

GEORGES LEYGUES : L'HOMME AUX TROIS PORTE-AVIONS

Georges Leygues s'illustre dans l'entre-deux-guerres comme ministre de la Marine (1917-1920, 1925-1930, 1931-1932) en oeuvrant pour le développement de la flotte française face à la montée des totalitarismes. Il lance ainsi la construction de plus d'une centaine de navires (dont trois porte-avions) entre 1925 et 1933.

LES MARQUES DE LA GRANDE GUERRE

Né en 1857, Georges Leygues, avocat de métier, devient député du Lot-et-Garonne en 1885, siège qu'il conserve jusqu'à sa mort en 1933. Il est plusieurs fois ministre avant d'entrer en 1917 au gouvernement Clemenceau en tant que ministre de la Marine. Il préside des conférences interalliées à Paris entre 1917 et 1918 et y œuvre pour maintenir la France dans son rang de grande puissance, et de conserver notamment le commandement supérieur en Méditerranée obtenu lors d'une convention navale en août 1914 à Londres.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la réduction rapide des forces navales (bâtiments démodés ou usés par quatre années de service intensif) rend incertain l'avenir de la Marine. Les milieux politiques et l'opinion semblent accepter une Marine de second plan : ils n'ont pas perçu le rôle déterminant de la mer dans ce premier conflit mondial, ignoré les effets du blocus et restent convaincus que son issue s'est jouée sur terre.

C'est dans ce cadre que Georges Leygues prononce en juin 1920 un grand discours devant la Chambre des députés sur l'action et les sacrifices de la Marine. « *On ne peut, sans la marine, ni soutenir la guerre ni profiter de la paix* » conclut-il en citant Colbert, père de la Marine royale moderne sous Louis XIV.

« COLBERT » DE LA III^E REPUBLIQUE

En construction navale, la continuité dans l'action est essentielle et le grand mérite de Georges Leygues est d'avoir réalisé le programme qu'il s'était fixé, poursuivant inlassablement son combat pour la marine jusqu'à la mise en chantier du cuirassé *Dunkerque*, l'année de sa mort. Il dépose le 13 janvier 1920 un projet de loi qui constitue la base d'un vaste programme de construction navale. Remanié et renforcé notamment par la transformation du croiseur *Béarn* en porte-avions, le seul de l'entre-deux guerres, ce programme est voté en 1921 et 1922. De nouveau ministre de la Marine en novembre 1925, il ne réussit pas à faire voter son projet de statut naval. Ce projet est pourtant fondé sur les enseignements du conflit précédent et doterait la France des moyens indispensables pour affronter les dictatures d'Allemagne ou d'Italie.

Il contourne cependant avec ingéniosité cet échec et obtient chaque année la mise en construction de nouveaux bâtiments dont deux porte-avions, *Joffre* et



Painlevé qui ne seront malheureusement pas prêts lors du début du second conflit mondial.

Le traité de Washington de 1922 limitant fortement le tonnage maximum des grands navires de bataille, il fait porter l'effort sur des bâtiments légers dédiés à la lutte anti-sous-marine et sur les sous-marins.

Grâce à lui, 120 navires sont mis à l'eau dont 9 croiseurs, 27 contre-torpilleurs et 55 sous-marins pour un total de près de 300 000 tonnes.

Son action en faveur de la marine ne se limite pas à la construction navale. Georges Leygues réorganise les structures de la Marine, le recrutement et le statut du personnel. Il modernise les écoles. Il installe l'Ecole navale à terre sur le site de l'actuel centre d'instruction naval de Brest, met fin à la tradition de l'école flottante, et la dote de moyens techniques et scientifiques modernes. Pour adapter la formation à la mer des officiers aux progrès techniques, il lance la construction d'un croiseur dédié à l'école d'application. Celui-ci, baptisé *Jeanne d'Arc*, participe en 1944 au débarquement de Provence.

Ministre de la Marine pendant neuf années, Georges Leygues a constitué une marine puissante grâce à son habilité politique. Persuadé qu'une marine forte est le meilleur moyen pour assurer l'indépendance et le rayonnement d'un pays et que « *tout peuple qui laisse affaiblir sa position sur mer se condamne à la déchéance* », il est entré dans l'histoire navale aux côtés de Richelieu et de Colbert.