

La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : priorités et contraintes

Philippe Garraud

DANS **GUERRES MONDIALES ET CONFLITS CONTEMPORAINS** 2005/3 n° 219 , PAGES 87 À 102
ÉDITIONS **PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE**

ISSN 0984-2292

ISBN 2130553966

DOI 10.3917/gmcc.219.0087

Date de mise en ligne : 01/12/2008

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2005-3-page-87?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Presses Universitaires de France.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

LA POLITIQUE FRANÇAISE DE RÉARMEMENT DE 1936 À 1940 : PRIORITÉS ET CONTRAINTES

Le manque d'armements peut-il être considéré comme un facteur d'explication important sinon décisif de la défaite de 1940 ? Le désastre militaire à peine consommé, le maréchal Pétain, le régime de Vichy puis le procès de Riom en 1942 ont très largement développé cette croyance d'une relation de cause à effet¹. Elle a eu également une audience beaucoup plus large² et une longue postérité dans la mesure où elle a été reprise, au moins partiellement ou de manière plus limitée : le constat récurrent d'un « retard » français ou, de manière plus spécifique, concernant certains armements particuliers (les chars pendant longtemps, ou les armes antichars et anti-aériennes)³.

Sur le plan de la mémoire collective et des représentations, des images d'archives abondamment utilisées et diffusées d'une armée mal équipée, plus ou moins démoralisée, se déplaçant à pied dans un désordre plus ou moins grand ou, au mieux, dans de simples véhicules civils de réquisition et dont les canons étaient tractés par des chevaux ont largement accrédité

1. Par exemple : « L'infériorité de notre matériel a été plus grande encore que celle de nos effectifs. L'aviation française a livré à un contre six ses combats. Moins fort qu'il y a vingt-deux ans, nous avions aussi moins d'amis. Trop peu d'enfants, trop peu d'armes, trop peu d'alliés, voilà les causes de notre défaite » (Appel radiodiffusé du 20 juin 1940, dans Maréchal Pétain, *Actes et écrits*, Paris, Flammarion, 1974 (édition établie et présentée par J. Isorni), p. 450). Si l'infériorité de l'aviation française est patente, le rapport des forces en présence n'était cependant pas de cet ordre. Les données statistiques ou chiffrées constituant une ressource essentielle d'argumentation et de légitimation politiques, il est impérativement nécessaire de vérifier soigneusement toutes les données mobilisées afin de parvenir à des estimations les plus exactes et fiables possibles.

2. « Cette guerre accélérée, il lui fallait naturellement son matériel. Les Allemands se l'étaient donné. La France, non, ou, du moins, pas en suffisance. On l'a dit et redit : nous n'avons pas eu assez de chars, pas assez d'avions, pas assez de camions, de motos ou de tracteurs et, par là, nous avons été empêchés, dès le principe, de mener les opérations comme il eût convenu de la faire », souligne Marc Bloch, avant de préciser par une note postérieure : « Je me rends mieux compte aujourd'hui que ce matériel, certainement insuffisant, ne manquait cependant point autant qu'on l'a dit » (*L'étrange défaite*, rééd. Paris, Gallimard, « Folio-Histoire », 1990, p. 81-82).

3. J.-B. Duroselle, pourtant très bien informé et documenté d'habitude, soulignait il n'y a pas si longtemps : « Les canons modernes, principalement antichars et de DCA, restent à l'état de prototypes », « 1940 : la France sans stratégie », dans *L'Histoire. Études sur la France de 1939 à nos jours*, Paris, Le Seuil, « Points Histoire », 1985, p. 17, ce qui est totalement exagéré (voir *infra*).

cette idée. Cette vision misérabiliste et pathétique est-elle conforme à la réalité historique ? Si elle témoigne de la « débâcle » dans tous ses effets et manifestations, il ne faut pas oublier non plus qu'elle est aussi largement le produit durable de la propagande allemande⁴.

Pour avoir une vision plus objective des choses, il importe donc de faire un évaluation aussi précise que possible de la politique française de réarmement, des réalisations et moyens disponibles mais aussi, plus largement, d'identifier plus en amont les choix effectués et les contraintes rencontrées. Cette politique étant définie conjointement par les militaires et le pouvoir politique, il est donc nécessaire d'en examiner les modalités, le rôle du commandement militaire étant d'exprimer les besoins et les demandes de l'armée, et celui du politique d'allouer des moyens financiers en fonction d'arbitrages plus globaux. Elle est également fonction de la politique industrielle et sociale, tout particulièrement dans le domaine de la législation sociale, et met donc en cause plus largement les relations entre trois différentes catégories d'acteurs : l'État, les industriels et les ouvriers des entreprises concernées. Même si cette question est souvent évoquée par beaucoup de travaux portant sur cette période, c'est le plus souvent de manière lapidaire ou allusive, et les travaux approfondis sur cette question particulière sont assez peu nombreux en définitive, sans doute en raison de la nature relativement technique des données à traiter⁵.

Différents travaux ont cependant contribué à éclairer certains aspects de la politique française de réarmement, même si la littérature consacrée aux nationalisations de 1936-1937 en tant que telles est curieusement assez mince⁶. Le principal artisan du réarmement français, Édouard Daladier, ministre de la Guerre de manière continue de 1936 à 1940 et président du Conseil de 1938 à mars 1940, n'a pas laissé d'écrits sur cette question. Mais, dès l'immédiat après-guerre, certains des principaux responsables ont effectué des mises au point – tout particulièrement le

4. Par exemple : images cent fois utilisées dans de très nombreux documentaires de deux chars français en feu, dont l'un explose, qui ont été tournées après coup à des fins de propagande avec des matériels capturés et soigneusement mis en scène : blindage avant aspergé volontairement d'essence (le moteur étant placé à l'arrière, aucun char n'a jamais brûlé de l'avant) et explosion du char par une charge interne et non sous un impact d'obus ou de bombe, comme l'image le suggère.

5. Domaine en lequel les historiens ne sont pas nécessairement toujours très bien informés. Trois exemples suffiront qui, pour secondaires et même anecdotiques qu'ils soient, n'en témoignent pas moins d'une absence de maîtrise de certaines données : ainsi P.-M. de la Gorce qui se trompe dans une proportion de un à six dans son évaluation du nombre d'avions d'origine américaine en 1940 (« Poursuivre la guerre : un choix rationnel », *Espoir*, n° 123, juin 2000). Autre exemple, concernant la bataille de la Somme qui est engagée le 5 juin. « Les Français n'ont que 50 à 80 chars. Les Allemands qui en ont 140, usent de la même tactique qu'en mai... » (J.-Y. Mollier et J. George, *La plus longue des Républiques, 1870-1940*, Paris, Fayard, 1994, p. 719). À cette date, le corps de bataille allemand avait été partiellement reconstitué à hauteur de plus de 2 000 chars, mais l'armée française alignait encore cinq divisions légères mécaniques (DLM), trois reconstituées et deux nouvelles, et quatre DCR, à effectifs réduits il est vrai, mais de 50 à 80 chars... par division (soit encore une masse non négligeable de 5 à 600 chars environ). Et même E. Chadeau (*Louis Renault*, Paris, Plon, 1998, p. 165), spécialiste averti, qui considère les chars D1/D2 comme des engins très modernes en 1940 (voir *infra*).

6. Voir, par exemple, G. Ribeill, « Y a-t-il eu des nationalisations avant la guerre ? », C. Andrieu, L. Le Van, A. Prost (dir.), *Les nationalisations de la Libération : de l'utopie au compromis*, Paris, Presses de la FNSP, 1987.

général Gamelin et le contrôleur général Jacomet⁷, secrétaire général du ministère de la Guerre et de la Défense nationale de 1936 à 1940 et, à ce titre, acteur et témoin important du réarmement français – auxquelles il faut porter attention du fait de la précision de leur documentation, indépendamment des justifications visant à dégager leur responsabilité, poussées à l'extrême chez le premier.

Le procès de Riom qui, rappelons-le, a été essentiellement le procès de l'impréparation matérielle de la guerre sur le plan politique, industriel et militaire et dont les principaux accusés ont été Léon Blum, Édouard Daladier, Guy La Chambre, le général Gamelin et le contrôleur général Jacomet a retenu toute l'attention d'historiens⁸, de même que la question des Finances⁹ et le secteur particulier de l'aviation, domaine en lequel les nationalisations ont été les plus nombreuses¹⁰. Enfin, l'ouvrage de Jean-Louis Crémieux-Brilhac¹¹ a constitué un apport substantiel plus large, particulièrement important mais comportant néanmoins quelques lacunes ou approximations¹² en dépit de la qualité de la synthèse présentée comme de la richesse et de la précision de la documentation.

Dans le cadre de cet article, on s'efforcera d'apporter des éléments de réponse à une interrogation centrale, ce qui conduira à compléter et nuancer certaines observations et analyses déjà faites dans le but d'avoir une vision plus systématique : quels ont été les modalités et le calendrier précis du réarmement français et les principales contraintes rencontrées ? La réponse à cette question permettant d'évaluer tout à la fois la perception de la menace militaire allemande et la capacité de réponse du système politico-militaire (question récurrente du « retard français »).

Des réponses pertinentes à cette question supposent cependant que deux obstacles principaux soient surmontés sur le plan de la démarche et de la méthode. D'une manière générale tout d'abord, l'obstacle ou le « biais téléologique » faussent souvent la perspective. À partir du résultat final du désastre de 1940 et dans le cadre d'une démarche déterministe, il

7. Contrôleur général Jacomet, *L'armement de la France, 1936-1939*, Paris, Éditions Lajeunesse, 1945 ; Général Gamelin, *Servir*, t. 1 : *Les années françaises de 1940* ; t. 2 : *Le prologue du drame (1930 - août 1939)*, Paris, Plon, 1946.

8. H. Michel, *Le procès de Riom*, Paris, Albin Michel, 1979 ; T. Vivier, « L'armée de l'Air et le problème du réarmement aérien au procès de Riom (1940-1942) », *Revue historique des armées*, n° 2, 1990, p. 92-101.

9. R. Frank, *La hantise du déclin. Le rang de la France en Europe, 1920-1960. Finances, défense et identité nationale*, Paris, Belin, 1994.

10. E. Chadeau, *L'industrie aéronautique en France 1900-1950. De Blériot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987 ; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire de la France. Janvier 1933 - septembre 1939*, Paris, L'Harmattan, 1997 ; Ph. Garraud, « Les contraintes industrielles dans la préparation de la guerre de 1939-1940 : la modernisation inachevée de l'armée de l'Air », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 207, juillet-septembre 2002.

11. Et tout particulièrement J.-L. Crémieux-Brilhac, *Les Français de l'an 40*, t. 2 : *Ouvriers et soldats*, Paris, Gallimard, 1990.

12. Voir tout particulièrement les tableaux « État des armements en service », p. 357-359. Par exemple, ce ne sont pas 260 chars D2 qui sont en service en mai 1940 mais 100 seulement, le chiffre de 260 correspondant à la production cumulé de deux modèles différents dont le premier, le D1, peut être considéré comme dépassé à cette date (voir *infra*).

conduit à rechercher obstinément des causes dernières ou ultimes¹³, la défaite induisant nécessairement en amont une « mauvaise » politique d'armement et, plus largement, un processus de décision déficient dont la défaite ne serait que l'effet plus ou moins mécanique. Et ce d'autant plus que cette perspective se double le plus souvent d'un autre biais méthodologique.

Sur un plan plus méthodologique, en effet, on ne peut pas non plus s'en tenir de manière sélective, unilatérale et négative à une sorte de « catalogue des insuffisances » en ne retenant que ce qui été déficient et d'une certaine manière n'a pas « marché » : la mobilisation industrielle française n'a pas été exempte de faiblesses et même d'échecs partiels, mais il importe de garder toujours présent à l'esprit une perspective comparée qui relativise très largement les choses¹⁴. Si la mobilisation économique et industrielle n'a pas été exempte de « ratés » en France, « le “chaos” allemand oblige à considérer la pagaille française d'un œil moins sévère et à ne pas sous-estimer l'effort accompli. Celui-ci, il faut le redire, fut remarquable »¹⁵. Et si l'armée allemande a fait l'objet d'une idéalisation certaine dans bien des domaines (équipement, combativité, moral, discipline, etc.), en raison de ses succès initiaux particulièrement rapides et spectaculaires, on sait aujourd'hui que, pas plus que l'armée française, elle ne constituait un ensemble homogène et n'était exempte de faiblesses¹⁶.

Outre quelques secteurs particuliers éventuels (l'armement antichars et antiaérien essentiellement, mais qu'il conviendra d'examiner beaucoup

13. Appellant à une « synthèse interprétative » concernant la défaite de 1940, S. Hoffmann précise : « L'entreprise devrait se garder de deux pièges opposés. L'un consiste à traiter l'histoire comme une série de hasards, pleins de bruit et de fureur : c'est la tentation de l'aléatoire “Si l'armée française n'avait pas craqué...” Mais, comme je l'indiquais plus haut, ce n'est pas par hasard si la défaite a eu lieu et si les pouvoirs publics ont agi, ou réagi, comme ils l'ont fait. Le piège inverse est celui de la nécessité : tout s'est déroulé comme il le fallait, les acteurs n'ont joué que des rôles en quelque sorte prescrits, suivant des lois qu'ils ne pouvaient infléchir. Mais c'est faire bon marché, sinon du hasard, du moins des fluctuations, des sortes de repentirs de l'histoire, si nombreux dans cette affaire » (« Le désastre de 1940 », dans *Études sur la France de 1939 à nos jours*, Paris, Le Seuil, 1985 (publication initiale : *L'Histoire*, n° 10, mars 1979). Voir aussi l'apport des historiens étrangers qui relativise très largement les choses et réhabilite largement la politique française en soulignant sa cohérence ; peut-être parfois à l'excès...

14. « Faut-il pourtant s'en tenir au catalogue des insuffisances, s'interroge J.-L. Crémieux-Brilhac ? Ont-elles d'ailleurs été déterminantes ? Deux postes du bilan sont à mettre en regard. Tout d'abord, un fait que l'on n'a jamais soupçonné du côté français : les retards et la pagaille n'ont pas été le propre de la France : l'Allemagne du *Führerprinzip* dont on a affirmé qu'elle vivait depuis des années en économie de guerre, a eu son lot de ratages et, mis à part le domaine aérien, n'était pas tellement mieux équipée pour la guerre. Non pas seulement parce qu'une armée n'est jamais prête et qu'une mobilisation est forcément un remue-ménage mais parce que le réarmement sous l'égide de Goering, on le sait aujourd'hui, a été “un chaos au pas cadencé” (selon l'expression d'un des meilleurs historiens du régime, K. Hildebrand). L'opinion française “éclairée”, qui s'est toujours exagérée la force militaire de l'Allemagne, a surestimé également la perfection du fonctionnement de son industrie de guerre : elle céda, ici encore, au complexe d'infériorité à l'égard du voisin nazi, complexe fait d'autodépréciation, d'intoxication et de peur » (J.-L. Crémieux-Brilhac, *op. cit.*, p. 347).

15. *Ibid.*, p. 350.

16. Voir, dans cette perspective, K.-H. Freiser, *Le mythe de la guerre-éclair. La campagne de l'Ouest de 1940*, Paris, Belin, 2003, parfois excessif sur certains points de sa démonstration comme dans la balance des forces qu'il établit.

plus en détail), le principal point faible de l'armée française dans le domaine de l'équipement matériel fut incontestablement l'aviation¹⁷, et l'infériorité numérique autant que qualitative de l'armée de l'Air était patente en 1940. Cette dernière question étant maintenant largement traitée et connue¹⁸, on s'intéressera ici à la politique d'armement terrestre où, d'une part, les connaissances et les informations sont beaucoup plus éparées et partielles, mais aussi, d'autre part, les conclusions sont beaucoup moins évidentes.

LA POLITIQUE FRANÇAISE D'ARMEMENT DE 1919 À 1940 ET SES MODALITÉS

Afin de mettre en évidence l'ampleur des changements intervenus durant l'entre-deux-guerres et plus particulièrement au cours des années 1930, il faut considérer successivement : les programmes antérieurs à 1936, les nationalisations de 1936 et enfin les programmes d'armement de 1936 à 1940.

Les programmes antérieurs à 1936

En ce domaine, le bilan de la politique d'armement de 1919 à 1935 est extrêmement limité et, durant toute cette période, les effectifs et le fonctionnement absorbent la plus grande part de budgets réduits. La construction de la ligne Maginot (1929-1936) constitue incontestablement le programme le plus important de la période considérée. D'un montant prévu initialement de 2,9 milliards de francs, son coût réel a été de 5,5 milliards de francs au total (Jacomet). Mais il importe d'en relativiser beaucoup le coût et on ne peut pas dire pour autant que la construction de la ligne Maginot ait absorbé la plus grosse part des budgets militaires de l'entre-deux-guerres au détriment de la modernisation de l'armée : les deux ont été menées de pair, mais à des moments et selon des cycles budgétaires bien différents. D'autre part, la perception du coût de la construction et de l'aménagement de la ligne Maginot est faussée par la faiblesse des budgets militaires de cette période. S'il paraît proportionnellement fort, il devient beaucoup plus faible au regard des sommes totales consacrées ultérieurement au réarmement de 1936 à 1940 qui

17. Son rééquipement et sa modernisation se heurtèrent à de nombreuses contraintes industrielles qui accompagnèrent la transformation d'une activité artisanale en entreprise de production en grandes séries et retardèrent les livraisons dans de fortes proportions. Aucun des plans d'équipement de l'armée de l'Air ne fut respecté. À la question des structures industrielles de production s'ajoutait également le problème de la mutation technologique des années 1930 qui a conduit au développement de nouvelles techniques et de nouveaux avions incomparablement plus sophistiqués et performants que leurs prédécesseurs.

18. Aux références déjà citées, il faut ajouter : P. Facon, *L'armée de l'Air dans la tourmente. La bataille de France, 1939-1940*, Paris, Economica, 1997.

globalement, bien au-delà du plan dit des 14 milliards, sont de l'ordre de 65 milliards de francs¹⁹.

Enfin, les commandes et les livraisons de nouveaux matériels sont très faibles durant cette période. Des années 1920 à 1935, elles se limitent pour l'essentiel à quelques petites séries de quelques dizaines d'automitrailleuses de transition²⁰, dépassées au moment de la déclaration de guerre, 160 chars Renault D1 également de transition, 120 automitrailleuses de reconnaissance AMR 33 Renault chenillées, quelques exemplaires du char B en cours de développement²¹, et au fusil mitrailleur modèle 1924-1929. Pour l'essentiel, l'équipement et les matériels de l'armée sont ceux de la guerre de 1914-1918 ; ce qui ne signifie pas nécessairement qu'ils soient totalement obsolètes, dans la mesure où ils doivent être mis au regard des dotations de l'armée allemande qui, elles, sont presque inexistantes à la même période (chars, avions, artillerie, etc.).

Au terme de cette période transitoire, l'année 1935 paraît néanmoins particulièrement importante et même charnière : d'une part elle marque le début du réarmement français, même si la hausse du budget est encore limitée ; d'autre part, elle voit la mise au point de nombreux prototypes qui commenceront à faire l'objet de commandes importantes l'année suivante. Tous les matériels commandés en 1936 sont des « modèles 1935 », et il est clair qu'ils n'auraient pu faire l'objet de commandes importantes sans cette étape préalable indispensable de définition et de mise au point²².

Les nationalisations de 1936

La Première Guerre mondiale n'a pas conduit à une étatisation de la production d'armements, et avant guerre les arsenaux et ateliers d'État, s'ils sont assez nombreux, n'ont que des capacités de fabrication limitées et de surcroît spécialisées dans les armes légères : établissements de Chatellerault (mitrailleuses), Bourges, Roanne, Tulle, Tarbes, Saint-Étienne, Rennes, etc. L'essentiel des capacités technologiques et industrielles de production d'armements est aux mains d'entreprises privées²³. Si la nationalisation des industries de guerre de 1936 a constitué une des premières

19. Voir R. Jacomet, *op. cit.* ; R. Frank, « Le Front populaire a-t-il perdu la guerre ? », *L'Histoire. Les années 1930 : de la crise à la guerre*, Paris, Le Seuil, « Points Histoire », 1990.

20. Citroën-Kégresse P 16 et P 28 semi-chenillées, Laffly 50 et 80, Panhard 165 et 175 à roues.

21. Les D1 furent livrés en 1932-1935 et les AMR 33 en 1934-1935. En juin 1936, existaient en tout et pour tout comme chars modernes 17 D2 et 17 B1 (selon Jacomet, *op. cit.*, p. 114, « État des matériels de guerre modernes en juin 1936 »).

22. D'où la fréquence du chiffre 35 qui caractérise les modèles d'armement adoptés : chars légers Renault R 35 et Hotchkiss H 35 ; AMC (chars moyens rapides ou « automitrailleuses de combat » dans la nomenclature propre de l'arme de la cavalerie) SOMUA S 35 et Renault 35 ACG1, AMR 35, AMD 35 également pour la cavalerie (respectivement « automitrailleuses de reconnaissance » et « automitrailleuses de découverte »), etc.

23. Contrairement à ce qu'il en est pour la marine où les Arsenaux d'État (Brest, Toulon, Lorient et établissements annexes) assurent la construction et l'armement de la majorité des bâtiments de guerre. On voit donc que les différents secteurs de l'armement (armée de terre, aviation, marine) présentent des situations sensiblement différentes.

mesures importantes du nouveau gouvernement de Front populaire dirigé par Léon Blum (loi du 11 août 1936), il faut souligner immédiatement qu'elles ont été partielles et finalement limitées (hors aviation et marine où les situations sont très contrastées²⁴) : en fait seuls les ateliers spécialisés dans la production d'armements sont nationalisés, ce qui a pour conséquence, dans un premier temps, de les couper de leur environnement industriel et technique.

Au total, sept industriels de l'armement et 10 000 ouvriers seulement sont concernés, dont quatre principaux représentant sept sites industriels seulement : l'atelier de construction de chars d'Issy-les-Moulineaux de Renault, principal constructeur de chars français, qui constituera le premier établissement de l'AMX²⁵ ; l'usine du Havre et deux ateliers spécialisés du Creusot des établissements Schneider (constructeur de canons essentiellement) ; les ateliers de fabrication des canons antichars (AC) et anti-aérien (AA) de 25 mm de Levallois d'Hotchkiss ; les usines de Châtillon et de Vernon des Établissements Brandt (fabrication des mortiers de 60 et 81 mm). Les trois autres entreprises et sites industriels concernés par les nationalisations sont beaucoup plus secondaires ou même périphériques : Manurhin (cartoucherie du Mans), les Ateliers de Normandie (Caen) et une fabrique de masques à gaz de la région lyonnaise (Saint-Priest). Les bureaux d'études ne sont que marginalement touchés dans la mesure où, comme dans l'aviation, les industriels concernés par les nationalisations les conservent, à la seule exception du bureau d'études des armes automatiques Hotchkiss considéré comme indispensable au fonctionnement industriel du site.

En dépit de cette ampleur limitée et dans le contexte politique troublé et radicalisé de cette époque, les nationalisations n'en susciteront pas moins un contentieux, et dans deux des quatre principaux industriels concernés il n'est pas excessif de parler de résistances patronales. Schneider et Brandt tout particulièrement s'engageront dans des pratiques d'obstruction (débauchage de certaines catégories de personnels, déménagement de plans, construction de murs pour isoler les ateliers concernés, recours devant le Conseil d'État, etc.) et de dénigrement qui prendront un tour politique en trouvant des relais au sein du Parlement et dans les journaux²⁶. Cependant, les entreprises non concernées directement par les nationalisations sont de très loin les plus nombreuses dans la mesure où l'on compte à ce moment un total de 70 000 entreprises travaillant d'une

24. L'industrie aéronautique se caractérise par un grand nombre de petits constructeurs et des modes de production encore très artisanaux ; quant à la marine, comme on l'a dit, les arsenaux d'État assurent la construction de plus de la moitié des navires de guerre. De ce fait, c'est le secteur de l'aviation qui, de loin, a été le plus touché par les nationalisations (création de sept sociétés nationales de construction aéronautique).

25. Cet établissement connaîtra une longue postérité et deviendra progressivement après-guerre le seul constructeur français de chars. Il n'a disparu que récemment par intégration au sein du GIAT (Groupement des industries de l'armement terrestre).

26. Voir R. Jacomet, *op. cit.*, p. 231-246.

manière ou d'une autre (toutes activités confondues) pour la Défense nationale, parmi lesquelles 4 000 entreprises sont engagées dans le secteur de l'armement *stricto sensu*, dont de nombreuses sociétés importantes et stratégiques : SOMUA, Panhard, Laffly, Lorraine, FCM, Citroën, Peugeot, Berliet, etc., etc.

Les programmes d'armement de 1936 à 1940

Le réarmement français est le produit de trois programmes différents qui se sont enchaînés sur le plan chronologique en fonction de la dégradation de la situation internationale en Europe et du caractère de plus en plus pressant de la menace allemande :

- le programme initial du 7 septembre 1936, dit des 14 milliards (sur quatre ans), en réaction à la réoccupation militaire de la Rhénanie intervenue en mars mais différée en raison du jeu politique français et de ses échéances électorales. Les dates l'indiquent clairement : le réarmement a constitué immédiatement une priorité du gouvernement du Front populaire, et tout particulièrement de Léon Blum et d'Édouard Daladier ;
- le programme complémentaire du printemps 1938 d'un montant de 12 milliards (décrets-lois du 2 mai 1938), en réaction à l'annexion de l'Autriche (*Anschluss*) au mois de mars, qui privilégiait tout particulièrement les armements antiaériens ;
- le programme du printemps 1939 d'un montant de près de 65 milliards sur quatre ans (1940-1943), en réaction à l'entrée des troupes allemandes à Prague et à l'annexion de la Bohême-Moravie, toujours en mars, mais partiellement adopté dans des conditions politiques difficiles.

Les armements disponibles en France en 1940 sont le produit de ces trois différents programmes²⁷ qui ont constitué de fait la principale réaction française à la transformation rapide du contexte international du fait la politique allemande d'expansion territoriale, la politique étrangère se caractérisant par une grande indécision et inaction liées à de profondes

27. J.-L. Crémieux-Brilhac résume cette politique de la manière suivante : « Effort financier des années 1936-1939, qui a porté les dépenses d'armement (constructions et matériels neufs) de 4,4 milliards de francs courants en 1935 à 46,7 milliards en 1939 ; poursuite tenace par Daladier du plan quadriennal d'armement devant permettre de former en 1940 12 bataillons de chars lourds et 50 bataillons de chars d'accompagnement pour l'infanterie, d'équiper 3 divisions légères mécaniques et de fabriquer plus de 6 500 pièces antichars et 5 000 chenillettes. Effort industriel devenu à ce point massif dans les mois de janvier à août 1939 que les armements ont compté pour 14,2 % de la production industrielle totale en valeur (contre 9 % en Allemagne), tandis que l'industrie de la transformation des métaux consacrait son activité pour 33,78 % à la fabrication d'armements mécaniques. Invention en 1938 par l'équipe de Guy La Chambre et Caquot d'un politique industrielle qui permit de construire en un temps record une industrie aéronautique, forte en août 1939 de 100 000 ouvriers, là où n'existaient trois ans plus tôt que des fabrications artisanales » (p. 350). En ce domaine, se reporter également à R. Frank, *La hantise du déclin...*, *op. cit.*

divisions tout à la fois des gouvernements, de la classe et des partis politiques et de l'opinion. Mais la politique de réarmement ne se réduit pas simplement aux mesures de nationalisations *stricto sensu* qui, comme on l'a vu, sont très limitées, et à des commandes de matériels de plus en plus importantes.

Elle met également en œuvre bien en amont des fabrications de nombreuses mesures structurelles d'accompagnement qui permettent d'organiser et de rationaliser tout un secteur d'activités spécialisées organisé en différentes filières : constitution de stocks importants de matières premières stratégiques (en particulier, métaux en tous genres et produits chimiques nécessaires à la fabrication des armes et des munitions) ; modernisation des outillages par acquisition de machines-outils modernes, le parc français étant particulièrement âgé et très largement obsolète ; extension des ateliers et de leurs surfaces ; rationalisation et normalisation de la production (définition de normes permettant d'avoir des fabrications et une qualité constantes, la sous-traitance se généralisant) ; décentralisation de la production et construction de nouveaux sites éloignés des zones de combat prévisibles, etc.

Globalement, ces différentes mesures ont permis un doublement des capacités de production. Si l'on examine le détail des investissements, des commandes et des fabrications (hors ligne Maginot, d'une part, qui, comme on l'a dit, correspond pour l'essentiel à un autre cycle budgétaire 1929-1936, et aviation, d'autre part, traitée par ailleurs), quatre types d'armements principaux sont clairement privilégiés, qui sont autant d'indicateurs de la perception des priorités et du degré de modernisation de l'armée :

- les chars (3 800 exemplaires construits) et plus largement les blindés de combat (automitrailleuses) ;
- l'armement antichars (6 à 7 000 pièces fabriquées)²⁸ et plus largement de soutien d'infanterie (10 000 mortiers) ;
- les véhicules spécialisés d'accompagnement et de soutien (hors camions ordinaires) : véhicules semi-chenillés Citroën-Kégresse (3 500 exemplaires construits), tracteurs Laffly à roues (2 500), chenillettes d'infanterie Renault (6 000) et Lorraine (500). Soit en chiffres ronds un total de plus de 12 500 véhicules spécialisés destinés à donner techniquement une mobilité considérablement accrue aux unités ;
- l'artillerie contre avions (CA) ou anti-aérienne (AA) qui, si elle n'a pas équipé les unités combattantes en nombre suffisant, n'en a pas moins constitué une priorité sur le plan de la politique d'armement.

28. En fonction du calibre des pièces et en termes d'armes de rattachement ou d'unités, ces matériels sont soit des armes d'infanterie (25 mm), soit des armes d'artillerie (47 mm).

POLITIQUE D'ARMEMENT ET CONFLITS SOCIAUX D'INTÉRÊTS

Comme on le sait, un ministère de l'Armement sera créé tardivement à la déclaration de guerre seulement et confié à Raoul Dautry²⁹. S'il a constitué une entreprise de rationalisation des activités militaro-industrielles, il a aussi complexifié la structure des relations entre acteurs concernés qui sont marquées par certains conflits entre intérêts différents. Trois paraissent particulièrement importants à des niveaux très différents, mais qui sont tous au cœur de la politique d'armement et à l'origine de certains dysfonctionnements : les relations entre l'État et les industriels, les conflits sociaux liés à la limitation du temps de travail et enfin les exigences contradictoires entre mobilisation militaire et mobilisation industrielle à la déclaration de guerre.

Les relations entre l'État et les industriels : pesanteurs de la bureaucratie militaire et « arsenalisation »

La définition des besoins en armements et en équipements dépendant étroitement des capacités de l'institution militaire à les formuler en fonction des options doctrinales et stratégiques retenues, faut-il mettre en cause la responsabilité propre de l'armée ? Dans le domaine de l'équipement matériel, l'absence d'intérêt pour certaines armes, les tergiversations dans le choix des matériels, le perfectionnisme technique, les cas d'indécision ont-ils été particulièrement fréquents, entraînant retards et problème de standardisation³⁰ ?

En ce domaine, il est vrai que les délais de choix et de mise au point de certains matériels, avant même toute production en série, peuvent frapper de par leur longueur. Le char lourd B de 30 t, tout particulièrement, qui, complémentaiement aux chars légers d'accompagnement, devait constituer le matériel de base des unités de chars d'infanterie, fera l'objet de nombreuses modifications qui en repousseront la fabrication en série de plusieurs années. Et dans ces retards accumulés, le rôle des services techniques de l'armée peut apparaître nullement négligeable *a priori*³¹. Cette explica-

29. R. Baudouï, *Raoul Dautry, 1880-1951. Le technocrate de la République*, Paris, Balland, 1992.

30. Concernant le manque d'armes, « l'armée elle-même a une grosse part de responsabilité dans cette situation, par des commandes trop tardives, des demandes de modification constantes et par un manque de standardisation. Était-il, en effet, judicieux de prévoir treize types de chars d'infanterie et de cavalerie aux caractéristiques très proches, mais composés d'éléments différents ? », souligne P. Masson (*Histoire de l'armée française de 1914 à nos jours*, Paris, Perrin, 1999, p. 242).

31. Issu d'un projet de 1926 qui conduit à la construction de trois prototypes, il est définitivement adopté en 1934 seulement par le Conseil supérieur de la guerre (CSG). Mais la demande de renforcement de son blindage est à l'origine d'une forte augmentation du tonnage et d'une diminution corrélative de la vitesse qui, à son tour, a nécessité un changement de motorisation ; laquelle aura pour effet de réduire fortement l'autonomie de l'engin et d'accroître les problèmes de ravitaillement... Voir, à ce propos, J.-L. Crémieux-Brilhac, *op. cit.*, t. 2, p. 55-56 (Des avatars du char de combat...) et, plus largement, le chap. 4 (« Le dédale et les pesanteurs d'une bureaucratie »).

tion est cependant à relativiser largement dans la mesure où elle ne prend pas suffisamment en compte le contexte international et des contraintes extérieures à l'armée. En fait, l'avenir du projet de char lourd était suspendu aux négociations sur le désarmement de la conférence de Genève qui, durant cette période, envisageait l'interdiction des chars lourds³².

Et en définitive le char lourd Renault B1 et surtout son dérivé B1 *bis*, plus lourd encore, n'en seront pas moins construits à plus de 400 exemplaires au total (35 + 403) avant l'armistice, soit en nombre sensiblement supérieur au plus puissant des chars allemands du moment, construit tout au plus, semble-t-il, à 280-300 exemplaires seulement selon les sources les plus précises consultées³³. Et même si d'autres prototypes ont été construits et étudiés, l'armée française (infanterie et cavalerie confondues) ne sera équipée en 1940 que de six ou sept chars seulement *stricto sensu*³⁴ et non de treize : trois types de chars légers R 35, H 35/39, FCM 36 ; deux types de chars moyens D2 et S 35 ; chars lourds B1.

Plus largement, les dysfonctionnements observés ont pour origine la différence de logiques et d'intérêts entre, d'une part, les acteurs industriels et, d'autre part, l'État. Pour les industriels, les marchés militaires nécessitent de lourds investissements mais offrent à terme une rentabilité incertaine dans un contexte de guerre. Et l'expérience de 1918 a laissé de « mauvais souvenirs » (annulations massives de commandes et reconversions particulièrement difficiles). Par ailleurs, même si des « contrats de démarrage » sont mis en place pour aider les industriels, l'État est dans bien des cas « mauvais payeur », ce qui engendre des problèmes chroniques de trésorerie pour les entreprises. Enfin, la passation au coup par coup par l'armée et sans programmation pluriannuelle des commandes de plus en plus nombreuses et diverses, accroît l'incertitude pour les industriels privés, même s'il n'est pas possible de généraliser, mais ce phénomène est à relativiser dans le cas des matériels de l'armée de terre. Situa-

32. C'est pour cette raison que, dans cette éventualité, un autre projet a été développé parallèlement, le char d'infanterie Renault D2 de 20 t seulement qui fera l'objet d'une première commande de 50 exemplaires seulement avant d'être délaissé au profit du premier (il ne fera l'objet que d'une seconde commande complémentaire plus tardive de 50 autres exemplaires, livrés en 1940 seulement, la production du B1 puis B1 *bis* paraissant prioritaire).

33. Le PzKpfw (abréviation de *Panzerkampfwagen*, soit, littéralement : voiture de combat blindée) IV dans sa version D, faiblement blindé (20 à 30 mm contre 40 pour le B1 et 60 pour le B1 *bis*) et armé d'un obusier court de 75 mm. Sur le plan strictement technique, il existe souvent une confusion avec des versions postérieures, beaucoup plus puissantes et mieux armées, du même char, qui restera en service pendant toute la Seconde Guerre mondiale, mais avec des modifications et des améliorations importantes qui en feront progressivement un tout autre matériel. Voir, à ce propos, P. Toussaint, « Le Panzer IV, cheval de bataille de la *Panzerwaffe* : dossier technique et historique », *Histoire de Guerre*, n° 33, février 2003, p. 22-45.

34. Selon la définition sujette à interprétations divergentes du terme même de « char » et plus précisément selon que l'on considère l'AMR 35 Renault chenillé de 6 t comme un char ou non. Dans les évaluations quantitatives comparées, généralement, on retient en effet les chars allemands PzKpfw I très voisins et de même tonnage mais pas les AMR 35 du côté français. Quant aux AMD 35 Panhard à roues, même si elles constituent des automitrailleuses particulièrement puissantes (canons de 25 mm AC) et sans équivalent du côté allemand, on ne peut pas les considérer comme des chars à proprement parler, tant du fait de leur mode de traction que de leurs missions.

tion sans doute exceptionnelle, il apparaît que dans un cas au moins une commande importante n'ait même pas été transmise et notifiée à l'entreprise concernée³⁵.

Concernant les relations entre l'État et les industriels de l'armement, bien au-delà des nationalisations, la déclaration de guerre et la création du ministère de l'Armement (sans même parler du rôle du ministère des Finances et de la politique de contrôle financier) conduisent à un interventionnisme et à un autoritarisme croissants de l'État, voire à un processus d'étatisation progressive du secteur dont les entreprises privées craignent de faire les frais. Dès lors apparaissent ce qu'on peut appeler à tout le moins des prudences, voire des réticences, patronales qui succèdent au contentieux relatif aux nationalisations de certains sites industriels des établissements Schneider et Brandt, déjà évoquées, et qui témoignent de tensions croissantes.

Après la déclaration de guerre, les relations entre Dautry et Renault, de plus en plus gravement malade, connaissent une dégradation rapide, le second étant à tort ou à raison soupçonné, voire accusé, d'être réticent à l'égard des exigences de la Défense nationale, voire même de « pacifisme », et de chercher à favoriser la production civile au détriment des fabrications militaires. Ces tensions conduisent à la mise sous tutelle de l'entreprise en novembre 1939 et à la nomination par le ministère d'un contrôleur général à la tête des usines, qui se voit affecté comme adjoint le propre neveu de Renault rappelé du front, François Lehideux ; ce qui entraîne également une détérioration des relations entre ces derniers et Louis Renault³⁶.

L'affaire Berliet constitue un autre exemple de ces mêmes incompréhensions et tensions. Important fabricant d'armements pendant la Première Guerre mondiale (camions, obus, automitrailleuses et chars Renault en sous-traitance), il voit tous ses prototypes refusés par l'armée et ne fait l'objet d'aucune commande dans l'entre-deux-guerres³⁷. Ce n'est qu'à la déclaration de guerre qu'il se voit notifier des commandes d'obus pour lesquelles il n'est que médiocrement équipé (parc de machines-outils de la précédente guerre, voire bien antérieur), alors que sa spécialité est la cons-

35. Une commande de 36 canons automoteurs SAu 40 de 75 mm pour les DLM, matériels très nouveaux pour ne pas dire révolutionnaires et appelés à un grand avenir, est passée par le ministère à la SOMUA (Société d'outillage mécanique et d'usinage d'artillerie) en octobre 1939, mais, assez curieusement, elle ne semble jamais être parvenue au constructeur...

36. En dépit du *satisfecit* accordé finalement par Dautry, ces accusations seront reprises à la Libération avec d'autres et seront à l'origine de l'emprisonnement (et de la mort) de Louis Renault et de la nationalisation de l'entreprise : le souvenir des affrontements des grèves du Front populaire, une rencontre et une poignée de mains avec Hitler lors du salon de l'automobile de Berlin de février 1939, la réparation des chars Renault capturés par les Allemands en 1940-1941, la livraison de nombreux camions à la même armée allemande sous l'Occupation, etc. Voir, à ce propos, E. Chadeau, *Louis Renault*, Paris, Plon, 1998.

37. Onze prototypes de véhicules tous terrains à vocation militaire présentés et refusés entre 1928 et 1939, pour des raisons très difficiles à déterminer (véhicules inadaptés, performances insuffisantes, souci de standardisation des matériels ?), selon des sources citées en note par R. de Rochebrune et J.-C. Hazera, *Les patrons sous l'Occupation*, Paris, Odile Jacob, 1995, p. 810.

truction de poids lourds performants. Devant ce qui est considéré comme une absence de coopération, les usines de Vénissieux sont réquisitionnées dès le 30 septembre 1939, deux représentants du ministère de l'Armement, dont un contrôleur général, sont appelés à la direction de l'entreprise et des ateliers, et Marius Berliet lui-même se voit signifier l'interdiction de pénétrer dans l'usine le 14 novembre³⁸.

En fait, les relations entre les constructeurs et les autorités publiques ne seront jamais véritablement coopératives et confiantes, les premiers étant perçus comme peu sensibles aux exigences de la Défense nationale ou essentiellement intéressés par le profit financier, et l'attitude des secondes étant fortement marquée d'autoritarisme et de volonté de contrôle.

Les conflits sociaux relatifs à la limitation de la durée du travail

Idées là encore héritées de Vichy qui a amplement dénoncé « l'esprit de jouissance », l'absence d'ardeur au travail et la « paresse ouvrière », les grèves du Front populaire et sa loi des 40 heures sont souvent évoquées comme des causes majeures de perturbation de l'industrie de l'armement et de sa faible production supposée³⁹. En ce domaine, il importe de relativiser de telles appréciations. Évidence qu'il n'est peut-être pas totalement inutile de rappeler, les grandes grèves de 1936 qui ont marqué durablement la mémoire collective n'ont eu aucun effet sur le réarmement français, pour une simple raison chronologique : le réarmement ne commence véritablement qu'avec le « Plan des 14 milliards », adopté par le Front populaire le 7 septembre 1936, soit très peu de temps après son arrivée au pouvoir, mais qui n'entre en vigueur qu'en janvier 1937 du fait du cycle et du calendrier budgétaires.

En revanche, la loi des 40 heures qui limitait le temps de travail, adoptée également en 1936, a eu des effets beaucoup plus négatifs dans la mesure où elle a contribué à ralentir la production. La main-d'œuvre spé-

38. Sur les relations entre l'État et Berliet de 1936 à 1940, voir R. de Rochebrune et J.-C. Hazera, *ibid.* (chap. 1 : « Marius Berliet, le prototype du patron collaborateur ? »). Dans la même perspective mais dans le secteur voisin de la construction aéronautique, on peut également évoquer l'« affaire Bloch ». En raison d'un capot-moteur qui entraînait un mauvais refroidissement de ce dernier et une traînée aérodynamique excessive, les avions de chasse Bloch 151 de série n'avaient pas les performances et la vitesse attendues, d'où la nécessité de les remplacer au prix d'un retour en usine, de la perturbation des chaînes de montage et de la désorganisation de la production. Ce problème technico-industriel a été à l'origine du renvoi de Marcel Bloch et de ses principaux collaborateurs à la direction de la SNCASO (Société nationale de construction aéronautique du Sud-Ouest) en février 1940 ; ou a servi de prétexte à celui-ci, dans la mesure où d'autres griefs s'y ajoutaient : reproche d'une gestion financière peu rigoureuse, intérêt trop grand à la production de ses propres avions, sous-traitance avec des entreprises dont il était également propriétaire, etc.

39. Voir encore tout récemment les propos de François Fillon, ministre des Affaires sociales (et pourtant ancien ministre de la Défense nationale), reprochant aux socialistes, dans un débat à l'Assemblée nationale relatif à la réduction du temps de travail le 2 octobre 2002, d'« oublier aussi la responsabilité du Front populaire dans l'effondrement de la nation française en 1940 » (« La défaite de juin 1940, selon François Fillon », *Le Monde*, 4 octobre 2002, p. 7). Pour une mise au point synthétique, se référer à R. Frank, « Le Front populaire a-t-il perdu la guerre ? » dans *L'Histoire. Les années 1930 : de la crise à la guerre*, Paris, Le Seuil, « Points Histoire », 1990.

cialisée étant rare, elle a conduit tout d'abord à une sous-utilisation des capacités de production des usines en croissance progressive du fait des nationalisations et de la modernisation des usines. D'autre part, la loi des 40 heures est devenue un symbole des conquêtes sociales du Front populaire, et sa remise en cause a conduit à des conflits sociaux qui ont particulièrement touché l'industrie aéronautique et paralysé les usines à deux reprises en 1938. En avril 1938, le second et éphémère gouvernement Blum (13 mars - 8 avril 1938) porte néanmoins à 45 heures la durée du travail dans l'industrie aéronautique.

À l'issue de l'épreuve de force de novembre 1938, cette législation est encore partiellement abrogée par décret-loi, ce qui permet de libérer très rapidement les capacités de production accumulées, mais dans un contexte et un climat social considérablement alourdis. Ces conflits sociaux parfois très durs localement sont suivis d'une répression syndicale qui entraîne des licenciements. En mars 1939, les établissements travaillant pour la défense nationale peuvent travailler légalement jusqu'à 60 heures par semaine, et la durée du travail est portée à 72 heures hebdomadaires en 1940. Mais le système de rémunération des heures supplémentaires (très lourdement taxées par un prélèvement de 40 %) ne fera qu'accroître les réticences ouvrières à l'allongement de la durée du travail.

Mais dans la mesure où la limitation de la durée du travail est bien loin d'être la seule ou la principale contrainte rencontrée sur le plan industriel, il est très difficile de généraliser, et on ne peut pas la considérer pour autant comme un facteur majeur en tant que tel. Bien d'autres contraintes limitaient les capacités de production (la situation économique générale, longtemps récessive, et les difficultés financières chroniques⁴⁰, l'ampleur des investissements nécessaires, le renouvellement des machines-outils, la quantité de main-d'œuvre spécialisée disponible, la rationalisation de la production par spécialisation des sites, etc.), qui n'ont été que progressivement et tardivement libérées. Et l'industrie de l'armement ne semble pas avoir été particulièrement touchée par les grèves de 1938, contrairement à la construction aéronautique.

Déclaration de guerre et mobilisation industrielle

En France, la mobilisation industrielle a été sans doute un peu plus tardive qu'en Allemagne sur le plan du calendrier (ce qui ne veut pas dire que l'effet en ait été très sensible sur la production elle-même, compte tenu des situations initiales très différentes dans l'un et l'autre pays), mais, d'autre part, elle a également été affectée par les effets de la déclaration de guerre sur le volume de la main-d'œuvre industrielle. On observe en effet une chute importante de la production du fait de la mobilisation de la

40. En ce domaine, se reporter à l'ouvrage essentiel de R. Frank, *La hantise du déclin...*, op. cit., et tout particulièrement aux p. 33-59.

main-d'œuvre spécialisée. Des exigences contradictoires sont à l'origine de ce dysfonctionnement majeur.

Le recrutement et l'emploi de la main-d'œuvre spécialisée ont constitué une contrainte. Dans la mobilisation militaire qui suit la déclaration de guerre, la hantise de l'infériorité démographique (une population française de 42 millions contre plus de 80 pour le *Reich* dans ses frontières d'alors) a conduit le haut commandement à privilégier les effectifs militaires au détriment de la main-d'œuvre spécialisée nécessaire à l'accroissement de la production industrielle au bénéfice des armées⁴¹. En septembre 1939, du fait de la mobilisation, les effectifs des industries de l'armement (aviation non comprise) passent de 1,3 million à 650 000. De ce fait, l'industrie s'est trouvée privée brutalement non seulement d'ouvriers spécialisés, mais également de nombreux cadres mobilisés, même si ce phénomène n'a affecté la construction aéronautique que de manière beaucoup plus limitée.

D'autre part, l'absence de coordination entre le commandement et le ministère de l'Armement n'a pas facilité l'emploi et l'utilisation des « affectés spéciaux », déjà soupçonnés en fonction des souvenirs de la Grande Guerre d'être des privilégiés, voire des « planqués » potentiels. Pendant quelques mois, il ne fait pas de doute que les secteurs de l'armement et de la construction aéronautique ont été encore désorganisés par une articulation déficiente entre mobilisations militaire et industrielle qui a généré certaines incohérences et contradictions. Même si globalement l'industrie aéronautique a été moins touchée par ces mouvements erratiques de main-d'œuvre que l'ensemble du secteur de l'armement, la production de matériels de guerre s'en est globalement ressentie et, au lieu de s'accroître, elle a connu un fléchissement en septembre et octobre 1939⁴².

CONCLUSION

Tout au long des années 1930, et plus particulièrement à partir de 1935, le risque d'un conflit armé avec l'Allemagne a été attentivement envisagé et préparé, et a été à l'origine des différents programmes d'armement mis en œuvre. Ceux-ci ont même constitué la principale

41. D'où un taux de mobilisation de la population masculine très important, nettement supérieur en France à celui de l'Angleterre comme de l'Allemagne. Dans ce choix, la crainte d'une agitation communiste dans les usines d'armements où le PCF était bien implanté a-t-il joué un rôle actif ? On peut rapprocher les deux constats factuels : d'une part, la mobilisation de la main-d'œuvre ouvrière, d'autre part, la crainte d'un ennemi intérieur communiste à la suite du Pacte germano-soviétique d'août 1939 ; mais il est impossible de l'affirmer. Voir dans cette perspective : J.-J. Becker, « Communisme, anticommunisme, menaces de subversion : images et réalités », C. Levisse-Touzé (dir.), *La campagne de 1940*, Paris, Tallandier, 2001 ; G. Vidal, « Le haut commandement et la crainte de "l'ennemi intérieur" en juin 1940 : origines et caractéristiques de la peur du complot communiste dans la hiérarchie », dans *ibid.*

42. Voir J.-L. Crémieux-Brilhac, *op. cit.*, chap. « Les ratés de la mobilisation industrielle ».

réaction française à la politique d'expansion territoriale et de coups de force successifs d'Hitler, la politique étrangère et la doctrine militaire étant marquées l'une et l'autre par une forte inertie et des hésitations durables. Même s'ils se sont heurtés à des contraintes qui en ont retardé les effets (mais, sous des formes différentes, il en allait de même en Allemagne), il ne fait pas de doute que cette guerre a été beaucoup plus et mieux préparée que le premier conflit mondial.

Dans ces conditions, qu'en est-il exactement du « retard français » si souvent évoqué ? Le réarmement allemand ne commence qu'en 1935 et ne fait sentir ses premiers effets, encore très limités, qu'en 1936. On peut considérer que le réarmement français commence réellement en 1936 avec la mise en œuvre du programme partiel de 1935 et le plan des 14 milliards. Mais la menace était encore limitée, la réoccupation militaire de la Rhénanie, premier des coups de force allemands, n'intervenant qu'en mars 1936, et la réaction française étant retardée essentiellement par le jeu politique (élections législatives du printemps 1936). Et encore faut-il préciser que les points de départ sont totalement différents. Alors que la France a modernisé sa flotte de guerre dès les années 1920 et dispose d'une abondante et puissante artillerie héritée de la Première Guerre mondiale, l'Allemagne est confrontée à un réarmement total, terrestre mais aussi aérien et naval ; d'où une dispersion des efforts beaucoup plus grande.

Enfin, quelles que soient les faiblesses de l'armée française et les contraintes budgétaires auxquelles elle s'est heurtée dans la première moitié des années 1930, l'Allemagne doit faire face d'autre part à un double problème : d'une part d'équipement en matériels divers et nombreux, mais également, d'autre part, de formation et d'instruction des unités et des hommes, comme de leur encadrement, en raison de l'instauration du service militaire obligatoire seulement à l'automne 1935 (un an, alors que le service de deux ans est en vigueur en France depuis cette même année). On ne reconstruit pas presque totalement une armée en quelques mois, ni même en deux ou trois ans, et la puissance de l'armée allemande en nombre de grandes unités comme en matériels ne se développera que très progressivement et, finalement, tardivement. Si l'armée française a assez largement exagéré la force de cette dernière, le retard français est à relativiser très largement. Aucune armée n'est jamais totalement prête à entrer en guerre.

Philippe GARRAUD,

Directeur de recherche au CNRS,

Centre de recherches sur l'action politique en Europe,

CRAPE – UMR CNRS 6051,

Institut d'études politiques de Rennes.