

LE CAMOUFLAGE *DAZZLE*

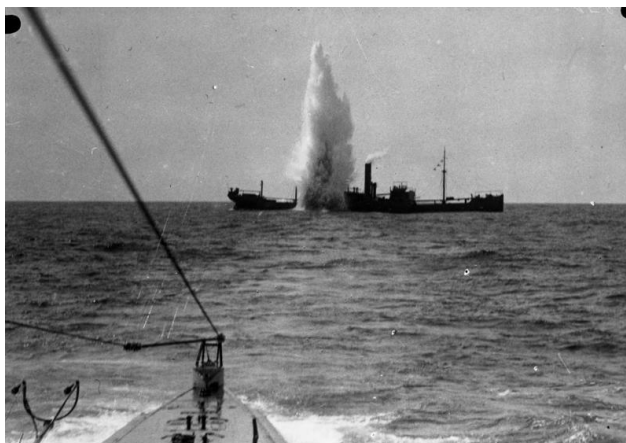
Ou l'étonnante conjonction de l'art et de la guerre navale



Edward Wadsworth, *Dazzle-ships in Drydock at Liverpool*,
1919, National Gallery of Canada, Ottawa.

1. La guerre sous-marine au cours de la Première guerre mondiale

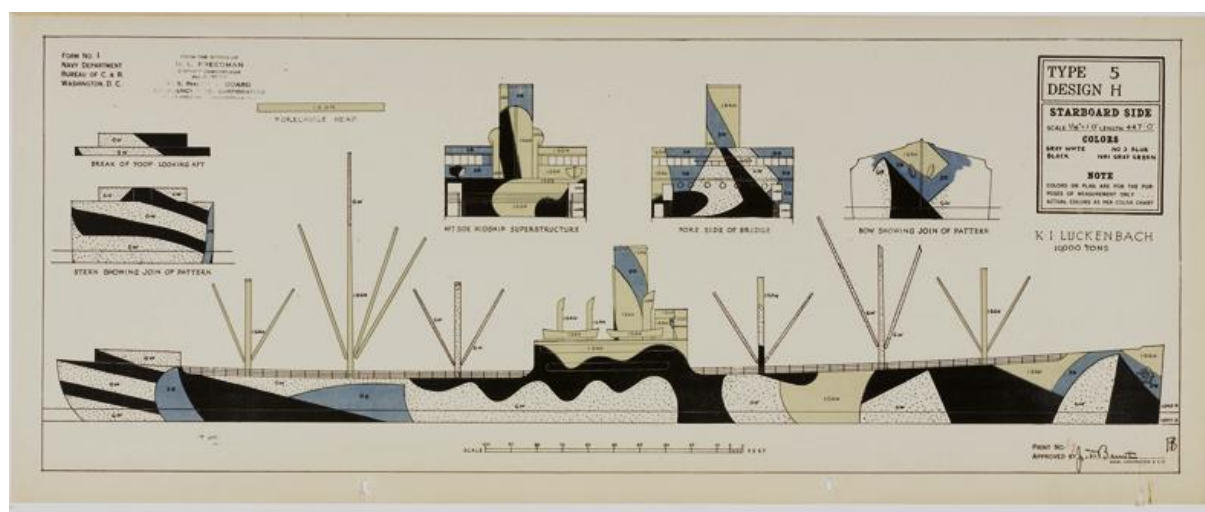
Au cours de la Première guerre mondiale, les Allemands, qui subissent le blocus très serré des Alliés, inaugurent une nouvelle forme de guerre navale, la guerre sous-marine. Les flottes de surface des belligérants, en particulier les énormes cuirassés, sont à l'abri dans leurs bases respectives et hésitent à en sortir, surtout depuis la bataille du Jutland (31 mai-1^{er} juin 1916) qui a vu s'affronter les flottes allemandes et britanniques sans victoire décisive, ni d'un côté ni de l'autre. En revanche, les U-Boot, les sous-marins allemands, petits et discrets, peuvent gagner le large sans être repérés. Ils vont porter la guerre dans l'océan Atlantique. La *Kaiserliche Marine*, qui a compris qu'elle ne pouvait rivaliser avec la *Royal Navy* privilégie cette stratégie dans le but d'affaiblir le commerce des Alliés. Commencée dès 1914, la guerre sous-marine est totale : les U-Boot coulent des bâtiments de guerre, des navires de commerce mais aussi d'inoffensifs voiliers de pêche ; les sous-marins allemands ne tiennent aucun compte des pavillons (neutre ou belligérant), pas plus qu'ils ne font de distinction entre navires civils et militaires. L'exemple du paquebot *Lusitania*, coulé en mai 1915 par le U-20 est bien connu, ce torpillage ayant causé la mort de 1 195 personnes, dont 123 Américains. Ralenti un temps par la peur de voir les Etats-Unis s'engager dans le conflit, la guerre sous-marine allemande reprend de plus belle dès janvier 1917.



Torpillage du cargo britannique *Maplewood* par le sous-marin U 35 en avril 1917 en Méditerranée.
Bundesarchiv.

Une des réponses des Alliés à la guerre sous-marine est la pratique des convois, les navires de commerce étant regroupés et placés sous la protection de bâtiments de guerre. Au cours de la Seconde guerre mondiale, on retrouve d'ailleurs les mêmes pratiques, guerre sous-marine à outrance d'un côté et convois alliés escortés de l'autre.

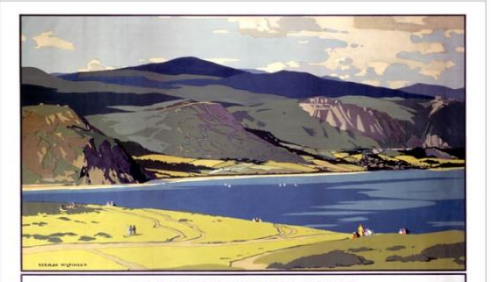
Toutefois, au cours de la Première guerre mondiale, une autre réponse, plus surprenante, avait été apportée : la mise au point d'extravagantes peintures de camouflage, nommées *dazzle paintings*¹.



¹ Peintures à embrouille.

2. Norman Wilkinson et les peintures *Dazzle*

C'est à Norman Wilkinson (1878-1971), illustrateur et affichiste britannique, que l'on doit semble-t-il l'invention de cette technique de camouflage. C'est lui qui en a également trouvé le nom, *dazzle paintings* ou *razzle-dazzle* aux Etats-Unis, formules à vrai dire plus amusantes que le terme français correspondant de camouflage disruptif !



Wilkinson Norman
affiche publicitaire pour LMS Railway

Au cours du premier conflit mondial, Norman Wilkinson, qui est lieutenant de réserve dans la *Royal Navy*, embarque pour des missions de surveillance à bord de navires patrouilleurs. Comme tous les marins, il est très vite sensibilisé au redoutable danger représenté par les sous-marins.

Wilkinson comprend qu'il est vain de vouloir camoufler entièrement un navire, mais il réalise qu'on peut tenter d'en dénaturer les formes pour en rendre la perception plus difficile. Il s'agit donc d'imaginer une peinture de camouflage qui bouleverse les proportions, modifie les formes apparentes, trompe l'observateur ennemi sur la vitesse, le cap, la distance, afin de rendre un torpillage beaucoup plus compliqué. En effet, la visée et le déclenchement du tir reposent alors uniquement sur les estimations de ces différents paramètres, à travers la vision restreinte donnée par un périscope au ras de l'eau. Il parie ainsi sur la fatigue visuelle des guetteurs - ils gardent l'œil rivé à leur périscope durant de longs moments - et sur les performances somme toute limitées des lentilles optiques de l'époque.

Mais, et c'est là que la démarche est originale, Wilkinson va puiser son inspiration dans les courants artistiques les plus révolutionnaires du moment : le cubisme de Braque et Picasso, l'orphisme de Robert et Sonia Delaunay et le futurisme, représenté par les artistes italiens comme Umberto Boccioni ou Giacomo Balla.



Georges Braque,
Violon et cruche, 1910



Pablo Picasso,
Homme à la clarinette, 1911



Sonia Delaunay,
Prismes électriques, 1914

C'est ainsi que Wilkinson et son équipe vont élaborer et tester différents modèles de peintures : ils peignent de fausses vagues d'étrave pour faire croire à une vitesse plus rapide que la vitesse réelle, ils simulent une inversion proue / poupe, modifient l'apparence des cheminées... Les coques s'ornent de volutes, de lignes brisées, de rayures, arborent des couleurs vives et très contrastées.

3. La réalisation

La *Royal Navy* essaya le procédé sur le *SS Industry*, premier navire à être peint de cette façon. Le test fut jugé concluant et la nouvelle technique immédiatement adoptée par l'amirauté. Dès lors, Wilkinson fut placé à la tête d'une unité spéciale chargée d'élaborer des projets, de tracer des plans et de tester leur efficacité sur des modèles réduits. Il était aidé dans sa tâche par une vingtaine d'artistes et d'étudiants de la *Royal Academy of Arts* de Londres.



Norman Wilkinson



On réalise tout d'abord des dessins préparatoires qui sont repris ensuite sur des modèles réduits.

Les maquettes sont alors testées dans un aquarium, observées par un périscope fixé dans le mur. Le projet validé, on passe à la réalisation grandeur nature.

Le projet pour le *War Glover*...



... et sa réalisation

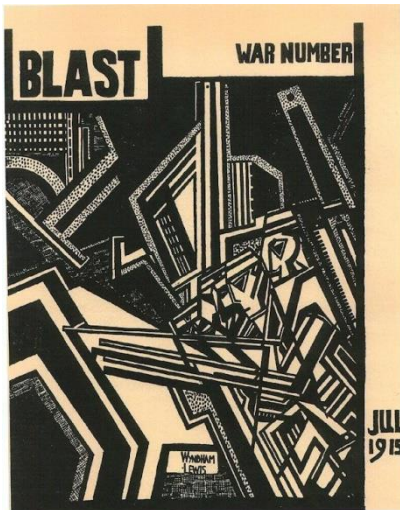
Plus de 4 000 navires marchands britanniques ainsi que 400 navires de guerre ont ainsi été camouflés selon ce procédé. Les Etats-Unis se sont également montrés intéressés et ont rapidement adopté le même principe pour leurs propres navires.

Norman Wilkinson explique lui-même sa démarche

« *The primary object of this scheme was not so much to cause the enemy to miss his shot when actually in firing position, but to mislead him, when the ship was first sighted, as to the correct position to take up. [Dazzle was a] method to produce an effect by paint in such a way that all accepted forms of a ship are broken up by masses of strongly contrasted colour, consequently making it a matter of difficulty for a submarine to decide on the exact course of the vessel to be attacked.... The colours mostly in use were black, white, blue and green.... When making a design for a vessel, vertical lines were largely avoided. Sloping lines, curves and stripes are by far the best and give greater distortion.* »

Norman Wilkinson, *extrait d'une conférence, 1919*

4. Retour vers l'art



On a vu comment l'art, au travers des courants cubiste, orphiste ou futuriste, pouvait être à l'origine des peintures *dazzle-razzle*. A l'inverse, ces peintures de guerre vont à leur tour inspirer des artistes britanniques. Un des plus connus est Edward Wadsworth. Ce dernier appartenait avant la guerre à un courant artistique anglais, le vorticisme. Ce mouvement n'eut qu'une durée de vie limitée, brisé dans son développement par le premier conflit mondial. Les peintres qui s'en réclamaient s'inspiraient du cubisme et du futurisme, tout en cherchant à s'en démarquer par l'utilisation de lignes courbes ou brisées.

Couverte de la revue *Blast*, revue du mouvement vorticiste, 1915

Rien d'étonnant donc si, à partir de 1917, Edward Wadsworth participe lui aussi à la conception des peintures *dazzle*. Après la guerre, même redevenue plus réaliste, son œuvre picturale continue de s'en inspirer. (Cf. *Dazzle-ships in Drydock at Liverpool*, page 1).

D'autres illustrateurs britanniques, qui ne se revendiquent d'aucune école d'avant-garde, choisissent de représenter ces navires sur leurs toiles : c'est le cas du peintre de marines Herbert Barnard John Everett, tombé sous le charme de ces coques bariolées. (1876-1949).

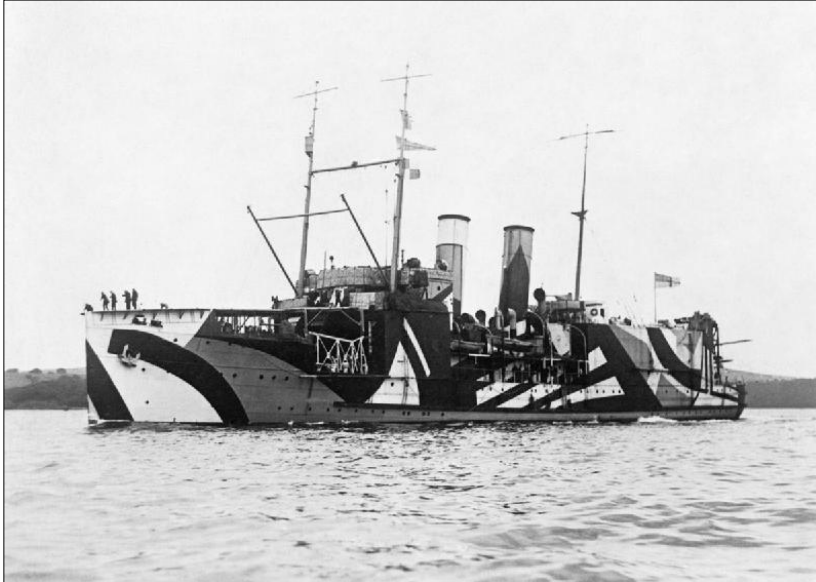


Herbert Barnard John Everett, *Converting a Cunarder to a Merchant Ship*, 1918, National Maritime Museum

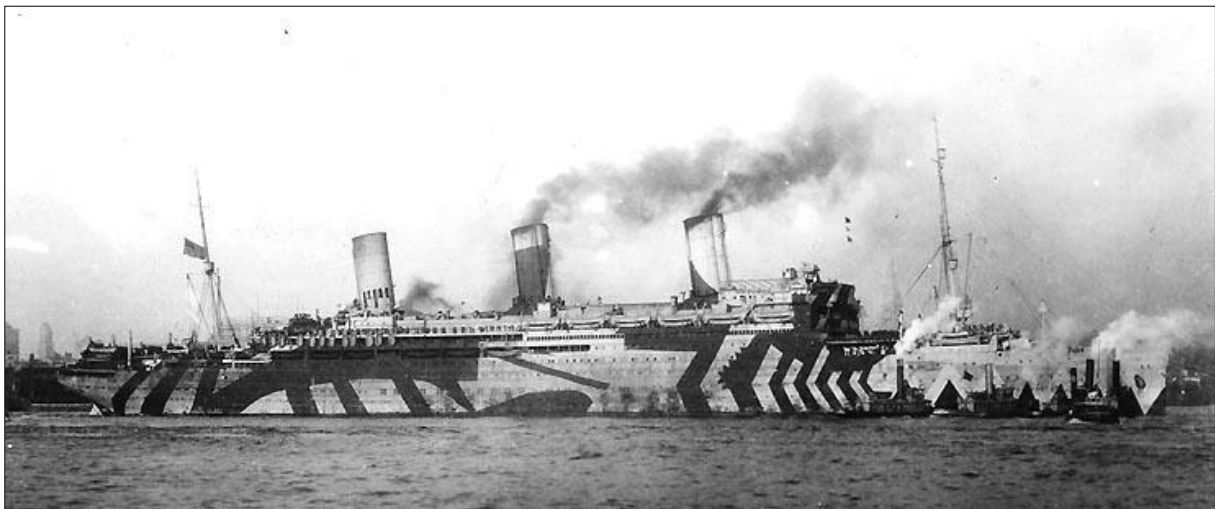
En guise de conclusion

On peut légitimement se poser la question de l'efficacité des *dazzle paintings*. Aucune étude n'a pu apporter de preuves d'une quelconque efficacité de cette méthode. Toutefois, l'effet sur le moral des marins fut spectaculaire : ceux-ci se sentaient beaucoup plus en sécurité à bord des navires ainsi repeints. Au cours de la Seconde guerre mondiale, alors que les Anglais abandonnaient ces peintures, on continuait à les utiliser aux États-Unis. Mais la technologie a eu bien vite raison de ce camouflage, l'invention et les progrès du radar l'ayant rendu définitivement obsolète.

Finalement, l'impact le plus remarquable a peut-être été tout simplement artistique !



Un bâtiment de guerre anglais : le porte-avions et porte-hydravions HMS *Pegasus* (1917)



Un transport de troupes américain : le paquebot USS *Leviathan* (1918). Ce navire, à l'origine un paquebot allemand lancé sous le nom de *Vaterland*, a été saisi par les États-Unis en 1917, puis confié à l'US Navy. Transformé en transport de troupes et repeint, il a débarqué au port de Brest plus de 119 000 soldats américains (14 000 par voyage), jusqu'à la date de l'armistice du 11 novembre 1918.

Une exposition : *War Artists at Sea*, The Queen's House, National Maritime Museum, Greenwich, jusqu'en août 2015.

<http://www.rmg.co.uk/whats-on/events/war-artists-at-sea>

Un site et une vidéo de la BBC sur ce sujet en anglais :

<http://www.bbc.co.uk/guides/zty8tfr#z3k6b9q>

Jean-Jacques Grall, conseiller-relais, Musée national de la Marine, château de Brest