prendre en compte les deux puissantes marines anglo-saxonnes. Mais l'on constate que l'E.G.N. a bien plus de liens avec ses homologues d'outre-

---

<sup>46</sup> Note du secrétariat non protégée, E.S.G.N. SC. /N.P. n° 242,13 avril 1983, S.H.M., III CC EGN 253.

<sup>47</sup> Generalmajor Heinz v.z. Gathen à commandant E.G.N., 19 novembre 1979, S.H.M., III BB 7 B 33.

<sup>48</sup> Voir graphique n° 3. Les rubriques "ex-colonies" et "pays arabes" prennent en compte des pays qui figurent dans le graphique soit sous leurs noms propres soit dans la rubrique "autres". Source : Monaque, *op. cit.*

Atlantique qu'avec celles d'outre-Manche. En nombre les stagiaires américains se placent juste après les Allemands. Les liens avec l'Angleterre sont importants lors du redémarrage de l'E.G.N.<sup>49</sup>, mais très vite ils s'interrompent<sup>50</sup>. Entre les deux grandes marines océaniques de l'O.T.A.N., l'E.G.N. opte très nettement pour les États-Unis, choix logique, car l'*U.S. Navy* n'a pas de rivale véritable, la faible représentation britannique vaut cependant la peine d'être notée.

Les autres marines européennes forment un second groupe. Les échanges avec les pays de l'O.T.A.N. sont fréquents. La présence italienne est régulière, sauf au cours des années soixante. En nombre, les Italiens se placent au troisième rang des stagiaires étrangers, bien avant le quatrième pays invité, la Belgique. L'importance de la présence belge est essentiellement due au fait que leur pays a une trop petite marine pour vouloir et pouvoir assumer toute seule la formation de ses officiers. Bruxelles s'est donc tournée vers ses voisins et alliés. Les Suédois représentent l'essentiel des stagiaires européens n'appartenant pas à l'O.T.A.N. Pays-Bas, Espagne, Portugal, Grèce ne purent envoyer un stagiaire que de manière occasionnelle.

Un troisième groupe de pays peut être considéré, il s'agit de pays non européens, plutôt tournés vers le bloc occidental et qui ont envoyé un ou plusieurs stagiaires, tels le Brésil, l'Argentine, la Thaïlande... La part de ces stagiaires est particulièrement importante dans les années soixante (cf. graphique n° 4), pour diminuer ensuite graduellement. Un dernier groupe de pays correspond aux anciennes colonies françaises<sup>51</sup>, la France contribuant à la formation de leur marine. Ce groupe n'apparaît bien sûr qu'avec la décennie 1959-1968. Sa part augmente ensuite, essentiellement aux dépens du troisième groupe. D'une manière générale, il faut souligner l'importance des stagiaires O.T.A.N., toujours majoritaires sur la durée, et qui composent, en règle générale, au moins la moitié des stagiaires étrangers de chaque promotion<sup>52</sup>. L'Allemagne fait bien évidemment partie de cette dernière catégorie, mais elle se distingue par la régularité sans équivalent avec laquelle elle envoie ses stagiaires, et donc par l'importance d'abord

---

<sup>49</sup> Vial et Cérino, *op. cit.*, p. 114. La collaboration avec les Anglais passe surtout par la présence de conférenciers britanniques à Paris.

<sup>50</sup> Cf. graphique n° 4. Source : Monaque, *op. cit.*, notamment p. 342.

<sup>51</sup> Nous avons aussi compté les anciens mandats (Liban et Syrie) dans cette catégorie, mais ils ne représentent que 4 stagiaires.

<sup>52</sup> Il y a quelques exceptions, notamment la promotion 1962, où l'Allemagne fait justement défaut.

numérique de leur présence. Cette importance laissant supposer - au sein de l'E.G.N. - le rôle et les conséquences importantes de la présence allemande.

Si l'on considère la relation dans sa réciprocité - les stagiaires français à l'étranger - la situation n'est guère différente<sup>53</sup>. Les États-Unis sont au premier rang des pays d'accueil, la R.F.A. vient immédiatement après. Les liens avec l'Angleterre sont ténus, mais réguliers, leur importance est cependant sensiblement égale à celle des échanges avec l'Italie. A partir des années 1970, de nouveaux partenaires apparaissent occasionnellement, l'Espagne puis le Canada, et plus récemment l'Australie. Les dernières années voient une régularité accrue des envois de stagiaires outre-Manche. Cette hausse correspond à l'accueil, à l'E.G.N., de stagiaires anglais plus nombreux. D'une manière générale on assiste tout au long de l'histoire de l'École à un développement régulier des rapports avec les marines étrangères. Des stagiaires de plus en plus nombreux sont envoyés à l'étrangers, et la part d'étrangers par promotion de l'E.G.N. augmente elle aussi régulièrement. En 1957, on prévoit de passer de 2 à 5 stagiaires étrangers<sup>54</sup>. La promotion de l'année 1960 en accueille 7, ensuite leur nombre restera dans cet ordre de grandeur<sup>55</sup>.

Une fois mise en place, la coopération franco-allemande au niveau de l'E.G.N. est plus régulière qu'aucune autre, et elle ne peut être comparée qu'à la coopération avec l'*U.S. Navy*, la première marine du monde ! On mesurera toute la disproportion de la situation en gardant à l'esprit que la *Bundesmarine* était dans les années 1960 d'un format bien inférieur à celui des marines italienne ou néerlandaise, et quelle n'est, aujourd'hui encore, qu'une force maritime régionale. C'est là le paradoxe le plus apparent de cette relation si particulière. Il faut alors se demander si la coopération franco-allemande au niveau des écoles de guerre navale est représentative de l'ensemble de la coopération navale franco-allemande.

### 3°) Aperçus de vingt ans de coopération navale franco-allemande

---

<sup>53</sup> Voir graphique n° 5 ; Source: Monaque, *op. cit.*, pp. 402-406.

<sup>54</sup> Amiral Nomy, chef d'état-major général de la Marine à chef d'état-major général des Forces armées, 24 décembre 1957, S.H.M., III CC EGN 66.

<sup>55</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, pp. 390-400 et graphique p. 448.

Il y a en effet bien des moyens de rencontre pour deux marines, surtout si elles sont alliées. Il faut toutefois bien saisir que, peut-être plus que pour les autres armées, ces rencontres mettent en jeu un aspect symbolique qu'il faut toujours soigneusement considérer à côtés des aspects plus opérationnels. Quels sont ces moyens, et quelle est leur importance relative tout au long de la période considérée ? Nous ne prétendons pas ici retracer toute l'histoire de la coopération franco-allemande - ce n'est pas notre objet - mais juste éclairer les occasions qui pouvaient exister parallèlement aux échanges de l'E.G.N. afin de mieux saisir leur nature.

### *Escales et visites*

Le premier type traditionnel de relation est l'escale d'un bâtiment d'une marine dans le port d'une autre. Plus qu'une rencontre, il s'agit d'une mission de représentation dont chaque marin connaît l'importance : on est jugé sur son aspect, sur la tenue du navire. Escales et visites ne supposent pas un lien particulier entre les deux marines, mais leur fréquence et leur réciprocité deviennent vite significatives, ainsi que l'écho qui peut leur être donné. Dès l'arrivée d'un attaché naval de la R.F.A. à Paris, des escales sont ainsi organisées<sup>56</sup>. Mais, le format de la *Bundesmarine* limite les possibilités de visites dans les premières années de son existence. Puis les escales de bâtiments allemands se font plus courantes, notamment à partir des années 1960. Durant l'été 1963, escadrilles de vedettes rapides, division de dragueurs, escorteurs côtiers et bâtiments -écoles visitent alors les ports français<sup>57</sup>. Peut-être faut-il y voir une conséquence de la récente signature du traité de l'Élysée, mais il est vrai que l'année 1962 avait déjà vu de nombreuses escales allemandes. Ces dernières sont, dans les années qui suivent, relativement courantes sans être toutefois spécialement fréquentes. La situation semble identique pour les escales et visites de bâtiments français en R.F.A. : une régularité ordinaire, mais qui n'apparaît

---

<sup>56</sup> État-Major Général de la Marine, deuxième bureau, "Note sur l'activité du capitaine de frégate Loerke, attaché naval de la République Fédérale Allemande à Paris", 17 février 1959, S.H.M., III BB 7 B 18.

<sup>57</sup> Cf. *Revue Maritime*, octobre 1963, p. 1206. Jusqu'en 1972, la *Revue Maritime* donnait de nombreuses informations sur les mouvements de bateaux français et étrangers, ces courtes notices sans titre se trouvaient dans les « chroniques » regroupées en fin de numéro.

pas exceptionnelle. La France est évidemment toujours présente au grand rassemblement naval international qu'est la semaine de Kiel, commémoration annuelle de l'ouverture du canal.

Quelques visites ont cependant plus d'écho, comme lorsque l'escadre française de l'Atlantique rend visite au port de Hambourg du 28 mai au 2 juin 1962, une telle visite n'ayant pas eu lieu depuis 1895<sup>58</sup> ! Le retentissement est extraordinaire et a notamment pour conséquence d'inciter les unités allemandes à effectuer à leur tour des escales en France. D'une dizaine par an, leur nombre passe à 137 pour les seuls mois de l'été 1962<sup>59</sup> ! Du 4 au 9 juin 1969, l'escadre fait à nouveau escale à Hambourg. C'est encore un véritable événement. Mais ces occasions exceptionnelles soulignent, par contraste, le fait que les escales françaises ordinaires, en Allemagne, sont effectuées par de petites unités et ne reflètent pas la composition véritable de la flotte nationale. Anglais et Américains n'hésitent pas, par contre, à envoyer de grosses unités. Il est certes vrai que la mer du Nord et la Baltique ne font pas partie des terrains traditionnels d'exercice et de déplacement des escadres françaises. Les attachés navals français à Bonn s'attachent cependant à demander, régulièrement<sup>60</sup>, à ce que les escales soient plus souvent celles de bâtiments conséquents. Il en va de la perception de la Marine française.

### *Les exercices communs*

L'aspect symbolique s'efface ici devant les questions opérationnelles, même s'il est courant qu'un exercice commun débouche sur une visite. La participation des marines françaises et allemandes à de tels entraînements se fait tout d'abord dans le cadre de l'O.T.A.N. Mais la différence de format et de vocation des deux marines, limite les types d'exercices. La *Bundesmarine* ne peut pendant longtemps qu'assurer des missions de dragage et de patrouille côtière. De plus les zones géographiques d'action des deux marines diffèrent sensiblement, la Royale étant tournée vers la Méditerranée et l'Atlantique alors que son homologue d'outre-Rhin s'oriente vers la mer du Nord et la Baltique. Pareils exercices n'ont véritablement lieu qu'après

---

<sup>58</sup> Cf. *Revue Maritime*, juillet 1962, p. 931.

<sup>59</sup> Cf. Rapport annuel du capitaine de vaisseau Michel, attaché naval français à Bonn, 22 novembre 1962, S.H.M., III BB 7 B 9.

<sup>60</sup> Voir, entre autres, l'interview de J.P. Brunet, ambassadeur de France en R.F.A. par *Die Welt*, 16 février 1979, traduction par les services de l'attaché naval, S.H.M., III BB 7 B 32.

1958, année du premier grand exercice d'ensemble de la *Bundesmarine*<sup>61</sup>. L'arrivée d'un destroyer dans cette dernière permet néanmoins une participation à des manoeuvres plus variées, comme l'exercice "Tigre Bleu" qui a lieu la même année<sup>62</sup>. Quelques années plus tard, en 1966, le départ de la France de l'O.T.A.N. diminue les occasions d'opérations communes, en même temps qu'il en amoindrit l'intérêt aux yeux des Allemands. S'il existait déjà des exercices strictement bilatéraux entre la France et l'Allemagne avant 1966<sup>63</sup>, ils constituent ensuite la règle, même si la France participe encore, à titre d'invitée, à des manoeuvres navales O.T.A.N. Mais la France n'a pas alors de politique privilégiant les exercices avec l'Allemagne<sup>64</sup>. L'exercice *Gemex*<sup>65</sup> se répète annuellement avec la *Bundesmarine*, comme l'exercice *Finisterex* avec la marine espagnole, ou l'exercice *Britex* avec la *Royal Navy*. Ces manoeuvres peuvent d'ailleurs occasionnellement se dérouler de concert<sup>66</sup>. Mais la coopération navale franco-allemande, malgré le caractère relativement modeste de ces exercices, produit cependant un type de rapprochement jusqu'alors inédit.

#### **"Une occasion extraordinaire" : le jumelage des divisions de dragueurs (1964-1965)**

Si les exercices peuvent déboucher sur des échanges de personnels ou d'unités, là encore, cela n'est possible que pour des unités similaires. L'état-major français n'est pas resté sur sa position de réticence initiale, et progressivement des échanges se sont mis en place<sup>67</sup>, en partie dans le cadre de programmes O.T.A.N.<sup>68</sup>. C'est à partir de ce cadre conventionnel que s'est construit, et pour la première fois, un rapport particulier : le jumelage d'unités. Il faut brièvement

---

<sup>61</sup> Cf. *Revue Maritime*, décembre 1958, p. 1593.

<sup>62</sup> *Ibid.* Il engageait les escorteurs d'escadre français *Forbin* et *Guéprate* et le destroyer allemand *D. D. Z 1*.

<sup>63</sup> Comme l'exercice de transbordement *Intermezzo*, qui eut lieu du 25 au 29 décembre 1965 ; Cf. *Revue Maritime*, novembre 1965, p. 1351. Un exercice bilatéral eut précisément lieu en 1966, du 16 au 22 novembre ; Cf. *Revue Maritime*, janvier 1967, p. 107.

<sup>64</sup> Un bon exemple de ces exercices est constitué par l'exercice *Germex* de décembre 1971, qui engageait une force très similaire à celle de *Tigre Bleu* ; Cf. *Revue Maritime*, décembre 1971, p. 1486.

<sup>65</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 21 octobre 1967.

<sup>66</sup> Ainsi en 1973, *Britex* et *Gemex* ; Cf. *Télégramme de Brest*, 7 mai 1973.

<sup>67</sup> Amiral G. Cabanier, chef d'état-major général de la Marine à capitaine de frégate B. Klug, attaché naval de la R.F.A. à Paris, D.P.M.M. n° 1691, 9 octobre 1961, S.H.M., III CC EGN 66.

<sup>68</sup> Cf. *Revue Maritime*, juin 1960, p. 812.

relater cet exemple, qui est à plus d'un titre exceptionnel, éclairant, et précurseur des relations actuelles.

Du 25 novembre au 4 décembre 1964, un dragueur allemand est accueilli par la dixième division de dragueurs français à Cherbourg<sup>69</sup>. Le port avait déjà été un lieu d'affirmation des liens franco-allemands, à l'occasion du lancement de dragueurs destinés à la *Bundesmarine*. On aurait pu en rester là, l'arrivée et le séjour du navire allemand se déroulant fort bien, notamment grâce à l'action du commandant de la première escadrille de dragage française, le capitaine de frégate Champetier de Ribes, qui est allé jusqu'à organiser des cours d'allemand pour ses hommes. S'inspirant de la pratique alors grandissante des jumelages de villes, et sur son initiative personnelle, le commandant Champetier de Ribes propose de jumeler son unité, la première escadrille de dragage de Cherbourg, à la sixième escadrille de dragage de Cuxhaven. Les Allemands sont enthousiasmés par l'idée, un tel échange dépassant, et de loin, tout ce qu'ils avaient pu espérer. À Paris, l'état-major de la Marine se montre plus hésitant. Il constate que les Allemands veulent donner le maximum de relief à l'épisode, et souhaite plus de discrétion, craignant de trop s'engager pour l'avenir<sup>70</sup>. Il faut dire que la proposition est inédite : tout est à inventer<sup>71</sup>. L'état-major donne pourtant finalement son blanc-seing.

La cérémonie de jumelage a lieu à Cuxhaven, le 14 juillet 1965 - on appréciera la symbolique de la date. La première escadrille de dragage française est représentée par son nouveau commandant, le capitaine de frégate Morin. Mais si une partie des officiels français manque - les mauvaises conditions météorologiques ayant détourné leur avion - les cérémonies se déroulent au mieux. A un défilé conjoint de marins des deux pays s'ajoutent un échange d'objets symboliques et de nombreux discours. Celui du vice-amiral Gerlach, commandant de la flotte allemande, est particulièrement remarqué, qui se félicite de "ce rapprochement naval extraordinaire et unique"<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> Cf. *Revue Maritime*, décembre 1964, p. 1497.

<sup>70</sup> Capitaine de frégate Morin, lère escadrille de dragage à cabinet de l'amiral Cabanier, 25 juin 1965, n° 26 CDT, S.H.M. III BB 7 B 28.

<sup>71</sup> Cf. *Presse de la Manche*, 22 juillet 1965.

<sup>72</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 9 novembre 1965 ; *Ouest-France*, 17 juillet 1965.

Mais la composante opérationnelle n'est pas oubliée et, fin octobre, les unités procèdent à un échange de dragueurs - le *Sagittaire* et le *Wetzlar* -, pendant un mois<sup>73</sup>. C'est l'occasion de célébrer à nouveau le jumelage, la presse régionale revenant abondamment sur les cérémonies du 14 juillet<sup>74</sup>. L'exercice est réédité du 3 au 28 octobre 1966, lorsque le dragueur *Sagittaire* de Cherbourg se rend dans la 6ème division de dragueurs allemands alors que, durant la même période, un dragueur allemand intègre la 10ème division française dans le port du Cotentin<sup>75</sup>. L'année d'après, l'échange fait encore l'objet de manifestations importantes. De nouvelles cérémonies ont lieu dont on rend compte abondamment, la plus notable étant le dépôt d'une gerbe de fleurs, par les hôtes de la *Bundesmarine*, au monument aux morts de Cherbourg<sup>76</sup>. Entre marins français et allemands de telles cérémonies se multiplient depuis quelques années<sup>77</sup> : le message est clair, la coopération ne se fera pas sur l'oubli mais dans la lucidité et le respect mutuel. Qu'elle investisse symboliquement les lieux de la mémoire nationale montre aussi que cette coopération ne peut rester cantonnée au pur aspect opérationnel. On fait d'ailleurs observer qu'un tel jumelage rend “une image plus fidèle du Français et de l'Allemand moyen”<sup>78</sup>. Mais si l'on remarque que “chaque fois que l'occasion se présente, les autorités navales ouest-allemandes cherchent à développer la coopération navale franco-allemande”<sup>79</sup>, force est de constater que l'opération, deux ans plus tard, n'a pas fait d'émule. En 1967, le commandant de la 10ème division de dragueurs fait ainsi observer : “La *Bundesmarine* tient beaucoup à développer les liens qui lient nos deux escadrilles. C'est en effet le seul jumelage réalisé à ce jour”<sup>80</sup>. L'échange est ensuite régulièrement reconduit<sup>81</sup>.

---

<sup>73</sup> Cf. *Revue Maritime*, décembre 1965, p. 1480.

<sup>74</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 9 novembre 1965.

<sup>75</sup> Cf. *Revue Maritime*, novembre 1966, p. 1366.

<sup>76</sup> Cf. *Ouest-France*, 23 octobre 1967 ; *Télégramme de Brest*, 23 octobre 1967.

<sup>77</sup> Voir ainsi *Ouest-France*, 16 juin 1965, les officiers du *Deutschland* déposent une gerbe au monument aux morts de Brest. Ces cérémonies sont régulièrement rapportées par la presse régionale, et marquent les escales et les échanges les plus importants ; ce ne sont donc pas des cérémonies systématiques ou obligées.

<sup>78</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 23 octobre 1967.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> Cf. *Presse de la Manche*, 20 octobre 1967, interview du capitaine de corvette de Touchet, commandant de la dixième division de dragueurs.

<sup>81</sup> Cf. *Revue Maritime*, octobre 1970, p. 1147, novembre 1971, p. 1356, novembre 1968, p. 1395.

Malgré sa spécificité, le jumelage d'unités effectué entre Cherbourg et Cuxhaven, doit être comparé aux modalités de la coopération navale telles qu'elles apparaissent entre les deux écoles de guerres. Dans les deux cas, il s'agit d'une coopération très régulière, profonde, mais exceptionnelle. Malgré son caractère limité, voire secondaire, la coopération navale franco-allemande ne semble pas pouvoir être une coopération comme les autres. Quand une relation est mise en place - et il faut souligner leur nombre limité - elle ne peut pas rester superficielle. On surinvestit sur le petit nombre de liens que l'on tisse. Mais le jumelage diffère des autres types de coopérations sur plusieurs points. C'est tout d'abord presque l'oeuvre de la base, en tout cas, celle d'un homme, le commandant Champetier de Ribes qui a su la faire accepter de sa hiérarchie. Pour lui, il s'agit d'un "acte de foi" dans le rapprochement franco-allemand<sup>82</sup>. Mais c'est aussi une relation inédite qui se construit par imitation des formes civiles du rapprochement franco-allemand. Champetier de Ribes est ainsi arrivé, tout de suite, à une formulation explicite des rapports qu'il espérait entretenir. Alors qu'entre les deux écoles de guerre, et malgré un jumelage de fait, jamais le mot ne fut prononcé : l'on ne parle au mieux que de "tradition d'échange". Si l'initiative des dragueurs de mines n'eut pas d'imitateur immédiat, on ne s'étonnera pas, cependant, de retrouver le commandant Champetier de Ribes au poste d'attaché naval français à Bonn en 1971. Preuve que la Marine nationale reconnaissait la validité de son action. Quant au jumelage, il annonçait la possibilité de rapprochements très étroits entre unités françaises et allemandes.

En s'inscrivant sur le long terme, de telles opérations permettent véritablement des échanges de compétences et de pratiques techniques. Pour réussir, elles demandent des matériels compatibles, et des procédures opérationnelles proches, sinon identiques. La possession du même matériel, voire sa production en commun, facilitent grandement ces rencontres.

### ***La coopération industrielle : "un bouclier à l'extérieur et un lien à l'intérieur"***

---

<sup>82</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 23 octobre 1967, et S.H.M. III BB 7 B 28 dossier "jumelage Cherbourg - Cuxhaven". [Par une correspondance du 10 avril 2000, postérieure à la publication de ce travail, M. Champetier de Ribes a exprimé son accord avec notre analyse et nous a appris qu'il avait précédemment servi d'interprète, à l'Élysée, entre le général De Gaulle et le chancelier Adenauer, fonction qui fut la source de son initiative.]

La R.F.A. a très vite voulu construire elle-même les bâtiments de sa flotte, dans la mesure du possible. Cela ne l'a pas empêchée d'accepter l'importation de productions étrangères quand le besoin s'en faisait sentir, ce qui était le cas pour les systèmes d'armes essentiellement. La mise au point du canon de 100 mm antiaérien de la marine allemande fut ainsi très largement réalisée avec l'aide française, sur le modèle du canon français, l'achat de canons de 100 par la *Bundesmarine* étant le fait du premier attaché naval à Paris<sup>83</sup>. Le début des années soixante est aussi marqué par la production, à Cherbourg, de six dragueurs amagnétiques de type *Mercur* destinés à la *Bundesmarine*. La commande n'est pas en elle-même extraordinaire, mais le lancement du premier de ces dragueurs, en juin 1959, est l'occasion de célébrer la nouvelle coopération franco-allemande. Pour la mise à l'eau du *Vege sack*, le vice-amiral Ruge, chef d'état-major de la *Bundesmarine*<sup>84</sup> vient en personne à Cherbourg. Il "se félicit[e] de ce qu'une coopération navale entre les deux grands pays devienne de plus en plus étroite au sein de l'O.T.A.N., comme elle est appelée à le devenir dans le domaine économique et politique"<sup>85</sup>. Phrase significative, nous le verrons, des attentes et des conceptions allemandes en la matière. Côté français, la *Revue Maritime* note aussi l'importance symbolique de ce premier pas: "il est significatif qu'un fait aussi simple par lui-même soit devenu l'objet d'une manifestation franco-allemande de cette importance"<sup>86</sup>. Mais la collaboration industrielle entre les deux marines ne peut guère sortir de certains domaines très précis (mines et dragages, lutte anti-sous-marine, engins guidés, radio et radar, propulsion)<sup>87</sup>, car le format de la *Bundesmarine* est adapté aux mers fermées du nord, et limité à un rôle d'appui dans le cadre de l'O.T.A.N.

---

<sup>83</sup> État-Major Général de la Marine, deuxième bureau, "Note sur l'activité du capitaine de frégate Loerke, attaché naval de la République Fédérale Allemande à Paris", 17 février 1959, S.H.M., III BB 7 B 18.

<sup>84</sup> C'est l'un des acteurs essentiels de la renaissance de la marine allemande. Il a succédé le 5 mars 1956 au capitaine de vaisseau Zenker ; Cf. *Revue Maritime*, mai 1956, pp. 634-635.

<sup>85</sup> Cf. *Revue Maritime*, juillet 1959, pp. 916-919 ("Chronique des marines étrangères").

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> Cf. Rapport annuel du capitaine de vaisseau Michel, attaché naval français à Bonn, 22 novembre 1962, S.H.M., III BB 7 B 9. Cela explique en partie pourquoi les "directives générales à la coopération franco-allemande en matières d'armement" du 30 juin 1955 (cf. Soutou, *op. cit.*, p. 43-44) n'ont que très peu touché la Marine. Ces directives supposaient aussi un accord sur les doctrines d'emploi, et donc une entente des états-majors pour arriver à une véritable coopération stratégique. Mais alors les intérêts stratégiques premiers de la *Bundesmarine* sont des intérêts plus que secondaires pour les Français. La collaboration est donc forcément limitée, les Français ayant pendant longtemps plus l'impression d'avoir à donner qu'à recevoir.

Quelques années plus tard, l'aéronautique navale fournit une autre occasion de coopération, sur la base d'un programme O.T.A.N., le *Bréguet Atlantic*. Sa production comprend aussi une participation allemande, et doit permettre une meilleure intégration des industries de défense des deux côtés du Rhin<sup>88</sup>. Mais il n'y aura guère, ensuite, de grand programme capable de prendre le relais. Toute relation n'en est pas pour autant rompue, et le développement progressif de la marine allemande assura plusieurs commandes aux arsenaux français. Ainsi, au début des années 1970<sup>89</sup>, Cherbourg construisit des vedettes rapides lance-missiles de type *La Combattante* en collaboration avec la société *Lürssen*. Ce programme est à l'époque assez médiatisé, Cherbourg étant, on l'a vu, un lieu fortement marqué par la coopération navale franco-allemande. Le lancement de la première vedette est d'ailleurs présidé par le chef d'état-major général de la Marine et par son homologue, l'inspecteur général de la *Bundesmarine*<sup>90</sup>. Le contrat était certes important, mais la qualité du matériel ne pouvait masquer le fait qu'il ne s'agissait que des navires côtiers, la presse d'alors ayant bien du mal à les qualifier, hésitant entre "vedette", "patrouilleur", voire "canonnière"<sup>91</sup> ! Chaque lancement est cependant l'occasion d'une cérémonie où les deux marines se retrouvent. La manière dont fut conçu ce programme, fut alors particulièrement bien résumée par le capitaine de frégate Meiburg, commandant de l'escadrille de vedettes allemandes, à l'occasion du lancement de la *S 43* : "Ces navires seront un bouclier à l'extérieur et un lien à l'intérieur"<sup>92</sup>. Cette coopération est restée très vivante dans les souvenirs des officiers allemands qui ont armé ces bâtiments, et dont certains sont devenus les amiraux de la décennie qui se termine<sup>93</sup>.

Au début des années 1970, la R.F.A. achète aussi des missiles *MM 38 Exocet* pour ses destroyers de type *Hamburgs*<sup>94</sup>, et plus tard, des radars de veille ou de conduite de tir chez Thomson. La France n'est pourtant pas l'unique ni même le principal partenaire industriel de la

---

<sup>88</sup> Cf. capitaine de corvette P. Drouin, "Le *Bréguet-Atlantic*, futur patrouilleur des mers", *Revue Maritime*, août-septembre 1961, pp. 1084-1092.

<sup>89</sup> Cf. *Revue Maritime*, décembre 1970, p. 1301.

<sup>90</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 10 mai 1972.

<sup>91</sup> *Ibid.* ; cf. *Ouest-France*, 7 mai 1973.

<sup>92</sup> Cf. *Ouest-France*, 7 mai 1973.

<sup>93</sup> Entretien du 15 octobre 1998 avec le C.V. Le Balc'h.

<sup>94</sup> Cf. *Flottes de Combats*, 1968, 1970, 1972, 1974, 1976, s.v. "Allemagne fédérale".

Marine allemande. Celle-ci se tourne beaucoup vers les États-Unis et la Grande-Bretagne, sans négliger d'autres pays européens, comme l'Italie.

### ***L'enseignement et la formation***

C'est à ce type de coopération que l'on peut rattacher celle mise en oeuvre à l'E.G.N. Mais si l'on considère les autres écoles de la Marine, la provenance des stagiaires étrangers diffère en partie de celle observée pour l'E.G.N. Avant les années 1960, les stagiaires étrangers sont peu nombreux et originaires des pays membres de l'O.T.A.N. Avec la décolonisation, leur nombre augmente et ils viennent de plus en plus des pays en voie de développement. Ils sont surtout originaires des anciennes colonies françaises, même si d'autres pays du Tiers monde sont représentés. Des stagiaires viennent aussi de quelques pays européens qui n'ont pas autant de moyens de formations : le Portugal, mais surtout la Belgique, habituée des écoles de formation maritime françaises. Le départ de la France de l'O.T.A.N. est un moment marquant, bien que les échanges avec les Belges continuent régulièrement : la coupure n'est pas totale<sup>95</sup>. On le voit, le recrutement des stagiaires étrangers des autres écoles de la Marine contraste assez fortement avec celui de l'E.G.N. : il est moins diversifié, et l'on n'y retrouve pas les grands partenaires (États-Unis et Grande-Bretagne), ni les deux pays européens habitués de l'E.G.N. : la R.F.A. et l'Italie. Dans les bilans annuels, c'est le cas notamment entre 1966 et 1973<sup>96</sup>, les seuls stagiaires allemands dans les écoles de la Marine sont ceux de l'E.G.N., ce qui restreint leur nombre à deux, le cursus de l'E.G.N. durant deux ans.

La réalité est cependant un peu différente et d'autres échanges ont lieu. En 1956, quand l'accueil d'un stagiaire allemand à l'E.G.N. est mis en place, l'attaché naval allemand à Paris envisage sans doute d'autres types de coopération dans le domaine de l'enseignement. Il organise en particulier des stages d'officiers et d'officiers marinières au Corps Amphibie de la Marine, à

---

<sup>95</sup> Cf. "Compte rendus de rentrée scolaire" 1966 à 1973, S.H.M., III BB 2/2 cartons n° 166, 179, 187, 188, 194, 315, 316, 317. "Stagiaires étrangers ; documents de bases anciens 1952-1967", S.H.M., III BB 2/2 n° 324.

<sup>96</sup> "Comptes rendus de rentrée scolaire", S.H.M., III BB 2/2 cartons n° 166, 179, 187, 188, 194, 315, 316, 317.

Saint Mandrier<sup>97</sup>. De même, l'embarquement de stagiaires d'outre-Rhin lors de la croisière de la *Jeanne d'Arc* est décidé. Le premier de ces stages a lieu en 1957-1958<sup>98</sup> et, très vite, les deux élèves officiers allemands de la *Jeanne* sont des habitués du tour du monde<sup>99</sup>. Mais ils n'ont pas suivi - à la différence des autres élèves-officiers étrangers - les cours de l'École navale, mais de son homologue allemande. Ils ne viennent que pour la célèbre croisière. L'aspect symbolique de cet embarquement est cependant très important. Ainsi, en 1967<sup>100</sup>, l'enseigne de vaisseau Klaus-Uwe Wolff envoie régulièrement des extraits de son journal de bord au *Wilhelmshavener Zeitung*. Il relate en particulier comment il fut, grâce à la *Jeanne*, l'un des premiers officiers allemands à voyager es qualité en Israël les enjeux symboliques dépassant alors - et de loin - la stricte réconciliation franco-allemande<sup>101</sup>.

A cette date-là les Allemands disposent pourtant désormais de leur propre navire école, le *Deutschland*. Mais le stage sur la *Jeanne d'Arc* pour deux de leurs élèves officiers continue. Cependant, le *Deutschland* embarque, dès sa première croisière, un officier instructeur français, l'enseigne de vaisseau Méheut, cette présence étant particulièrement notée lors de l'escale du navire école allemand à Brest<sup>102</sup>. L'officier instructeur français devient lui aussi très rapidement un des passagers obligés du petit croiseur école allemand<sup>103</sup>, et il envoie parfois, lui aussi, son journal de bord à la presse maritime française. Son rôle est particulièrement apprécié lors des escales en pays francophone, et sa mission dépasse largement le poste qui lui est

---

<sup>97</sup> État-Major Général de la Marine, deuxième bureau, "Note sur l'activité du capitaine de frégate Loerke, attaché naval de la République Fédérale Allemande à Paris", 17 février 1959, S.H.M., III BB 7 B 18 ; "Echanges de nageurs de combats, 1959-1965", III BB 7 B 14 ; "Convention entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la R.F.A. sur les stages de nageurs de combat au Corps Amphibie de la Marine du 1er janvier au 15 juin 1959", S.H.M., III BB 7 B 18.

<sup>98</sup> État-Major Général de la Marine, deuxième bureau, "Note sur l'activité du capitaine de frégate Loerke, attaché naval de la République Fédérale Allemande à Paris", 17 février 1959, S.H.M., III BB 7 B 18.

<sup>99</sup> Deux élèves allemands sont embarqués, ainsi que deux Cambodgiens, deux Libanais et quatre Thaïlandais ; Cf. *Revue Maritime*, décembre 1959, p. 1490.

<sup>100</sup> Il y a alors 16 élèves étrangers sur la *Jeanne*, dont deux Allemands, deux Israéliens, un Iranien et onze stagiaires en provenance d'anciennes colonies françaises. Cf. *Cols Bleus*, n° 1014, 18 novembre 1967.

<sup>101</sup> Cf. *Wilhelmshavener Zeitung*, 20 mai 1967. Il s'agit du neuvième article que l'enseigne de vaisseau Wolff a fait parvenir à ce journal.

<sup>102</sup> Cf. *Ouest-France*, 10 juin 1965, 15 juin 1965, 16 juin 1965 (cf. *supra*) ; *Cols Bleus*, n° 893, 8 mai 1965.

<sup>103</sup> Cf. *Cols Bleus*, n° 994, 10 juin 1967.

traditionnellement attribué : chef du service détection. Des deux côtés du Rhin, on semble apprécier cette présence<sup>104</sup>, et les carénages occasionnels du *Deutschland* s'ils perturbent la régularité des croisières n'affectent pas la présence de l'officier français, son absence - exceptionnelle - est sincèrement déplorée par la *Bundesmarine*. Nous n'avons pas ici cependant, un échange aussi important que celui de l'E.G.N., mais les pratiques sont assez similaires. Il faut noter qu'au niveau des croisières d'application le rapport est pourtant dissymétrique, d'un côté des élèves, de l'autre un officier instructeur. Ce déséquilibre prend cependant fin en 1971, la *Jeanne d'Arc* embarquant à partir de cette année un officier allemand - enseigne ou lieutenant de vaisseau. Chaque année, deux jeunes officiers français et allemand peuvent ainsi apprendre à connaître une autre marine.

Mais ces voyages ne débouchent que très progressivement sur un rapprochement des deux écoles navales. Et si d'autres occasions se présentent, elles laissent d'abord entrevoir une certaine distance. En juillet 1968, la corvette d'été de l'École navale, fait une escale impromptue à Brême<sup>105</sup> pour célébrer les premières signatures des contrats Airbus. Elle y rencontre une délégation de la *Bundesmarine*, menée par l'amiral Topp, qui constate, étonné et ravi, que les élèves-officiers qui lui présentent les armes sont germanophones. Des discussions cordiales se nouent, et les deux parties témoignent alors d'un intérêt sincère l'une pour l'autre. Mais l'on constate une méconnaissance réciproque des modes de formations et certains écarts de conceptions<sup>106</sup>. Cette occasion de rencontre inattendue, et les observations qu'elle permet, débouchent sur une volonté d'approfondissement. Quelques mois plus tard, l'amiral Topp envoie à Brest le *Deutschland*, avec une promotion d'élèves allemands à son bord<sup>107</sup>. Un programme

---

<sup>104</sup> École Navale, n° 119 EN 2, 29 juillet 1968 et attaché naval à Bonn, n° 288 AN 11, 17 juillet 1968, S.H.M. III BB 2/2, 107.

<sup>105</sup> Cf. Consul de France à Brême à Ambassadeur de France à Bonn, n° 177 A, 16 juillet 1968, S.H.M., III BB 7 B 21. Une telle escale n'était pas extraordinaire, l'École navale avait déjà visité Hambourg dès 1957 (*Revue Maritime*, octobre 1957, p. 1279), puis Lubeck en 1963 et à nouveau Hambourg en 1965 (cf. S.H.M. III BB 7 B 27 "dossiers escales"), elle retourna en Allemagne en 1970 (*Ibid.*) et en juillet 1972 (cf. S.H.M. III BB 7 B 22 "Corvette d'été de l'école navale à Brême, 12-15 juillet 1972"). L'école des E.O.R. fit aussi quelques fois escale en Allemagne (S.H.M., III BB 7 B 27 et III BB 7 B 30 "dossiers escales").

<sup>106</sup> "Compte rendu de la visite de l'Amiral Topp", École Navale, 31 juillet 1968, S.H.M., III BB 2/2 n° 107.

<sup>107</sup> Le *Deutschland* arrive en novembre 1968, cf. *Revue Maritime*, janvier 1969, p. 122 ; Il était déjà venu à Brest en juin 1965, cf. *Revue Maritime*, juillet 1965, p. 915 et cf. *supra*.

d'échanges réguliers peut alors être lancé<sup>108</sup>, qui a peut-être précisément décidé du remplacement des élèves officiers allemands de la *Jeanne d'Arc* par un officier instructeur. On apprécie concrètement, à travers cet exemple, la faible portée qu'ont - à court terme - les échanges déjà pratiqués, et le peu d'écho qu'ils semblent rencontrer, y compris de la part de ceux qui devraient particulièrement bien les connaître.

Il faut dire que les deux marines n'ont pas alors les mêmes besoins en personnels spécialisés. De plus, les cursus sont assez différents de part et d'autre du Rhin<sup>109</sup>. On doit aussi tenir compte du fait que jusqu'en avril 1965, la formation des marins allemands ne suit pas un modèle définitif mais correspond à un programme accéléré. Il s'agit toujours de combler le trou de douze années qui marquent l'histoire du personnel de la marine fédérale<sup>110</sup>. Les relations ne peuvent pas véritablement dépasser des visites ponctuelles. C'est donc par des stages dans des domaines précis que les échanges progressent. Les relations des écoles de guerre n'ont ainsi pas véritablement de parallèle exact dans les autres domaines de l'enseignement maritime.

### *Les échanges entre états-majors*

C'est le dernier type de coopération que nous pouvons envisager et l'on en a vu déjà plusieurs exemples. Exercices communs, visites, coopération industrielle sont autant d'occasions de rencontres et d'échanges pour les hautes autorités des deux marines. Mais ces rencontres ont surtout lieu dans le cadre de l'O.T.A.N., et des missions de liaison ou d'information qu'il entraîne<sup>111</sup>. Il ne semble pas y avoir couramment d'approfondissement particulier, même si de

---

<sup>108</sup> Courrier de l'amiral Jean Sabbagh au S.H.M., 1997. Erich Topp s'engagea dans la *Kriegsmarine* en 1934 et mena de brillantes campagnes à bord de son *U-Boat*. Engagé dans la marine marchande après la guerre, il se tourna ensuite vers l'architecture navale. Il rejoignit la *Bundesmarine* en 1958, servant comme représentant naval allemand auprès du Comité militaire de l'OTAN à Washington. Il quitte le service actif en 1969. Cf. E. Topp, *The odyssey of a U-Boat commander, recollections of Erich Topp*, Praeger, New-York, 1992.

<sup>109</sup> Cf. J. Sorbet, "Visite en Allemagne fédérale: préoccupation et réalisation", *Revue Maritime*, avril 1960, pp. 532-537.

<sup>110</sup> Cf. "Trois marines européennes", *Revue Maritime*, août-septembre 1964, pp. 1004-1030 et plus particulièrement pp. 1013-1014 ; cet article fut mis à jour et complété dans la chronique "Marine étrangère" de la *Revue Maritime* de février 1965, p. 259.

<sup>111</sup> Par exemple la visite de l'amiral Sala au contre-amiral Zenker - commandant la zone allemande de la Mer du Nord - et au vice-amiral Wagner - sous-chef d'état-major de la *Bundesmarine* - en mars 1958, se fait dans le cadre des missions de liaison et d'information du S.A.C.E.U.R., cf. *Revue Maritime*, mai 1958, pp. 700-701.

temps en temps une visite peut être particulièrement remarquée. C'est le cas, bien entendu, lors de la première visite d'un chef d'état-major général de la Marine française à la *Bundesmarine*, le 10 juillet 1961, lorsque l'amiral Cabanier rencontre le vice-amiral Ruge à Hambourg<sup>112</sup>. Après 1966, le départ de la France de l'O.T.A.N. diminue peut-être les occasions de rencontre ; de toute façon les invitations de l'un à l'autre ne semblent pas régulières<sup>113</sup>.

Au terme de ce rapide survol de la coopération navale franco-allemande dans les années qui précèdent et surtout qui suivent le traité de l'Élysée, on ne peut que constater le caractère très limité de cette coopération. 1963 ne semble pas marquer une césure importante, car c'est dès 1956 que des liens se sont noués, et ce sont les années 1961 et 1962 qui ont vu une ouverture plus large des deux partenaires<sup>114</sup>. La *Bundesmarine* est alors un des partenaires régulier - voire institutionnel - de la Royale, mais c'est un partenaire très secondaire. En conséquence, par sa précocité, par sa réciprocité, par la régularité et la continuité sans faille qui la marque ainsi que par la qualité des personnels concernés, la coopération au niveau des écoles de guerre navales fait figure d'exception. Plus qu'à des raisons techniques et stratégiques, il faut donc sans doute la lier à des aspects plus politiques. C'est une vitrine brillante de la coopération navale franco-allemande, mais une vitrine en trompe-l'oeil. Car chacun des deux partenaires ne met pas exactement les mêmes attentes que l'autre dans la coopération, et les différences entre les deux marines restreignent une grande partie des domaines de coopération à des rencontres seulement occasionnelles et symboliques.

#### *Les attentes des deux partenaires, de la collaboration atlantique aux relations bilatérales*

La différence de format des deux marines implique aussi une différence d'attitude face aux possibilités de collaboration, et inévitablement les Allemands paraissent bien plus demandeurs que les Français. Mais ils se situent dans une optique plus large, celle de l'Alliance atlantique.

---

<sup>112</sup> Cf. Rapport annuel du capitaine de vaisseau Michel, attaché naval français à Bonn, 22 novembre 1962, S.H.M., III BB 7 B 9.

<sup>113</sup> Par exemple cf. *Revue Maritime*, novembre 1969, p. 1501 ; et en mai 1970 sur l'invitation que le chef d'état-major de la Marine française, l'amiral Patou, fait à son homologue allemand, l'amiral Jeschonnek.

<sup>114</sup> Cf. Rapport annuel du capitaine de vaisseau Michel, attaché naval français à Bonn, 22 novembre 1962, S.H.M., III BB 7 B 9.

C'est certes le cadre qui permet la renaissance de leur marine, mais aussi celui qui légitime le mieux les tentatives de collaboration et de rapprochement, après l'échec d'une Europe militaire. L'article d'un ingénieur du génie maritime allemand, paru en juillet 1963 dans la *Revue Maritime*, nous paraît résumer parfaitement l'optique allemande de la coopération navale - et peut-être était-ce son but, derrière un propos apparemment technique<sup>115</sup>. L'O.T.A.N. n'y est pas présenté comme une "addition", mais comme une "entité". La *Bundesmarine* y trouve la légitimation de son existence en même temps que la nécessité de concevoir son emploi dans la collaboration avec ses alliés. Cela tient certes à son caractère de marine de seconde importance, mais permet aussi de justifier l'importance des échanges entrepris avec les marines plus puissantes, malgré la dissymétrie des intérêts réciproques qu'ils engagent. L'auteur fait ainsi observer: "la 'vocation côtière' de certaines marines européennes telles que les marines allemande, danoise, italienne, turque, etc..., pour qui cette fonction est essentielle, vient utilement compléter le rôle océanique et mondial des grandes marines des États-Unis, de Grande-Bretagne et de France"<sup>116</sup>. Dès lors, et pour que cette complémentarité puisse jouer, la connaissance de ses alliés est essentielle. "La connaissance de leurs navires et de leurs armes et la compréhension de leur mode de pensée et de la situation de leurs hommes ne sont-elles pas la base indispensable d'une collaboration heureuse ? Une bonne connaissance des partenaires est une condition évidente du fonctionnement même de toute alliance. En particulier dans le cadre d'un pacte aussi essentiel pour l'avenir de l'Europe et du monde que l'O.T.A.N., il convient que les partenaires en plus d'une compréhension réciproque fondée sur la seule raison parviennent à une confiance totale"<sup>117</sup>. Cela est d'autant plus important que l'organisation atlantique est plus qu'une "simple coalition d'intérêts", c'est "une véritable communauté". L'O.T.A.N. est "un pacte qu'impose une nécessité humaine, à l'encontre d'une menace mortelle pesant sur l'existence de la culture occidentale"<sup>118</sup>.

Les officiers de la Marine française pouvaient certes se reconnaître en partie dans ce discours. L'anticommunisme cimentait profondément la culture politique et stratégique des

---

<sup>115</sup> Wilhelm Haderl, Ingénieur en chef du Génie Maritime (R.F.A.), "Les dragueurs de mines rapides de la Marine fédérale Allemande", *Revue Maritime*, n° 201, juillet 1963, pp. 834-844.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 836.

<sup>117</sup> *Ibid.*, p. 835.

<sup>118</sup> *Ibid.*

officiers des armées occidentales, et pouvait-il alors en être autrement ? Avec la fin des guerres coloniales, l'Europe occidentale s'était définitivement retrouvée au centre des préoccupations des militaires français<sup>119</sup>. Allemands et Français pouvaient se faire écho. Ainsi, par exemple, un capitaine de frégate français célébrait dans la même revue, quelques années plus tôt, le “moment où la jeune marine de la R.F.A. reprend vie au sein de l'O.T.A.N., unie bord à bord avec les marines occidentales pour un sort commun qui est la défense du monde libre”<sup>120</sup>. Si le climat de la Guerre Froide constituait un lien si puissant, c'est qu'il proposait une identité commune. La culture propre aux marins pouvait aussi fournir un terrain de rencontre, le capitaine de vaisseau allemand Hartwig remarquant, à l'occasion d'un exercice commun : “La situation entre nos deux marines est identique, une petite partie de la population est attirée par la mer”<sup>121</sup>. Il faut enfin ajouter à cela l'enjeu de réconciliation des deux nations. C'est sans doute cela qui fit que les relations navales franco-allemandes, bien que secondaires pour les deux pays, furent à nulle autre pareille. On comprend alors que le retrait français du commandement intégré ait suscité de nombreuses irritations<sup>122</sup>. Les motivations allemandes pour la coopération perdaient alors une grande partie de leur sens, mais surtout les relations entre les deux marines se restreignaient, de fait, à une optique bilatérale, qui avait l'inconvénient de mettre encore plus en valeur les différences d'orientations et de missions.

Il faut cependant garder à l'esprit que pour la Marine, au moins, 1966 n'est qu'un achèvement : le retrait de l'escadre de Méditerranée en 1959, puis celui de l'escadre de l'Atlantique en 1963, ayant déjà éloigné la Royale du commandement intégré. Les programmes de collaboration n'en continuent pas moins après 1966, nous l'avons vu. L'échange de stagiaires

---

<sup>119</sup> Sur cette question pour la IVème République, cf. P. Vial, “Les officiers, les armées, les guerres : spécificités de la société militaire et perspectives européennes sous la IVème République” et P. Vial, C. d'Abzac-Epezy, “Les Europes des militaires : forces armées et enjeux européens sous la IVème République.”, communications présentées dans le cadre du colloque *Nouveaux regards sur la construction européenne : 1945-1960*, sous la direction du professeur E. du Réau, université de Paris III - Sorbonne nouvelle, Paris, les 3 et 4 mai 1996 ; actes à paraître.

<sup>120</sup> Capitaine de frégate Arnaud d'Anton de Vaillac, “Un amiral allemand parle”, *Revue Maritime*, février 1959, pp. 179-197. Il s'agit du compte rendu de l'autobiographie de l'amiral Raeder, l'article étant relativement élogieux pour le “capital de tradition” qu'a laissé Raeder, et qui ne “prend même sa vraie signification” qu'avec la renaissance d'une marine allemande dans l'O.T.A.N. ...

<sup>121</sup> Cf. *Télégramme de Brest*, 21 octobre 1967. Il s'agissait de l'exercice *Gemex* 1967.

<sup>122</sup> Pour les répercussions plus générales du retrait, cf. Soutou, *op. cit.*, p. 293.

au niveau des écoles de guerre se poursuit sans véritables heurts, si ce n'est, dans les premières années suivant 1966, quelques problèmes ponctuels liés aux exercices O.T.A.N., les stagiaires français à la FUAK pouvant y être éventuellement *persona non grata*<sup>123</sup>. En fait, une des conséquences à long terme, est que le stage à la *Führungsakademie* gagne en intérêt pour les marins français en général et pour les stagiaires en particuliers, puisqu'il les met en contact avec une structure qu'ils ont quittée<sup>124</sup>. La valeur de la coopération entre les deux écoles apparaît dans ce moment d'éloignement relatif des deux marines. Mais la valeur de cette collaboration n'existe finalement que par défaut : c'est le plus important lien entre les deux marines, faute de mieux. Sa portée ne peut donc être mesurée que sur le long terme. Faute de politique stratégique commune, les exercices pratiqués dans l'une ou l'autre des écoles permettent aux stagiaires étrangers de se familiariser avec celle du partenaire, et si les élèves des deux écoles sont appelés - pour un nombre non négligeable d'entre eux - à occuper les plus hauts postes, ce n'est qu'après plusieurs années. Dans l'immédiat - c'est à dire au tournant des années 1970 - cela n'apparaît donc pas de manière évidente.

Il est vrai que si l'on considère l'échange franco-allemand d'un strict point de vue militaire et stratégique, rien n'oblige à une périodicité si régulière. Compte tenu du nombre restreint de stagiaires que l'on peut envoyer à l'étranger, le départ annuel d'un officier pour un séjour de deux ans à Hambourg peut même paraître assez contraignant<sup>125</sup>. Si les échanges continuent c'est, évidemment, qu'ils engagent bien autre chose, c'est aussi qu'une solide tradition s'est mise en place. Mais d'autres facteurs s'ajoutent dans la première moitié des années soixante-dix. Les deux marines ont été profondément transformées depuis leur premier contact, et surtout les premiers dividendes de l'échange commencent à apparaître. Après la naissance et la mise en place des relations (1956-1965), puis un "éloignement" tout relatif de 1966 au milieu des années 1970, un approfondissement débute qui sera sanctionné par les changements de la fin des années 1980.

---

<sup>123</sup> Nous renvoyons ici au témoignage du commandant Brézet.

<sup>124</sup> Le C.V. Le Balc'h a bien voulu confirmer cette interprétation dans son entretien du 15 octobre 1998.

<sup>125</sup> Commandant E.G.N. à état-major Marine, n° 465 E.G.N. / SC., 23 septembre 1974, S.H.M., III CC EGN 249.

#### 4°) Les effets discrets, mais solides, de relations continues

##### *De nouvelles marines, de nouveaux stagiaires*

Au milieu des années 1970, la *Bundesmarine* arrive à une certaine stabilité. Sa flotte affiche un tonnage respectable. Après sa reconstruction, puis son “virage engin” - à partir de 1964 -, elle possède des bâtiments de combats modernes qui ne sont plus forcément limités à des missions de surveillance côtière. Elle développe aussi une force de sous-marins non négligeable et s'assure une flotte auxiliaire et logistique suffisante. C'est encore modeste, au regard des grandes marines, mais c'est un outil militaire cohérent et de qualité. Par ailleurs les effectifs de la *Bundesmarine* se sont stabilisés<sup>126</sup>, même si le recrutement est parfois difficile. La “vieille garde” de la *Kriegsmarine* s'efface devant la “jeune école”<sup>127</sup>. D'autres problèmes de personnel commencent à apparaître. Les recrutements importants des décennies précédentes doivent déboucher à terme sur un tableau d'avancement bouché pour beaucoup d'officiers, qui sont désormais trop nombreux... C'est donc une nouvelle génération de stagiaires qui passe à l'École de Guerre Navale : à partir de 1965, les anciens de la *Kriegsmarine* cèdent la place aux jeunes officiers du programme de formation rapide, puis du programme de formation normale. Certains ont d'ailleurs déjà eu des contacts avec la *Royale* : ils ont embarqué sur la *Jeanne d'Arc*, ou participé au programme *Atlantic*.

La Marine française aussi se transforme, son fer de lance se construit maintenant autour des S.N.L.E. de la force de dissuasion. Elle n'en reste pas moins attachée au domaine conventionnel. La *Bundesmarine* peut donc apparaître comme une partenaire plus intéressante qu'auparavant. Dans les années passées, par le quotidien des échanges, on a également appris à se mieux connaître, en même temps que l'on prenait conscience de la réciprocité de certains problèmes. Si les stagiaires allemands de l'E.G.N. n'hésitent pas à manifester leurs sentiments atlantistes, c'est sans agressivité, et en général lié à l'affirmation de forts sentiments européens. Cela n'empêche pas quelques incompréhensions occasionnelles, mais ce sont celles habituellement constatées entre Allemands et Français, et elles n'engagent absolument pas le cadre de

---

<sup>126</sup> Voir graphique n° 1.

<sup>127</sup> Parfois utilisée alors, cette expression ne semble pas renvoyer à la doctrine stratégique française de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, mais elle désigne le passage d'une génération à l'autre.

l'E.G.N.<sup>128</sup>. Un effort est fait pour mieux connaître l'autre mais aussi la vision qu'il peut avoir de soi. On ne s'étonnera pas par exemple de retrouver le professeur Alfred Grosser parmi les intervenants à l'E.G.N.<sup>129</sup> comme à la FUAJ.

Les stagiaires découvrent aussi les particularités de chacune des deux armées. Pour les Allemands, c'est l'existence de la force de frappe, pour les Français c'est l'initiation à l'*Innere Führung*<sup>130</sup>. Mais l'enjeu de l'envoi de stagiaires, ce n'est pas seulement de connaître l'autre, mais aussi de s'en faire connaître. Or cette nécessité est de plus en plus ressentie par les stagiaires français en Allemagne, car la nouvelle génération d'officiers allemands se tourne davantage vers l'*U. S. Navy*.

#### ***Des idées et des hommes : le rôle des stagiaires et anciens stagiaires***

La Royale se rend compte, peu à peu, de l'intérêt qu'elle a à se faire mieux connaître et comprendre de son homologue allemand. Concrètement les stagiaires à la FUAJ constatent l'importance grandissante pour la *Bundesmarine* de la collaboration avec l'*U.S. Navy* - qui fut toujours son principal partenaire -, et ils prennent conscience de la méconnaissance que les Allemands peuvent avoir de la Marine nationale. En effet, au tournant des années 1980, les préoccupations de la flotte allemande changent aussi. Le Pacte de Varsovie prend peu à peu la figure d'une puissance navale, l'U.R.S.S. fournissant un effort d'armement considérable. Cela profite indirectement à la flotte allemande, qui voit son importance stratégique croître, mais cela l'incite à vouloir développer son champ d'action, à voir plus loin. Si, au niveau européen, la référence pour les Allemands reste la *Royal Navy*, la France est de plus en plus perçue comme "l'autre grande marine européenne". Réciproquement, en 1978, à l'occasion de la visite désormais

---

<sup>128</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, p. 311, qui mériterait un long commentaire car ce n'est pas tant la connaissance de l'autre que la représentation de soi qu'on lui impute qui est en jeu. Mais faire l'histoire croisée des représentations culturelles françaises et allemandes dépasse notre propos.

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> Littéralement "direction de l'intérieur", l'expression est difficilement traduisible. C'est un concept spécifique à l'armée de la R.F.A. qui vise à résoudre par une formation particulière les paradoxes de son existence et le poids d'un passé difficile. L'*Innere Führung* "propose un comportement modèle permettant [...] à tout soldat de supporter, voire de réduire, les tensions naturelles que peut faire naître en lui l'opposition entre ses droits individuels de citoyens libres et les devoirs que son statut militaire lui impose." Capitaine de vaisseau von Puttkamer, commandant en second de l'École navale allemande in "Un échange exemplaire", *Cols Bleus*, n° 2318, 16 septembre 1995.

traditionnelle de l'E.G.N., les officiers français découvrent une marine certes limitée mais qui sait ce qu'elle veut. Ils constataient son bon équipement et la cohérence de son matériel comme de ses objectifs. Quelques années plus tôt un stagiaire jugeait que "la participation d'un officier français pendant deux ans à chaque stage de la FUAK, ou d'un officier français à notre E.S.G.N., crée des liens extrêmement fructueux que rien ne pourrait remplacer". Si la fin des années 1960 semblait avoir momentanément mis - dans les esprits plus que dans les actes - une certaine distance entre les deux partenaires, la décennie suivante se termine donc sur le constat d'une proximité plus que jamais possible et souhaitable, pour les Allemands comme pour les Français. Ces derniers considérant désormais qu'ils peuvent aussi y gagner techniquement et opérationnellement. Bien que des différences notables perdurent - notamment la très grande spécialisation des officiers allemands - le début des années 1980 voit la confirmation de ces perspectives.

Différents facteurs favorisent la perspective d'un renouveau de la coopération navale franco-allemande, et déterminent la pleine reconnaissance de la valeur des échanges pratiqués entre les deux écoles. Un de ces facteurs est proprement "structurel" et découle directement des relations entre les deux écoles. A partir de la première moitié des années 1970, du côté allemand, comme du côté français, les postes d'attaché naval sont en général confiés à d'anciens stagiaires de l'E.G.N. - pour les Allemands - ou de la FUAK -pour les Français. La représentation de la *Bundesmarine* à Paris s'organise autour d'un attaché naval présent à long terme et d'un attaché naval adjoint dont la durée de présence en poste est parfois plus limitée<sup>131</sup>. Cet attaché naval adjoint a souvent fait son stage à l'E.G.N. deux ou trois ans avant, et il peut devenir plus tard attaché naval en titre<sup>132</sup>. L'attaché naval français à Bonn reste en Allemagne pour un séjour d'environ trois ans. Il prend cette fonction en général entre cinq et sept ans après la fin de son

---

<sup>131</sup> Le capitaine de vaisseau Hoffman fut longtemps l'attaché naval de la R.F.A. à Paris, à partir du début des années 1970, il avait été stagiaire à l'E.G.N. en 1959 ; l'attaché naval adjoint en 1972, le capitaine de corvette Hammer fut stagiaire en 1969 ; l'attaché naval adjoint en 1974, le capitaine de frégate Lauer, fut stagiaire en 1971. En général, l'attaché naval et son adjoint restent en poste trois ans. Les attachés navals allemands à Paris sont toujours d'anciens stagiaires de l'E.G.N.

<sup>132</sup> Le capitaine de frégate Porrio, stagiaire E.G.N. en 1975, fut attaché naval adjoint en 1983 et attaché naval en 1990. Il fut aussi un des premiers officiers allemands embarqués à ce titre sur la *Jeanne d'Arc*, lors de la campagne 1972-1973. Le capitaine de vaisseau Klaus-Uwe Wolff embarqua en 1966 sur la *Jeanne d'Arc* (cf. *supra*), fut stagiaire en 1982 à l'E.G.N., participa en 1993 à un séminaire franco-allemand organisé par l'I.H.E.D.N. puis fut attaché naval de la R.F.A. à Paris (cf. *Les cahiers de Mars*, n° 149, 1996, pp. 48-49).

stage à la FUAK<sup>133</sup>. La fonction d'attaché naval constitue le débouché spécifique principal des anciens stagiaires en Allemagne, mais elle ne peut en concerner - au mieux - qu'un sur trois.

On a donc, de part et d'autre, des gens qui connaissent bien leur interlocuteur, et qui considèrent les stages de l'autre côté du Rhin comme quelque chose de profitable pour les deux marines. Pour certains on peut presque parler de cursus entièrement orienté et déterminé par la coopération navale franco-allemande. Ils ne sont certes qu'une minorité, mais le poste occupé est important. C'est par lui que passe la plus grande partie des actions de coopération, tant dans leur élaboration que dans leur organisation concrète. Il faut donc penser, que dans les années à venir, et en fonction des archives disponibles, la compréhension de la coopération franco-allemande aura tout à gagner de la conduite d'études prosopographiques, même sommaires. Cela ne concerne pas seulement bien sûr les attachés navals<sup>134</sup> : les hasards des carrières militaires et diplomatiques ménagent parfois d'heureuses coïncidences. Ainsi l'ambassadeur de France à Bonn en 1979, M. J.-P. Brunet, est un ancien officier de Marine, passé dans la réserve comme capitaine de corvette. Cela peut évidemment favoriser les liens entre les deux marines, d'autant qu'à la même époque le chef d'état-major de la Marine française, l'amiral Lannuzel, est un ancien camarade de l'ambassadeur à l'École navale... On peut penser que cela facilite grandement la visite de l'amiral Lannuzel en Allemagne. Devant les officiels allemands et français, l'ambassadeur célèbre, à cette occasion, la "traditionnelle solidarité qui unit les marines" ainsi que la complémentarité de leurs missions, et ne note qu'une seule ombre au tableau de la coopération des deux marines : le faible nombre des escales de bateaux français en Allemagne<sup>135</sup>.

Mais si ces conditions favorisent et approfondissent la bonne entente des deux marines, elle ne peuvent suffire à donner un nouvel élan à leurs relations. Même si "peu à peu les rapports

---

<sup>133</sup> Le capitaine de frégate Boisshot, attaché naval en 1974, fut stagiaire FUAK en 1965-67 ; le capitaine de frégate Faivre, attaché naval en 1976, fut stagiaire en 1967-1969 ; le capitaine de frégate Raguet attaché naval en 1977, fut stagiaire en 1971-1973 ; le capitaine de frégate Viriot attaché naval en 1984, fut stagiaire en 1976-1977 ; le capitaine de vaisseau Le Balc'h, attaché naval en 1992, fut stagiaire en 1982 ; etc. Cf S.H.M. série III BB 7 B ; Monaque, *op. cit.*, pp. 402-403 ; *infra* annexe 2. Le cursus n'est cependant pas systématique, ainsi ni le capitaine de frégate Fourreaux, attaché naval en 1986, ni le capitaine de frégate de Metz, attaché naval en 1989 n'ont fait de stage FUAK.

<sup>134</sup> On peut ainsi penser aux officiers qui ont armé les vedettes de Cherbourg (cf. *supra*).

<sup>135</sup> Cf. *Die Welt*, 16 février 1979.

s'intensifient entre la *Führungsakademie* [...] et les trois Écoles de guerre françaises”<sup>136</sup> la prochaine étape ne peut-être comprise que dans un contexte plus large, qui dépasse même l'horizon strictement naval.

## 5°) Le tournant de 1988 et les perspectives récentes

### *Des liens brusquement renforcés*

Les grands progrès, et la métamorphose récente des rapports navals franco-allemands, que ce soit au niveau des écoles de guerre ou des deux marines, trouvent leur origine dans l'évolution générale des relations franco-allemandes. Si le traité de l'Élysée n'a pas immédiatement bouleversé les rapports entre les deux marines, le rapprochement mis en place par H. Kohl et F. Mitterand en 1987-1988, eut des conséquences bien plus visibles, et très rapidement. C'est sans doute aussi qu'il se situait en un moment où les marines étaient prêtes à cela, plus que jamais auparavant. Mais ces développements purent également avoir lieu, car à partir de 1989 la totalité du paysage mondial est bouleversée, l'Allemagne se trouvant au premier rang de ces grands changements.

A partir de juin 1987, et sur l'initiative d'Helmut Kohl, les forces armées franco-allemandes entament un nouveau cycle de rapprochements<sup>137</sup>. En novembre, les deux pays annoncent la création de la fameuse brigade commune. Le 22 janvier 1988, le protocole additionnel au traité de l'Élysée portant création du Conseil franco-allemand de défense et de sécurité est signé<sup>138</sup>. Ces décisions déterminent, sans doute, l'évolution des relations entre l'E.G.N. et la section marine de la FUAK. À partir de 1988, on passe de un à deux stagiaires, et des rencontres annuelles sont organisées. Elles durent quatre ou cinq jours “et comportent de multiples occasions d'échanges : conférences et séminaires sur des sujets d'intérêt commun,

---

<sup>136</sup> Monaque, *op. cit.*, p. 342,.

<sup>137</sup> Cf. Soutou, *op. cit.*, pp. 391 sq.

<sup>138</sup> Cf. Soutou, *op. cit.*, p. 391 ; O. Geffroy, *La coopération navale en Europe*, D.E.S.S. d'études stratégiques préparé sous la direction de M. le professeur Jean-François Gribinsky, Université Paris XIII, octobre 1995, mémoire dact., 168 p. et surtout, p. 104 ; C.V. J. Launay, attaché naval près l'ambassade de France en Allemagne, “Ensemble vers le large ! La coopération franco-allemande en matière de Défense et de Sécurité entre les deux marines”, *Cols Bleus*, Spécial franco-allemand, 2 mai 1998, n° 2439, pp. 7-9.

visites dans les ports, embarquement”<sup>139</sup>. On dépasse là le cadre plus restreint des anciennes visites. Le doublement du nombre de stagiaires échangés réaffirme la spécificité du lien entre les deux écoles. Même si l'E.G.N. pratique aussi des échanges annuels avec d'autres institutions semblables en Italie, en Angleterre ou aux États-Unis<sup>140</sup>, ce rapprochement soudain ne se fait qu'avec l'Allemagne.

### ***F.N.F.A. et E.F.E.N.A., une coopération plus vivante que jamais***

L'histoire pourrait alors s'arrêter là, ou plus précisément quelques années plus tard, en 1993, avec la disparition de l'E.G.N.<sup>141</sup> et son remplacement - comme pour les autres écoles de guerre françaises - par le Collège Interarmées de Défense (C.I.D.)<sup>142</sup> ; le Centre d'enseignement Supérieur de la Marine reprenant également une partie des prérogatives de l'E.G.N. Mais l'on ne peut passer sous silence les réalisations les plus récentes de la coopération navale franco-allemande, qui témoignent de la validité et de l'importance des échanges conduits pendant trente-sept ans.

Lorsqu'en 1993 la porte de l'E.G.N. se referme définitivement, navires français et allemands naviguent régulièrement de concert au sein de la F.N.F.A., la Force Navale Franco-Allemande<sup>143</sup>. Le principe fut élaboré deux ans plus tôt. On cherchait à réaliser un ensemble naval commun qui soit souple et polyvalent. Il devait pouvoir être activé sur ordre - il n'a donc pas d'état-major permanent - et était conçu pour être modulable. Il s'agissait aussi de développer une identité européenne de défense tout en renforçant le pilier européen de l'Alliance atlantique.

---

<sup>139</sup> Monaque, *op. cit.*, p. 342.

<sup>140</sup> Voir graphique 4 et 5.

<sup>141</sup> Cf. Monaque, *op. cit.*, pp. 101- 102.

<sup>142</sup> Il faut noter que le C.I.D. a repris une initiative lancée en 1993 par la défunte E.G.N., en invitant au printemps 1994 une quinzaine d'officiers supérieurs des marines allemande, britannique, espagnole et italienne pour une semaine européenne de l'enseignement supérieur naval, cf. *Cols Bleus*, n° 2275, 1er octobre 1994.

<sup>143</sup> Sur les perspectives récentes nous renvoyons tout particulièrement à F. Joseph, “La coopération navale franco-allemande. Limites présentes et perspectives d'avenir.”, *Bulletin d'études de la Marine*, Centre d'enseignement Supérieur de la Marine, n° 13, juin 1998, pp. 19-26 ; ainsi qu'au travail de O. Geffroy, *op. cit.* ; C.V. W. Benke, “La Force navale franco-allemande en 1997”, *Cols Bleus*, Spécial franco-allemand, 2 mai 1998, n° 2439, pp. 10-11.

Ce dernier point concernait surtout les Allemands, et pouvait être opposé à l'objectif précédent. Mais le but essentiel était de renforcer considérablement la collaboration des deux flottes<sup>144</sup>.

La véritable naissance eut lieu lors de l'exercice *Fauves 92*, en avril 1992<sup>145</sup>, qui se déroulait - et c'est significatif - en Méditerranée, loin des zones d'exercices traditionnelles de la marine fédérale<sup>146</sup>. Depuis la Force est activée un mois par an et elle se veut le “pendant naval de la brigade franco-allemande”<sup>147</sup>. Lors de sa quatrième activation, en 1995, ses exercices eurent lieu en mer Baltique et en mer du Nord du 28 avril au 22 mai. Huit cent cinquante marins armaient cinq bâtiments dont la frégate *De Grasse*, l'avisos *Lieutenant de vaisseau Lavallée*, et le pétrolier ravitailleur *Durance*<sup>148</sup>. Le 18 avril 1996, les chefs d'état-major des deux marines signaient, à Paris, un arrangement précisant les modalités de création et d'emploi de cette force annuelle<sup>149</sup>.

Aujourd'hui, l'existence de la F.N.F.A. n'empêche pas la réalisation d'autres exercices bilatéraux. Même si les exercices O.T.A.N. sont toujours les plus nombreux pour la *Bundesmarine*, les liens bi-nationaux ont pris une importance considérable<sup>150</sup>. Il faut dire qu'ils répondent particulièrement bien à la volonté qu'a la marine allemande, depuis le milieu des années 1980, de développer son champ d'action et de fréquenter plus souvent d'autres mers que la Baltique et la mer du Nord. Et il faut reconnaître que l'O.T.A.N. ne satisfaisait guère ce désir... De plus, la F.N.F.A. ne se limite pas à de strictes relations bilatérales, mais elle peut s'ouvrir à d'autres partenaires lors de ses manoeuvres. Ce fut précisément le cas lors des exercices de 1995, puisqu'elle reçut des officiers polonais. L'événement fut jugé “suffisamment symbolique pour que les deux ministres de la défense, Volker Rühle, pour l'Allemagne, et François Léotard, pour

---

<sup>144</sup> Cf. Joseph, *op. cit.*, p. 23-24.

<sup>145</sup> Cf. Geffroy, *op. cit.*, p. 60 et capitaine de vaisseau K.-U. Wolff, “La Force Navale Franco-Allemande”, *Les cahiers de Mars*, n° 149, 1996, pp. 46-49.

<sup>146</sup> *Ibid.*, p. 87 et cf. *Le Monde*, 25 avril 1992.

<sup>147</sup> Cf. *Cols Bleus*, n° 2305, 13 mai 1995.

<sup>148</sup> Cf. *Cols Bleus*, n° 2309, 17 juin 1995.

<sup>149</sup> Cf. Wolff, *op. cit.*

<sup>150</sup> Cf. Joseph, *op. cit.*, p. 23.

la France, se retrouvent [...] pour cocélébrer l'événement"<sup>151</sup>. Pourtant le ministre français ne put se déplacer et fut en fait représenté par le chef d'état-major de la Marine<sup>152</sup>.

On ne peut considérer la F.N.F.A. sans mentionner l'autre force navale multinationale, l'Euromarforce (ou EUROMARFOR). Rassemblant l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal elle fut créée en mai 1995, dans le cadre de l'U.E.O.<sup>153</sup> On voit à cette occasion comment la fin de la Guerre Froide a pu ranimer certaines institutions en sommeil, bien plus liées à l'Europe qu'à l'Alliance atlantique. Si l'on ne peut préciser aujourd'hui ce qu'il va advenir de l'O.T.A.N. et de l'U.E.O., il est clair que la F.N.F.A. et l'Euromarforce peuvent être très largement complémentaires<sup>154</sup>. Peut-on alors penser que l'affirmation des liens bilatéraux franco-allemand trouvera sa place - et peut-être en tant que moteur ? - au sein d'une nouvelle Europe de la défense ?

Dans l'immédiat, et plus concrètement, les deux marines travaillent à se construire une culture opérationnelle commune. Nous pourrions encore citer bien des opérations menées en commun (entraînement au Centre d'Essai des Landes<sup>155</sup>, échanges<sup>156</sup> et détachements temporaires d'unités et de personnels<sup>157</sup>) dont certaines font singulièrement écho aux initiatives des années 1960. Ainsi, lors de l'exercice O.T.A.N. *Blue Harrier*, en mai 1995, il y eut un état-major de guerre des mines mixte sur le bâtiment de commandement *Loire*<sup>158</sup>. À Wilhelmshaven, lors de cérémonies présidées par le chef d'état-major de la *Bundesmarine*, ce fut l'occasion de célébrer avec faste les trente ans de l'initiative du commandant Champetier de Ribes<sup>159</sup>, et

---

<sup>151</sup> J. Isnard, "Français, Allemands et Polonais sur un même bateau.", *Le Monde*, 24 avril 1995 ; voir aussi Wolff, *op. cit.*

<sup>152</sup> Entretien du 15 octobre 1998 avec le C.V. Le Balc'h.

<sup>153</sup> Cf. Geffroy, *op. cit.*, pp. 58-59.

<sup>154</sup> Cf. Joseph, *op. cit.*, p. 26.

<sup>155</sup> Cf. *Cols Bleus*, n° 2305, 13 mai 1995.

<sup>156</sup> E.g. cf. "Relations franco-allemandes chez les sous-marinières ; *Deutsch-Französische Beziehungen zwischen den U-Boot-Fahrern.*", *Cols Bleus*, n° 2396, 17 mai 1997.

<sup>157</sup> E.g. pour l'aéronautique cf. "*Deutsche connexion... Un officier pilote allemand reçoit l'insigne de pilote de l'Aéronautique navale !*", *Cols Bleus*, Spécial franco-allemand, 2 mai 1998, n° 2439, pp. 12-13. L'équipement des deux marines en hélicoptères *Lynx WG 13* facilite grandement cette coopération. Pour un bilan plus complet cf. C.V. J. Launay, *op. cit.*, *ibid.*, p. 9

<sup>158</sup> Cf. *Cols Bleus* n° 2302, 15 avril 1995.

<sup>159</sup> Entretien du 15 octobre 1998 avec le C.V. Le Balc'h ; Sur les autres aspects des cérémonies liées aux manœuvres de mai 1995 cf. *supra*.

d'étendre le jumelage des escadrilles aux forces de guerre des mines des deux pays. Depuis les deux marines comptent quelques soixante jumelages<sup>160</sup>.

Il faut enfin mentionner que la Marine est concernée par l'établissement d'un concept stratégique commun - signé le 9 décembre 1996 à Nuremberg - ainsi que par la création de l'organisme européen de coopération industrielle en matière de défense (O.C.C.A.R.)<sup>161</sup>. On peut remarquer que le concept stratégique commun aurait dû être logiquement le présupposé de toute coopération au niveau de l'enseignement militaire supérieur. Mais cette coopération s'est construite sans lui, ou tout au moins en le gardant à un niveau implicite ou extérieur (l'O.T.A.N. pouvant le fournir par défaut). Sa signature parachève donc les efforts quotidiens et concrets que nous avons tenté de présenter.

Notre fil conducteur, nous impose de conclure en mentionnant brièvement le programme des E.F.E.N.A.<sup>162</sup>. Ce sont les Élèves Français en formation à l'École Navale Allemande. Ce programme fut mis en place, dans le cadre des échanges entre les deux marines, en 1993. Il recrute des bacheliers scientifiques qui suivent la formation de l'école navale allemande de Mürwik, avant d'intégrer le stage d'application des officiers de la Marine française<sup>163</sup>. Le principe est identique pour les élèves-officiers allemands accueillis à l'École navale de Lanvéoc-Poulmic<sup>164</sup>. Ce programme ne compte certes que deux postes de part et d'autres, mais il est dans la continuité même de la tradition d'échange qui s'est développée entre les deux marines, notamment grâce à l'E.G.N. Selon le vice-amiral Geier, commandant de l'Office de la marine allemande, ces échanges sont le "symbole vivant quantifiable des relations entre [les] deux marines" et "la meilleure garantie pour nos deux pays et nos deux marines de resserrer leur

---

<sup>160</sup> Cf. Geffroy, *op. cit.*, p. 104.

<sup>161</sup> Cf. Joseph, *op. cit.*, p. 19.

<sup>162</sup> *Ibid.*, pp. 104-106.

<sup>163</sup> Cf. "Des Français à l'École navale allemande", *Armées d'Aujourd'hui*, mai 1998, pp. 64-65 ; élève officier Bénistan, "Un Français à bord du *Gorch Fock*", *Cols Bleus*, n° 2389, 22 mars 1997 ; et surtout "Un échange exemplaire. Propos recueillis auprès du capitaine de vaisseau von Puttkamer, commandant en second et directeur des études de l'École navale allemande, par le capitaine de corvette Gallard, officier d'échange à Mürwik", *Cols Bleus*, n° 2318, 16 septembre 1995, pp. 4-7. Le c.v. von Puttkamer fut officier d'échange sur la *Jeanne d'Arc*, puis stagiaire E.G.N. en 1984. Voir aussi E.V.2 V. Delebecque, "Élèves officiers en formation à l'École navale allemande", *Cols Bleus*, Spécial franco-allemand, 2 mai 1998, n° 2439, pp. 14-15.

<sup>164</sup> Cf. *Cols Bleus*, n° 2280, 5 novembre 1994 et *Cols Bleus*, n° 2304, 6 mai 1995.

relations amicales”<sup>165</sup>. Un cursus franco-allemand est ainsi explicitement proposé “à trois niveaux : - formation des officiers à l'École navale de Mürwik et à l'École navale de Lanvéoc ; - formation des officiers supérieurs à la *Führungsakademie* et au C.I.D. ; - séminaires communs de la *Bundessicherheitsakademie*” et du C.H.E.M.”<sup>166</sup>. “Ainsi peu à peu apparaît en Europe une nouvelle catégorie d'officiers de marine [...] capable de pourvoir à des postes d'encadrement ou de commandement au sein d'unités tant allemandes que françaises, et par conséquent dotés de facultés d'adaptation précieuses pour la constitution de forces multinationales”<sup>167</sup>.

### Conclusion

On ne se risquera pas au jeu des pronostics ! La situation internationale actuelle est bien différente de celle de 1963. Depuis neuf ans, un cycle historique européen plus que séculaire s'est refermé. La coopération navale franco-allemande est plus forte que jamais, mais il est bien difficile d'en tracer les perspectives d'avenir. Commencée au coeur de la Guerre Froide, en 1956, au sein de l'O.T.A.N., sur l'échec d'une Europe de la défense, continuée après 1966 dans une optique bilatérale construite sur le traité de l'Élysée, renforcée en 1988, elle devra nécessairement trouver sa place entre des possibilités européennes nouvelles et une Alliance atlantique en redéfinition. Durant ces décennies, l'E.G.N. fut l'exemple concret - quoique discret - d'une collaboration au quotidien, qui se fit plus ou moins l'écho des autres initiatives et des aléas qui marquèrent la vie d'un couple pas tout à fait comme les autres. Et même si “davantage qu'en fonction des échanges de personnels qui concernent la diplomatie avant même le domaine militaire, c'est à l'aune de la coopération technique qu'il faut mesurer les avancées du couple franco-allemand en matière navale”<sup>168</sup>, la contribution de l'E.G.N. ne doit pas être négligée. Si elle ne peut pas être appréciée sans tenir compte de son contexte - nous ne prétendons certes pas

---

<sup>165</sup> V.a. Geier, “Relations entre les Marines française et allemande.”, *Cols Bleus*, n° 2318, 16 septembre 1995. Jeune officier, le v.a. Geier embarqua sur la *Jeanne d'Arc*.

<sup>166</sup> *Ibid.*

<sup>167</sup> Joseph, *op. cit.*, p. 22.

<sup>168</sup> Joseph, *op. cit.*, p. 22.

à l'exhaustivité ! L'histoire de la coopération navale franco-allemande reste à écrire<sup>169</sup> - elle fut l'un des ouvriers fidèles du rapprochement franco-allemand. Des institutions aux hommes et des hommes aux représentations culturelles, les échanges furent innombrables, subtils, insaisissables, mais ils contribuèrent finalement à l'élaboration d'une histoire commune.

---

<sup>169</sup> Il faudrait notamment considérer plus profondément que ce que nous avons pu faire ici le côté allemand de cette histoire, d'innombrables acteurs devraient être interrogés, des études semblables sur les rapports entre la France et d'autres pays européens (Grande-Bretagne, Espagne, Italie ...) permettraient également de préciser le contexte véritable qui entoure le couple franco-allemand, enfin de nombreuses archives restent à consulter.

**Annexe n° 1****Liste des élèves allemands de l'E.G.N.**

(d'après R. Monaque, *L'École de Guerre Navale (1896-1993)*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1995, pp. 389-403 et entretien du 15 octobre 1998 avec le C.V. Le Balc'h)

<b>1956</b>	1972	1985
C.C. Rehder	C.C. Clausen	L.V. von Maltzan
1957	1973	1986
C.C. Hetch	C.C. von der Goltz	L.V. Moeller
1958	1974	1987
C.C. Veldkamp	C.C. Gerner	L.V. Schamong
1959	1975	<b>1988</b>
L.V. Hoffmann	C.C. Porrio	L.V. Giese
1960	1976	L.V. Vollers
L.V. Boller	L.V. Kupperschmidt	1989
1961	1977	L.V. Mergener
C.C. Feindt	L.V. Oelrich	L.V. Wittek
1963	1978	1990
L.V. Hallier	L.V. Nordheimer	C.C. Bensch
1964	1979	L.V. Naumann
L.V. Gustedt	L.V. Poesze	1991
1965	1980	L.V. Ernst
L.V. Tetzlaff	L.V. Freier	L.V. Kautzky
1966	1981	1992
L.V. Bing	L.V. Nilewski	L.V. Asseburg
1967	1982	L.V. Panknier
L.V. Borgemeister	C.C. Wolff	1993
1968	1981	L.V. Luther
C.C. Niemann	L.V. Nilewski	1994 (C.I.D.)
1969	1982	L.V. Harms
L.V. Hammer	C.C. Wolff	1995 (C.I.D.)
1970	1983	C.C. Grove
L.V. Geier	L.V. Hola	1996 (C.I.D.)
1971	1984	L.V. Ullmann
L.V. Lauer	L.V. von Puttkamer	

**Annexe n° 2****Liste des élèves français de la section marine de la FUAk**

(d'après R. Monaque, *L'École de Guerre Navale (1896-1993)*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1995, pp. 389-403.)

<b>1962</b>	1975	1987
C.C. Capelle	C.C. Cochet	C.C. Bénistan
1964	1976	<b>1988</b>
L.V. Vion	C.C. Viriot	C.C. Blairon
1965	1977	C.C. Estellon
C.C. Boischo	C.C. Filippi	1989
1966	1978	C.C. Bru
L.V. Lauga	C.C. Bied-Charreton	C.C. de Rostolan
1967	1979	1990
C.C. Faivre	C.C. Fabiani	C.C. Bacq
1968	1980	C.C. Launay
C.C. Pinget	C.C. Cluzel	1991
1969	1981	C.C. Fourmy
C.C. Brézet	C.C. Deregél	1992
1970	1982	C.C. Tanguy
L.V. Mathey	C.C. Le Balc'h	1993
1971	1983	C.C. Bara
C.C. Raguet	C.C. Durieux	1994
1972	1984	C.C. Barrère
L.V. Charles	C.C. Aury	1995
1973	1985	C.C. Petit
C.C. Delbrel	C.C. Van Huffel	1996
1974	1986	C.C. Gauthier
C.C. Potier	C.F. Camaret	

**N.B.**

C.F. : capitaine de frégate

C.C. : capitaine de corvette

L.V. : lieutenant de vaisseau

**Graphique n° 1 : France – RFA**

**Évolution des effectifs des deux marines (1958-1998)**

**Graphique n° 2 : France – RFA**

**Évolution du tonnage des bâtiments de combat (1958-1998)**

**Graphique n° 3 : France – RFA**

**Provenance des stagiaires étrangers à l'EGN (1949-1992)**

[en valeur absolue]

**Graphique 4 :**  
**Provenance des stagiaires étrangers de l'EGN par décennie (1949-1992)**  
**[en %]**

**Graphique 5 :**  
**Stagiaires français de l'EGN à l'étranger (1949-1992)**  
[en valeur absolue]