



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

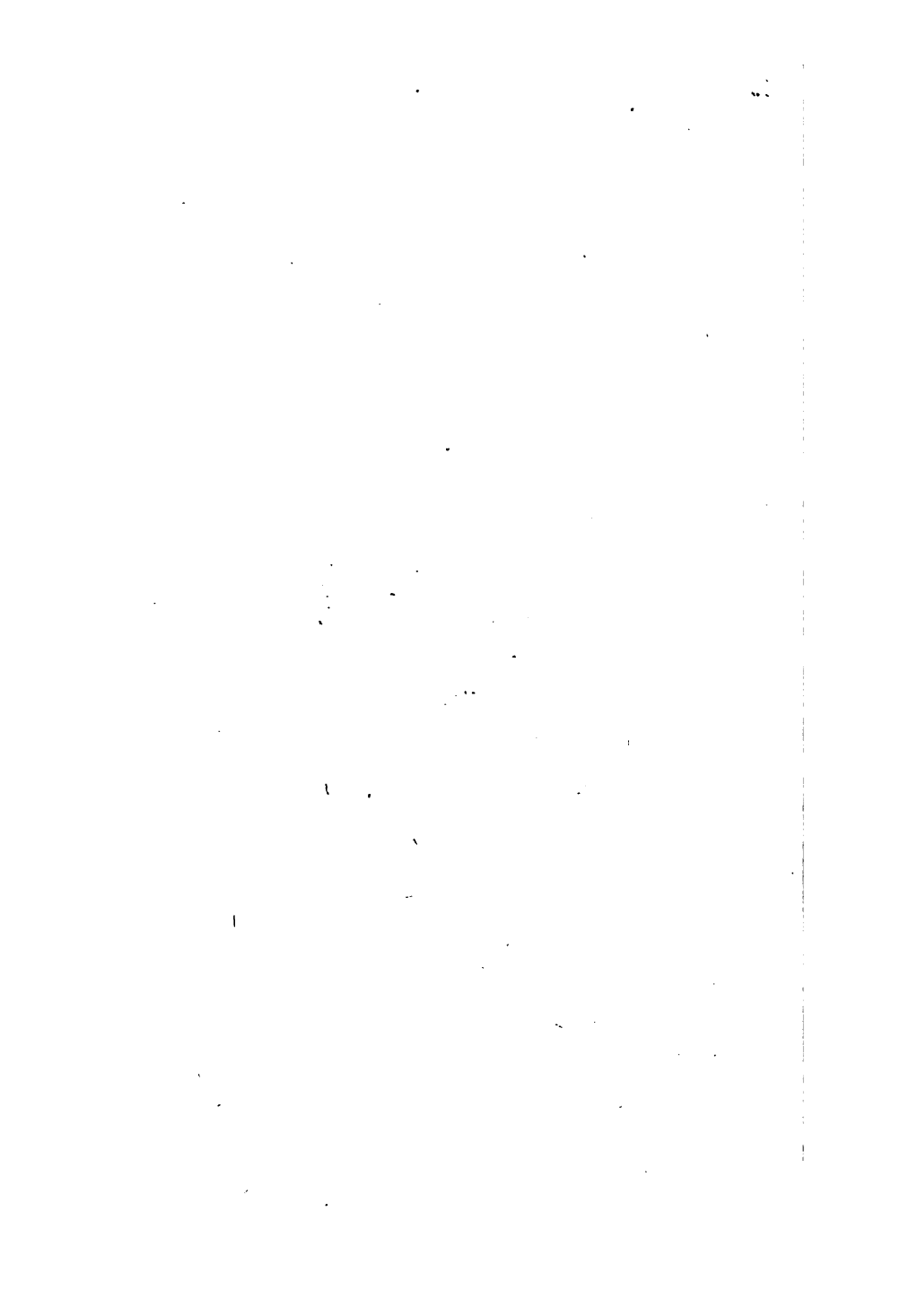
À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



3 2044 103 241 113





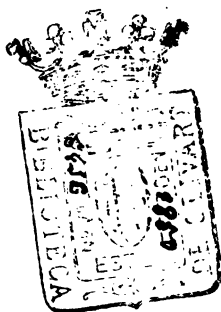


LES
TORPILLEURS

LA GUERRE NAVALE

ET

LA DÉFENSE DES CÔTES



PARIS

TYPOGRAPHIE GEORGES CHAMEROT

19, RUE DES SAINTS-PÈRES, 19

2604

15
—
11

x

LES

co

TORPILLEURS

LA GUERRE NAVALE

ET

LA DÉFENSE DES CÔTES

PAR

LE VICE-AMIRAL BOURGOIS

Cinéma



PARIS

LIBRAIRIE DE LA NOUVELLE REVUE

18, BOULEVARD MONTMARTRE, 18

1888

PRÉFACE

L'amiral Bourgois se proposait de réunir en un volume les trois études publiées sous sa signature dans la *Nouvelle Revue*, l'une en avril 1886, la seconde en juillet et août de la même année, la dernière en décembre 1887 et février 1888.

Peut-être y aurait-il apporté, en les présentant sous cette nouvelle forme, quelques modifications ou quelques compléments : la mort ne le lui a pas permis.

Nous livrons donc ces pages au public, sans y rien changer, et nous ne pouvons mieux exprimer notre sentiment à cet égard

qu'en reproduisant les lignes émues insérées par la Direction de la *Nouvelle Revue*, dans le numéro du 1^{er} février 1888, en tête de la seconde partie de l'étude sur *la Défense des côtes* :

« En terminant ces pages, la noble main qui les écrivait s'est tout à coup glacée. Elles ont donc, en outre de leur valeur d'étude, de leur sincérité de jugement, de leur tolérance loyale, la hauteur d'une pensée suprême.

« L'amiral Bourgois, si préoccupé de ses corrections, n'en reverra pas les épreuves ; mais le lecteur, s'il y rencontre un oubli ou une négligence, comprendra le respect qui nous interdit de modifier, même par un mot, un travail que notre émotion considère comme un testament. »

Rappelons simplement ici en peu de mots le caractère et le but du travail de l'amiral Bourgois.

Les perfectionnements, les transformations même que pouvait réclamer notre matériel naval ne préoccupaient pas seulement le monde maritime : les éléments d'une discussion passionnée sur ces questions étaient portés par les livres, par les revues et par la presse sous les yeux du grand public.

C'est à lui que s'adresse particulièrement l'auteur dans ces études qui, sans rien perdre de leur valeur technique, ont revêtu une forme intéressante pour tous.

Quelques-unes des idées qu'il jugeait néfastes pour la puissance de notre marine et la sécurité de la France, avaient été exposées dans des articles de la *Nouvelle Revue*.

Désireux de les combattre sur leur propre terrain et de faire parvenir l'exposé de sa doctrine partout où avait été soutenue celle qu'il combattait, l'amiral trouva dans cette Revue une tribune dont l'accès lui fut donné

avec un empressement auquel nous sommes heureux de rendre ici hommage en son nom.

Certaines mesures qu'il réclamait avec instance comme indispensables à la défense du pays ont été prises depuis peu de temps : d'autres le seront sans doute bientôt.

La satisfaction d'assister au triomphe de ses idées n'a été donnée qu'en partie à l'amiral Bourgois.

Mais son œuvre n'aura pas été inutile et tous ceux qui l'ont connu savent combien ces succès d'amour-propre lui importaient peu et que l'amour désintéressé de la France était son unique mobile.

L. B.

Mars 1888.

LES TORPILLEURS

LA GUERRE NAVALE
ET LA DÉFENSE DES COTES

PREMIÈRE PARTIE

LES TORPILLES ET LE DROIT DES GENS

La petite ville de Colberg, jadis hanséatique, est située en Poméranie, sur les bords et à deux kilomètres de l'embouchure de la Persante dans la Baltique. La plage, sablonneuse en cet endroit, est favorable aux bains de mer. Vers la fin du mois d'août 1870, cette petite ville, que la géographie de Bouillet qualifie de place forte, était le rendez-vous de nombreux

baigneurs, lorsque la frégate cuirassée française *la Surveillante*, montée par l'amiral Bouët-Willaumez, arriva en vue, et défila en branle-bas de combat à deux milles de terre.

« Les pièces sont pointées, dit un témoin oculaire¹; on attend le signal. Un seul coup de baguette et le feu va s'ouvrir.

« Quoique entourée de fossés et de murs, la ville est sans défense; c'est la saison des eaux, on la dirait en fête.

« Il est midi, l'air est calme, la mer unie, le soleil radieux; les jetées se couvrent de curieux. Les terrasses du casino sont garnies de femmes et d'enfants, de vieillards et d'infirmes. Sur tous les édifices flotte la bannière à croix rouge de la convention de Genève. Un mot de l'amiral et, sans danger pour nous, nos obus peuvent faire de tout cela un monceau de cadavres. »

Ce mot ne fut pas dit. Un tel abus de la force répugnait à l'esprit élevé, à l'âme chevaleresque de l'amiral Bouët-Willaumez. Sans

1. Félix JULIEN, *l'Amiral Bouët-Willaumez et l'Expédition dans la Baltique*. (Note de l'auteur.)

utilité pour nos opérations dans la Baltique, il eût provoqué de sanglantes représailles sur notre territoire envahi, et infligé au pavillon français une tache ineffaçable.

C'était une dépêche télégraphique, transmise par Copenhague, qui avait prescrit au commandant en chef de l'escadre de la Baltique d'attaquer et de détruire Colberg. L'aspect du lieu lui fit penser que le gouvernement français avait été trompé par de faux renseignements. Il demanda de nouvelles instructions ; mais sa demande resta sans réponse. Plus tard on chercha vainement la trace de la dépêche dans les bureaux du ministère de la marine. Quelques esprits méfiants en conclurent qu'elle était une ruse de guerre d'un ennemi peu scrupuleux, qui aurait été heureux de trouver, dans la violation du droit des gens qu'elle prescrivait, une excuse aux excès commis par les armées allemandes sur notre territoire. Nous n'affirmons rien sur ce point ; mais la conduite de l'amiral français ayant été à cette époque l'objet de quelques critiques, nous pensons, avec M. Félix Julien,

que le condamner pour sa générosité en cette circonstance, c'était résoudre contre nous une des éternelles questions du droit des gens et des droits de la guerre. C'était *donner d'avance gain de cause à n'importe quel amiral anglais américain, russe et même prussien qui, amené à tenir pendant quelques heures sous la volée de ses pièces le Havre, Nice, Cette ou Marseille, les aurait brûlés sans merci au nom du blâme infligé à l'amiral Bouët pour sa générosité devant Colberg.*

I

Ces considérations n'ont rien perdu aujourd'hui de leur force et, s'il est une puissance intéressée à faire prévaloir dans le droit des gens maritime les principes d'humanité qui sont l'honneur de notre civilisation, c'est la France, dont plusieurs grands ports de commerce seraient en temps de guerre exposés aux dangers des bombardements; dangers inévitables si, abdiquant, sans avoir subi de défaites, son rôle de grande puissance maritime, la France se condamnait à la défensive par l'organisation de ses forces navales et répudiait en même temps ces principes du droit des gens qui protègent les citoyens inoffensifs, les non-combattants, et les villes ouvertes et

sans défense contre les horreurs de la guerre ¹.

Sur mer, la doctrine, à l'usage du plus fort, que tout est non seulement permis, mais encore légitime contre l'ennemi, et qui se résume en la formule célèbre : *la force prime le droit*, a longtemps prévalu chez quelques peuples enivrés de leurs succès, comme le furent successivement les Espagnols et les Anglais ; mais elle a eu presque toujours pour adversaires la France et ses clients naturels, les peuples opprimés par la force. Les décrets de Berlin et de Milan furent seulement des représailles contre les mesures tyranniques de l'Angleterre à l'égard de la France et des neutres. Lorsque ceux-ci se liguèrent pour la défense de leurs droits, leur cause put succomber à Copenhague ; mais plus tard, en 1856, elle triompha dans le traité de Paris, avec les idées d'humanité et de justice et les principes du droit des gens soutenus par la France. A partir de cette époque, et par plusieurs conventions, les puissances

1. Nous nous en rapportons sur ce point à l'opinion de notre célèbre constructeur de torpilleurs, M. J.-A. Normand, qui a ses chantiers au Havre. (*Études sur les torpilleurs*, p. 24.) (Note de l'auteur.)

européennes se sont efforcées de restreindre les maux de la guerre et les droits des vainqueurs. En vertu de la convention de Genève, en 1864, les malades, les blessés et ceux qui leur donnent des soins, ont cessé d'être considérés comme ennemis. Par la convention de Saint-Petersbourg, en 1868, les puissances européennes se sont interdit l'usage de projectiles explosibles de faibles dimensions. Enfin, en Amérique, les *Instructions pour les armées en campagne*, mises en pratique pendant la guerre de la Sécession, ont réalisé, sans nuire au succès des armes fédérales, un des plus remarquables triomphes des idées d'humanité et de justice sur les doctrines barbares et rétrogrades qui tendent à légitimer tous les excès de la force. Elles ont, dit M. E. Laboulaye, dans sa préface d'une traduction de Bluntschli ¹, installé le droit dans l'empire de la force en réduisant sous le joug de la loi les usages et les excès mêmes de la guerre.

En France, au commencement de la guerre

1. BLUNTSCHLI, *le Droit international codifié*. (Note de l'auteur.)

de 1870, existait déjà une école qui, comptant sans doute sur la victoire, réclamait comme aujourd'hui la guerre sans lois ni merci. Cette école, qui blâmait la générosité de l'amiral Bouët-Willaumez, justifiait par sa doctrine, dans le passé les ravages du Palatinat qui terminèrent la gloire de Turenne, dans l'avenir les impitoyables rigueurs des armées allemandes sur notre territoire. Nos revers la condamnerent au silence. Elle n'aurait pu élever la voix que pour absoudre l'envahisseur d'actes odieux, tels que le bombardement de villes ouvertes, la saisie d'otages et la mise à mort d'infortunés dont le seul crime était leur dévouement à la patrie.

C'est seulement à l'occasion de la dernière guerre de Chine que cette école, poussant à l'extrême dans leur application certains principes vaguement énoncés dans les ouvrages d'écrivains militaires allemands, a cherché de nouveau à nier les progrès du droit international et à convertir l'opinion publique à sa doctrine. Sa thèse était ici plus facile. Nous avions pour nous la force. Il s'agissait seulement de

l'employer avec habileté. Mais le succès se faisait attendre. Excellente occasion pour les stratèges en chambre de montrer la supériorité de leurs conceptions. Lorsque, après le brillant combat de Fou-Cheou, l'amiral Courbet s'épuisait en efforts pour bloquer l'île de Formose et en occuper la partie septentrionale, un grand journal, fort libéral en toute autre matière, proposa, pour en finir, de rompre une bonne fois avec les principes surannés du droit des gens et de faire pénétrer nos escadres dans les grands fleuves de la Chine pour y porter le fer et la flamme. Elles auraient partout sur leur passage broyé, coulé ou brûlé, sans trop regarder à la couleur du pavillon, navires à voiles et à vapeur, jonques de guerre et de commerce, riches magasins et pauvres maisons flottantes. Telle était la glorieuse mission que les apôtres de la doctrine nouvelle, de la négation du droit des gens, voulaient confier à nos héroïques marins, à leur illustre chef, ancien aide de camp de l'amiral Bouët-Willaumez, élevé à son école de générosité et de dévouement patriotique.

Tout autres avaient été les principes dont

les alliés s'étaient inspirés pendant la guerre heureuse de 1860, terminée par la prise de Pékin. Elle avait été dirigée uniquement contre le gouvernement chinois. Le regrettable et fortuit incident du Palais-d'Été pouvait à la rigueur être considéré comme une représaille du guet-apens de Tong-Cheou. Les populations avaient été traitées avec douceur et les jonques de commerce, saisies pour les besoins de l'expédition, restituées après la guerre à leurs légitimes propriétaires. C'était à la fois humain et habile ; car ces populations qu'on ménageait rendirent à l'armée et à la flotte tous les services désirables, jusqu'à celui de porter et d'appliquer les échelles d'assaut sur les murailles des forts attaqués de Takou.

On lit, il est vrai, dans l'opuscule : *Marine et Colonies, opinion d'un marin, ancien gouverneur de colonie*, que si en 1885 la Chine avait subi la paix, c'était la menace d'une guerre sans merci contre les navires désarmés qui approvisionnent Pékin qui l'y avait contrainte.

Mais, pour tirer des faits les enseignements qu'ils renferment, il faut les ramener à leurs

véritables proportions. La Chine n'a été menacée d'une guerre sans merci que par quelques écrivains qui, malgré leur incontestable talent, n'exerçaient pas alors une influence marquée sur la direction de nos opérations et de nos affaires maritimes. La menace qui l'a fait céder était celle du blocus sans épithète du golfe de Pé-tchi-li, par lequel la capitale pouvait être affamée. Le simple blocus a ses règles. Il a aussi ses rigueurs, admises par le droit des gens, contre les bâtiments qui cherchent à le violer. Personne n'a douté que le chef énergique chargé de le maintenir n'eût apporté dans l'exécution de son mandat la vigueur intelligente dont il donnait chaque jour des preuves. Mais autre chose est de faire respecter un blocus en capturant les bâtiments qui cherchent à le violer, ou de détruire, par le fer et la flamme, sans avertissement préalable, des ports de commerce et les navires qu'ils renferment. Jusqu'à preuve du contraire, nous refuserons d'admettre que des instructions, dans le sens d'une guerre sans merci contre la Chine, aient jamais été préparées, et nous es-

pérons, pour l'honneur du nom français, qu'il n'en sera jamais rédigé de semblables, sauf le cas de représailles contre les actes de barbarie d'un ennemi.

Si, sans tenir compte des intérêts et des réclamations des neutres, qui suivaient d'un œil jaloux tous nos mouvements, on avait inauguré ce retour aux pratiques barbares des pirates normands du moyen âge, les conséquences en auraient été faciles à prévoir.

La guerre dont la France commençait à se lasser serait devenue nationale en Chine, et, par suite, interminable sans l'intervention des neutres.

Les chrétiens chinois, peut-être même les Européens, auraient été enveloppés dans d'épouvantables massacres. Enfin, on aurait accumulé pour longtemps des haines profondes et vivaces au cœur des populations indigènes, lorsqu'au contraire le but final et supérieur de la guerre était d'établir avec ces populations, par des traités, des relations de commerce et d'amitié. La sanction du droit des gens violé se serait trouvée ici dans les conséquences

mêmes de cette violation. S'il n'en est pas toujours ainsi, c'est au moins le cas le plus général, et cela suffit pour faire penser qu'en cette matière l'intérêt est d'accord avec la raison et l'humanité.

II

L'avènement de la torpille, quelle qu'en soit l'influence sur le matériel naval, n'a rien changé aux traités internationaux, au droit des gens ni aux lois morales qui gouvernent le monde. Il n'a pas donné aux belligérants le droit de vie et de mort sur les citoyens inoffensifs de l'Etat ennemi ou des États neutres.

Aussi, doit-on s'étonner de trouver, dans quelques brochures récentes, publiées sous le voile fort transparent de l'anonyme, l'apologie d'un genre de guerre basé sur l'emploi des torpilleurs à la destruction des bâtiments de commerce avec leurs équipages et leurs passagers.

Les lignes suivantes, empruntées à un article de l'*Atlas colonial*, reproduit sans commentaire par le *Temps* du 10 janvier dernier, décrivent

un des actes de cette guerre sans merci en vue de laquelle l'auteur anonyme de la *Guerre navale (Opinion d'un marin)* et de *Marine et Colonies* voudrait voir organiser nos forces navales.

« La guerre navale sera désormais la guerre industrielle(?), la guerre de course... sans merci.

« Demain la guerre éclate ; un torpilleur autonome a reconnu un de ces paquebots porteur d'une cargaison plus riche que celle des plus riches galions d'Espagne ; l'équipage, les passagers de ce paquebot s'élèvent à plusieurs centaines d'hommes ; le torpilleur ira-t-il signifier au capitaine du paquebot qu'il est là, qu'il le guette, qu'il peut le couler... Le capitaine du paquebot répondrait par un obus bien pointé qui enverrait à fond le torpilleur, son équipage et son chevaleresque capitaine, et tranquillement il poursuivrait sa route, un moment interrompue. Donc le torpilleur suivra, de loin, invisible, le paquebot qu'il aura reconnu et, la nuit faite, le plus silencieusement et le plus tranquillement du monde, il enverra aux abîmes, paquebot, cargaison, équipage, passagers, et l'âme non seulement en repos, mais pleinement sa-

tisfaite, le capitaine du torpilleur continuera sa croisière.

« Chaque point de l'Océan verra s'accomplir de pareilles atrocités... D'autres peuvent protester; pour nous, nous saluons en elles la sanction supérieure de cette loi du progrès dans laquelle nous avons une foi ardente et dont le dernier terme sera l'abolition de la guerre. »

Dans ce récit coloré d'un incident des guerres de l'avenir, l'auteur, qui ailleurs prête au torpilleur les instincts de la bête fauve, semble avoir oublié la nécessité de vérifier la nationalité d'un bâtiment avant de le lancer dans l'abîme par un coup de torpille. En temps de guerre, les paquebots ne naviguent pas leur pavillon au vent. Ils s'abstiennent de le déployer.

Comment le torpilleur, s'il reste le jour à une distance qui le rende invisible, reconnaîtra-t-il la nationalité du bâtiment qu'il va détruire? Une erreur sur ce point sera facile à commettre et impossible à réparer. Quand le capitaine du torpilleur, après avoir coulé le paquebot, avec son équipage et ses passagers,

s'éloignera le cœur léger du lieu du sinistre, ne devra-t-il pas cependant se demander si le bâtiment qu'il vient de détruire est réellement un ennemi plutôt qu'un neutre ou même un français, et si des Français ou des neutres ne sont pas au nombre des victimes?

Justement qualifié d'atroce par l'écrivain même qui le préconise, cet acte, qui soulèverait une réprobation unanime chez les peuples civilisés, pourrait, s'il n'était pas l'exécution d'instructions formelles, amener le capitaine du torpilleur devant un conseil de guerre. Plusieurs articles du code de justice militaire pour l'armée de mer lui seraient en effet applicables. Nous n'en citerons qu'un seul, qu'il est bon de rappeler ici pour l'honneur de la marine française. Le troisième paragraphe de l'article 273 de ce code prononce la peine de la destitution contre tout commandant de forces navales qui, sans motifs légitimes, refuse des secours à un ou plusieurs bâtiments amis ou *ennemis* implorant son assistance dans la détresse.

Il faudrait effacer cette prescription admirable de notre code et tout sentiment de générosité

du cœur de nos marins; il faudrait rabaisser leur moral au niveau des féroces instincts des brutes auxquelles le torpilleur est comparé, pour leur imposer un genre de guerre qui consisterait en des destructions sans péril, suivies peut-être, au premier accident de machine, de reddition sans combat.

Au cas où le paquebot coulé serait neutre ou seulement porterait des neutres, il n'y aurait pas à compter sur la longanimité des puissances auxquelles ressortiraient le navire et les personnes, surtout si ces puissances ne se piquaient pas d'une bienveillance particulière pour notre pays. Il faudrait s'attendre au contraire à les voir protester énergiquement et se liguer même entre elles pour imposer le respect du droit des gens et des lois de l'humanité à la puissance qui aurait ordonné ou souffert de pareilles atrocités. Ces lois violées pourraient avoir une sanction immédiate si les neutres atteints par leur violation, considérant non sans quelque raison, comme pirates, les auteurs de ces méfaits, donnaient à leurs croiseurs l'ordre de les traiter comme

tels et, à la première rencontre, de les envoyer rejoindre leurs victimes au **fond de la mer**.

Enfin, et ce **serait l'hypothèse la plus favorable**, si le paquebot coulé était un ennemi, sa destruction entourée de circonstances aussi odieuses pourrait motiver de cruelles représailles contre nos concitoyens.

Il est vrai que pour l'auteur de la *Guerre navale (Opinion d'un marin)* cette considération est secondaire.

« Nous ne répondrons pas plus, dit-il, à cet argument (celui de la philanthropie) *qu'à celui des représailles, soit pendant la guerre, soit après la guerre, en prévision de la défaite et des conditions de paix imposées par le vainqueur.*

« *La guerre moderne, celle à laquelle nous devons nous préparer, la seule légitime, étant le suprême appel à la force d'un peuple qui ne veut pas mourir, ceux qui combattent pour l'existence n'ont pas à se demander à quelles conditions, vaincus, le vainqueur leur permettra de vivre, si tant est qu'alors il vaille la peine de vivre.* »

Il y a là de nobles sentiments auxquels nous

ne pouvons qu'applaudir, et des idées fausses qu'il est nécessaire de combattre.

Une seule puissance aujourd'hui pourrait mettre notre nationalité en péril. Nous n'avons pas besoin de la nommer. La course contre son commerce, pendant la guerre de 1870-71, a été sans effet. Elle n'a pas retardé un instant la marche de ses armées au cœur de notre pays. Le traité de Paris n'était pour rien dans cette impuissance. Elle tenait à ce que les bâtiments de commerce allemands, à la nouvelle de la déclaration de guerre, avaient gagné leurs ports ou des ports neutres et, confiants dans son peu de durée, ne les avaient pas quittés. La menace d'être détruits par des torpilleurs ne les rendrait pas moins prudents dans une guerre nouvelle et, à supposer que quelques attardés soient coulés, au lieu d'être capturés comme en 1870, ces actes de barbarie, sans influence sur la marche des opérations militaires et navales, n'auraient d'autre résultat que de fournir à l'ennemi, s'il envahissait notre territoire, un prétexte à tous les abus de la force.

Ne pas répondre à cet argument n'est pas

l'affaiblir. C'est avouer au contraire qu'on manque de bonnes raisons pour le combattre. La loi des représailles est la seule qui subsiste quand le droit des gens est violé. Elle en est la sanction, souvent redoutable. Elle joue, à notre époque, dans les relations internationales en temps de guerre, le rôle de la loi du talion dans les sociétés primitives.

S'agit-il, comme dans le cas qui nous occupe, d'une guerre continentale, le vainqueur d'aujourd'hui peut être le vainqueur de demain et voir exercer sur son territoire les injustes violences qu'il aura commises sur le territoire ennemi. Son intérêt d'accord avec l'humanité, lui conseille donc de ne rien faire, de ne rien exiger au delà de ce qui est nécessaire à l'entretien de ses troupes et au succès de ses armes.

Ce n'est pas seulement sur mer que les mines sont employées. On en fait usage dans l'attaque des places pour faire sauter leurs fortifications. Mais il n'est venu encore à la pensée d'aucun général assiégeant de faire pousser les galeries de mines jusque sous les

édifices des villes assiégées pour les faire sauter avec leurs habitants. Aurait-elle le droit de se plaindre d'un pareil mode de guerre, la puissance qui, violant la première le droit des gens, aurait fait couler par ses torpilleurs d'inoffensifs paquebots avec leurs passagers et leurs équipages ?

Au cas d'une guerre purement maritime comme celle que pourrait nous faire l'Angleterre, notre existence comme nation ne courrait aucun péril. Rien donc n'excuserait la guerre sans merci, selon le cœur de l'auteur des brochures. Les représailles qu'elle ferait naître exposeraient nos cités et nos populations du littoral à des malheurs qu'elles n'ont pas connus pendant les longues guerres du siècle dernier et du commencement de ce siècle. Si notre adversaire en prenait l'initiative, il serait temps alors de recourir aux mêmes armes, de le frapper avec la même fureur. Mais nous espérons, pour l'honneur de la civilisation, que, si la guerre entre les deux puissances qui marchent à sa tête ne pouvait pas être évitée, elle serait toujours, comme un

duel loyal, renfermée dans des limites assez étroites pour **que** les deux adversaires pussent, après la **lutte**, se serrer de nouveau la main sans **amertume** et sans haine, et reprendre de **concert** leur marche dans les voies fécondes du **progrès** moral et matériel.

III

La philanthropie, qu'il est de mode de rail-
ler aujourd'hui, n'a certainement rien à voir
dans les péripéties de la lutte de deux adver-
saires qui, pour se détruire mutuellement,
emploient les moyens les plus énergiques.
Mais elle doit être écoutée lorsqu'elle défend
toute destruction qui n'est pas commandée par
les circonstances mêmes du combat ou par la
nécessité d'assurer le succès des opérations
entreprises. Le droit des gens n'impose au-
cune limite à la puissance destructive des en-
gins et des armes. On le verra bien à la pre-
mière guerre européenne. Mais il protège les
non-combattants contre l'emploi abusif de ces
engins et de ces armes. Il y a là deux ordres
d'idées fort distincts qu'ont trop souvent con-

fondus les auteurs qui ont écrit sur ces matières. On est porté d'ailleurs à exagérer les effets des torpilles mobiles. Elles peuvent crever les coques des navires. Elles ne les font pas sauter, comme on l'écrit trop souvent. Dans ce cas même, ce serait seulement leur emploi contre des navires de commerce pour les couler avec leurs passagers et leurs équipages qui constituerait un acte blâmable, et serait réprouvé par la conscience publique et par le droit des gens.

L'auteur des brochures dont nous critiquons les doctrines a aussi, bien qu'il s'en défende, des sentiments philanthropiques, mais à longue échéance. Il caresse, avec l'abbé de Saint-Pierre, le rêve de la paix perpétuelle et c'est pour le réaliser plus tôt qu'il veut la guerre atroce et sans merci. Le moyen n'en vaut rien ; car les guerres politiques devenant de plus en plus rares, ce seront les haines nationales et les désirs de revanche qui formeront longtemps encore le principal obstacle au maintien d'une paix durable. Ces haines s'alimentent bien plus par les injustes violences, par les

traitements barbares auxquels ont pu être soumis pendant la guerre des populations inoffensives ou des combattants désarmés, que par les actes réguliers et légitimes des luttes les plus sanglantes. Lorsque, après les guerres du premier Empire, le nom anglais était abhorré sur nos côtes, ce n'était pas le souvenir d'Aboukir ni de Trafalgar, mais celui des pontons, où tant de prisonniers français étaient morts de souffrance et de misère, qui entretenait ces ressentiments dans le cœur de nos populations maritimes. L'acte de fusiller un seul citoyen, coupable d'avoir transgressé une loi impitoyable du vainqueur, pour servir sa patrie, fait plus pour éterniser les désirs de revanche que le sang de milliers de soldats tombés sur les champs de bataille dans des luttes ardentes mais loyales. N'insistons pas sur ces amers souvenirs. Nier que les violations du droit des gens, et les représailles qu'elles entraînent, attisent au lieu de les éteindre les haines nationales, serait nier l'évidence.

La France n'est pas seule en Europe. Elle

doit compter avec l'opinion publique. Avant d'affirmer son mépris du droit des gens et de baser l'organisation de ses forces navales sur la négation de ce droit, elle doit se préoccuper de l'accueil qui serait fait à cette doctrine nouvelle par les autres gouvernements auxquels la lient des traités.

En Allemagne existent deux écoles différentes de droit des gens, dont les doctrines s'accordent sur quelques points, mais sont opposées sur beaucoup d'autres : l'une, celle des écrivains militaires ; l'autre, celle des juriconsultes. La première compte à sa tête le chef de l'armée, le général de Moltke ; la seconde s'est longtemps personnifiée dans M. Bluntschli. L'école des militaires semble faire bon marché du droit des gens et de ses progrès. Elle adopte les doctrines de l'écrivain prussien Clausewitz, cité par le colonel Derécagaix dans son traité de *la Guerre moderne*, et qui peut se résumer ainsi :

La guerre n'a qu'un but, terrasser l'adversaire et le rendre incapable de se défendre. Le droit de gens n'est pour les militaires qu'une

restriction insignifiante du droit de la guerre. Il ne peut ni ne doit en affaiblir l'énergie. La guerre doit nourrir la guerre. L'intelligence, développée par la civilisation et guidée par l'intérêt plutôt que par l'humanité, a révélé un emploi de la force plus efficace que l'égorge-ment des prisonniers et la destruction des villes et des villages. Elle a appris que l'on peut tirer un parti plus avantageux de la victoire par les contributions qu'on lève et les traités qu'on impose à son adversaire.

Le baron Von der Goltz, dans son livre *la Nation armée*, ne professe pas une doctrine différente lorsqu'il dit qu'un principe fort simple doit aujourd'hui diriger, en temps de guerre, c'est qu'*en cas de besoin* toutes les idées du droit des gens qui ont cours en temps de paix soient ignorées.

D'après le colonel Derrécagaix, les principes de Clausewitz constituent le fond des convictions des officiers allemands, et ce fait doit nous obliger à les admettre à notre tour sous peine de nous exposer à de terribles dés-illusions. Nous partageons son avis. Mais

nous pensons que, si rigoureux qu'ils paraissent, ils ne justifient les contributions et les réquisitions en pays ennemis pendant la guerre, que dans la mesure des besoins du belligérant; ils n'autorisent en aucun cas la confiscation ou le pillage des biens des particuliers; enfin, ils n'ont rien de contradictoire à la déclaration du 11 août 1870 par laquelle le roi Guillaume annonçait qu'il ne faisait pas la guerre aux citoyens français et que ceux-ci continueraient à jouir de la sécurité pour leurs personnes et leurs biens, s'ils ne commettaient aucun acte d'hostilité contre les troupes allemandes. Appliqués à la guerre maritime, ces principes justifieraient encore moins la capture des navires et des marchandises des particuliers de la nation ennemie, dans le seul but de les détruire ou de les vendre, et surtout leur destruction avec tout leur personnel.

L'école des juristes allemands blâme tous les excès et même les rigueurs de l'école des militaires. Elle reconnaît seulement avec eux que les nécessités de la guerre autorisent

la destruction des ennemis armés et de toute personne dont la destruction est incidemment inévitable dans la rencontre à main armée ; mais elle restreint les droits des vainqueurs et étend ceux de l'humanité. Elle soutient que la confiscation de la propriété est aussi illégitime et odieuse sur mer que sur terre, commise par des bâtiments de guerre que par des corsaires. Cette doctrine a été professée par M. Bluntschli, professeur de l'Université d'Heidelberg et auteur d'un traité estimé de droit international ; mais il semble qu'en Allemagne elle n'ait été jugée bonne que pour la guerre maritime et l'exportation. On en devine aisément la cause. C'est un adepte de cette école, le docteur Liéber, qui, sur l'invitation du président Lincoln, a rédigé les remarquables *Instructions pour les armées américaines en campagne*. Mises en vigueur pendant la guerre de la Sécession, ces instructions n'ont rien ôté à l'énergie avec laquelle les opérations militaires ont été conduites. Elles restent un modèle à imiter pour les armées de tous les peuples civilisés.

La même école allemande demande la révision du traité de Paris afin que la course sur les navires de commerce soit désormais interdite aux bâtiments de l'État, comme elle l'est déjà, par ce traité, à ceux des particuliers.

Plusieurs actes du gouvernement allemand autorisent à penser qu'il adhérerait à des modifications dans ce sens. Ainsi, en 1864, il a restitué au Danemark les bâtiments de commerce qui lui avaient été pris pendant la guerre. En 1870, loin de répudier la déclaration de 1856, il tirait argument de l'illégitimité de la course pour amener le gouvernement de la Défense nationale à proclamer avec lui l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. Il contestait aussi à la France le droit de faire prisonniers de guerre les équipages des navires de commerce.

Le gouvernement anglais, dont les intérêts en cette matière sont fort différents de ceux du gouvernement allemand, car il possède de nombreux croiseurs qui manquent à celui-ci, ne paraît pas songer à abandonner le traité de Paris.

Il a toujours repoussé les motions qui, au Parlement, tendaient à le faire reviser dans le sens du rétablissement éventuel de la course par des corsaires ; et ces motions n'y ont jamais obtenu que de faibles minorités. Les autres puissances, signataires du traité de Paris et des conventions de Genève et de Saint-Pétersbourg, semblent toujours animées du désir d'atténuer les rigueurs de la guerre maritime pour les particuliers. En 1866, l'Autriche a renoncé spontanément, sans condition de réciprocité, au droit de capture, et son exemple a été immédiatement suivi par ses deux adversaires. En 1872, l'Italie et les États-Unis se sont astreints par un traité formel à respecter la propriété privée sur mer comme sur terre. La Russie, qui a pris l'initiative de la convention de Saint-Pétersbourg, ne resterait pas en arrière d'un mouvement favorable aux idées d'humanité et de justice dans la guerre maritime.

Les principes généraux qui, malgré des accidents passagers, sont destinés à prévaloir dans les guerres entre les peuples civilisés,

ont été exposés dans les considérants de cet acte mémorable. Nous croyons utile de les reproduire ici :

« Considérant que les progrès de la civilisation doivent avoir pour effet d'atténuer autant que possible les calamités de la guerre; que le seul but légitime que les États doivent se proposer durant la guerre est l'affaiblissement des forces militaires de l'ennemi; qu'à cet effet, il suffit de mettre hors de combat le plus grand nombre d'hommes possible; que ce but serait dépassé par l'emploi d'armes qui aggraveraient inutilement les souffrances des hommes mis hors de combat ou rendraient leur mort inévitable; que l'emploi de pareilles armes serait dès lors contraire aux lois de l'humanité; les parties contractantes s'engagent à renoncer mutuellement, en cas de guerre entre elles, à l'emploi par leurs troupes de terre et de mer de tout projectile d'un poids inférieur à 400 grammes qui serait explosible ou chargé de matières fulminantes ou inflammables... »

Ainsi, tout, dans le langage et les actes des gouvernements signataires du traité de Paris,

autorise à penser que si ce traité subit quelques modifications, avant l'époque où éclatera la première guerre européenne, elles seront dictées par un esprit libéral et tendront plutôt à restreindre qu'à augmenter les droits des belligérants. Quelque opinion qu'on puisse avoir à cette époque du traité qui sera alors en vigueur, on sera tenu de l'exécuter. Prendre l'initiative de le violer au commencement d'une guerre serait une coupable imprudence qui pourrait, des neutres et des alliés mêmes, nous faire des ennemis. Que dire d'une organisation de nos forces navales qui reposerait sur cette violation? Ce n'est pas à la France républicaine à répudier, la première, les principes d'humanité proclamés dans de récentes conventions conclues par des gouvernements monarchiques. Elle ne pourrait le faire sans mentir à son passé, sans renoncer à sa mission dans le monde et sans nuire gravement à ses intérêts, en se créant dans la société des peuples une situation d'isolement pleine de périls.

IV

Nous n'entendons traiter ici qu'au point de vue du droit des gens cette question de l'emploi des torpilleurs à la guerre de course, et nous en négligeons le côté technique qui n'a pas une moindre importance, mais qui sortirait du cadre de cette étude. Le type du torpilleur qui aurait la mission de croiser en restant invisible, et de frapper la nuit d'inoffensifs paquebots soupçonnés d'être ennemis est encore à créer. Il exigerait la réunion de qualités peu conciliables, presque contradictoires : la petitesse des dimensions pour échapper aux regards et aux coups, et cependant la capacité nécessaire pour porter des approvisionnements de quelque durée, enfin la vitesse pour atteindre ses victimes. Que deviendrait cette vitesse

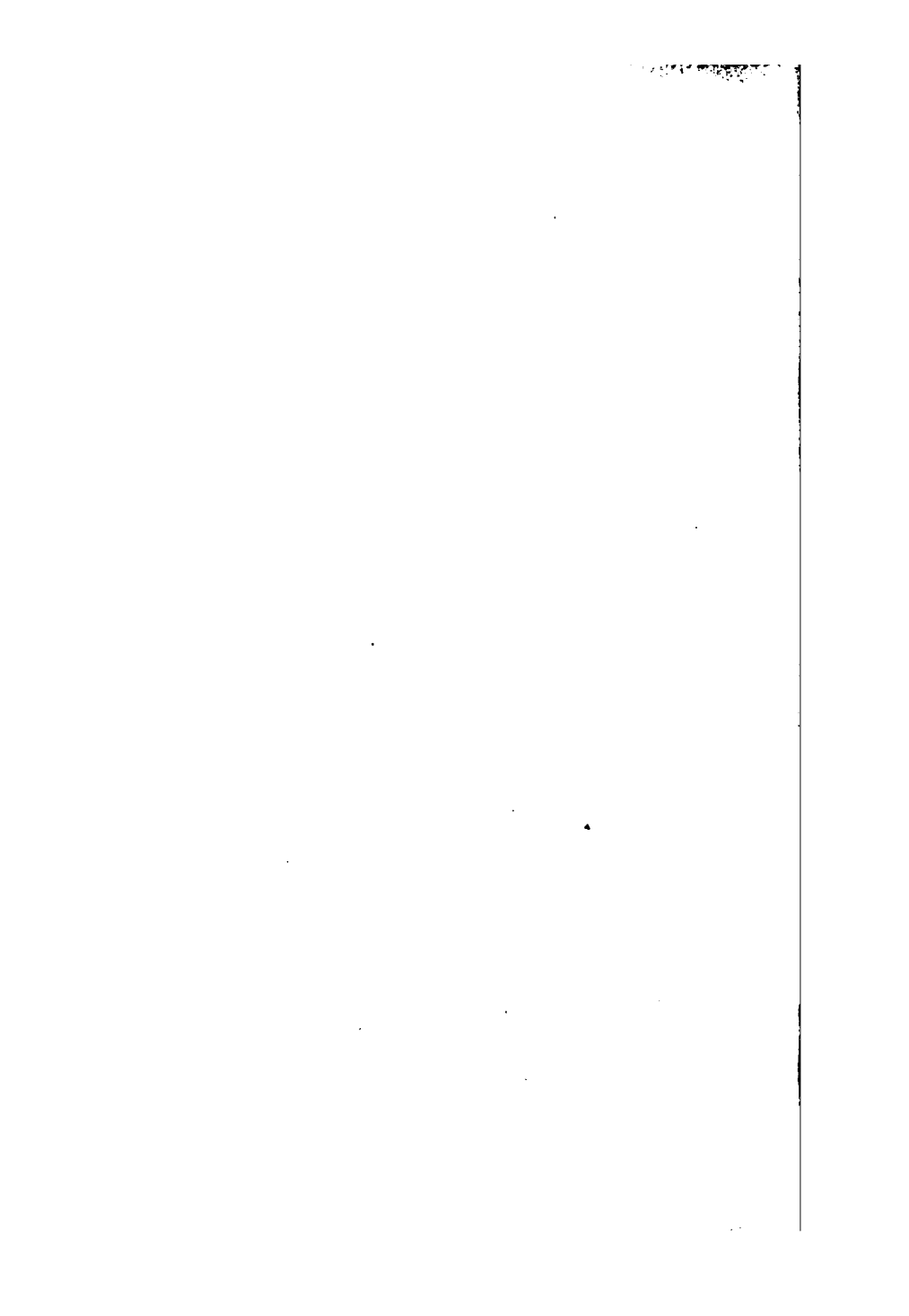
sur les grosses mers de l'Océan, qui cependant n'altéreraient que fort peu celle des paquebots et des grands croiseurs? Que deviendraient la santé et l'énergie des équipages des torpilleurs, astreints à vivre longtemps dans des conditions anormales sur des navires peu habitables? Ces questions, et beaucoup d'autres, devraient cependant être résolues avant qu'on comptât la guerre de course, au moyen de torpilleurs, dans les combinaisons de la stratégie navale.

Il ne saurait entrer dans la pensée d'aucun marin de contester à un engin nouveau un rôle important dans les guerres futures. Seulement ce rôle doit être choisi avec discernement et approprié aux facultés des types que l'art naval peut créer : il doit aussi être compatible avec les principes du droit des gens chez les peuples civilisés. On ne peut qu'applaudir d'ailleurs à tous les efforts tentés pour le perfectionnement de nos moyens défensifs en torpilles et en torpilleurs, pourvu qu'à ces engins nouveaux ne soient pas entièrement sacrifiés les éléments essentiels de notre flotte,

aujourd'hui encore les bâtiments cuirassés, dont toutes les nations maritimes de l'Europe ne cessent d'augmenter la puissance et le nombre, et pour lesquels l'Allemagne fait creuser à grands frais un canal conduisant de la Baltique à la mer du Nord¹.

Mais toute organisation de notre flotte, tout système de guerre qui reposerait sur la rupture des traités, la négation du droit des gens et le mépris des lois de l'humanité, ferait mettre la France au ban des nations civilisées, et changerait son premier duel avec une nation maritime en une lutte inégale contre toutes les puissances coalisées. La marine française en recevrait un coup plus fatal que sa défaite à Trafalgar. Elle y perdrait son honneur.

1. On lit dans le *Bulletin du ministère des travaux publics* de décembre 1885 que le canal de la Baltique à la mer du Nord ne devait être creusé d'abord qu'à la profondeur nécessaire pour les bâtiments de commerce. La dépense était alors évaluée à 107 millions de marks. Le gouvernement prussien la porte à 156 millions de marks (205 millions de francs) afin de donner au canal une profondeur de 8^m,50 qui lui permette de recevoir les plus gros cuirassés. (*Note de l'auteur.*)



DEUXIÈME PARTIE

LA GUERRE DE COURSE LA GRANDE GUERRE ET LES TORPILLES

La marine française traverse, en ce moment, une crise redoutable. En sortira-t-elle amoindrie et réduite, par la suppression de ses escadres, au rôle défensif d'une marine de second ordre? Ou saura-t-elle, sans renoncer aux instruments de sa grandeur passée, s'assimiler l'engin nouveau, la torpille, dont les récents progrès ont fait naître la crise actuelle? Telle est la question que se posent avec anxiété tous les marins, tous les citoyens que préoccupe l'avenir de notre puissance et de nos institutions maritimes. La presse la dis-

cute avec une ardeur qui serait louable si, dans la lutte des opinions, le respect des personnes était toujours observé. Cette mesure n'a pas été gardée par des novateurs enthousiastes. Peu confiants, peut-être, dans la valeur de leurs arguments, ils n'ont pas craint d'attribuer aux calculs d'un vil égoïsme la résistance opposée à leurs projets par la plupart des marins, des ingénieurs et des administrateurs que leur capacité et leurs services ont portés à la tête de leurs corps respectifs. Non contents d'imputer à l'administration de la marine l'ignorance et l'esprit de routine, ils ont été jusqu'à l'accuser d'une sorte de trahison, d'un parti pris de faire échouer, dans l'exécution, les plans que l'opinion publique les avait forcés d'accepter. Nous pensions à faire justice de ces injustes reproches, par lesquels se continue, avec moins de courtoisie, la campagne commencée par l'honorable M. E. Lamy, dans son rapport sur le budget de la marine de 1879, lorsque la mort prématurée du jeune et brillant écrivain, auteur de la *Réforme de la marine*, est venue nous imposer une réserve facile à

comprendre. Nous aurions même renoncé à prendre la plume, si nous avions été moins convaincu du danger des conséquences, pour notre matériel naval, de doctrines funestes, que le silence des hommes du métier a laissées s'emparer graduellement de l'opinion publique. Exposées par M. G. Charmes, avec une chaleur entraînant, dans des œuvres très répandues, ces doctrines lui survivent. L'intérêt de la marine exige qu'elles soient combattues. Si, pour le faire, nous en cherchons la plus fidèle expression dans les ouvrages de l'auteur regretté, on devra n'y voir qu'un hommage rendu à son talent.

Dans la première partie de cet ouvrage, publiée d'abord par la *Nouvelle Revue*, le 1^{er} avril 1887, sous le titre : *la Torpille et le Droit des gens*, nous protestions contre les théories de l'auteur de *Marine et Colonies*, qui, voyant dans la guerre de course un emploi efficace des torpilleurs, en tirait pour conséquence la nécessité de ne tenir aucun compte du droit des gens, dans cette guerre, et appliquait sa doctrine au cas de la rencontre d'un torpilleur autonome et

d'un paquebot ennemi. La même Revue a publié, dans son numéro du 1^{er} juin, en forme de réponse à notre protestation, un article signé : *Un ancien officier de marine*, qui donne un autre récit des circonstances de cette rencontre. Il ne s'agit plus de l'attaque nocturne d'un paquebot, soupçonné ennemi, par un torpilleur qui le coule avec ses passagers et son équipage, sans s'inquiéter de vérifier sa nationalité. La doctrine a subi une évolution qui mérite d'être remarquée. Le torpilleur autonome a vécu. Il s'est évanoui comme un fantôme à la clarté de la discussion. Il est remplacé par un groupe, dont la composition nous est révélée par M. G. Charmes dans son dernier ouvrage, *la Réforme de la marine*, et dont nous parlerons plus loin. Ce groupe met, dans sa conduite vis-à-vis du paquebot rencontré, autant de courtoisie que le torpilleur autonome montrait de férocité. Le paquebot est arraisonné, sa nationalité reconnue : « Ami ou neutre, il s'éloigne tranquillement ; ennemi, il est entouré, on lui donne une route à suivre et il est conduit prisonnier au port le plus proche. »

On n'est pas plus correct et plus strict observateur du droit international. La doctrine a donc fait un progrès sensible dans le sens des idées humanitaires. Il est permis d'espérer qu'elle n'a pas atteint le terme de son évolution.

Mais pourquoi faut-il que le torpilleur qui, d'abord autonome, devait « accomplir ses atrocités sur chaque point de l'Océan » et que la navigation de conserve en groupe a rendu humain et doux, reprenne sa férocité native lorsque, séparé des siens, il rencontre un bâtiment de commerce ennemi. « Que faire, alors? » écrit l'ancien officier de marine : « Coulez, dit l'auteur de *Marine et Colonies*. — Laissez aller, répond l'amiral Bourgeois. » Nous n'avons rien écrit de pareil, parce que nous n'acceptons pas cette alternative et que, tout en reconnaissant l'efficacité des torpilles et des torpilleurs dans la guerre de côtes, nous en repoussons l'emploi dans la guerre de course, pour des raisons techniques qui seront données plus loin.

Ce n'est pas, d'ailleurs, la seule fois que notre contradicteur nous prête, pour les com-

battre aisément, des idées qui ne sont pas les nôtres. Nous admettons, dans l'état actuel des conventions internationales, le droit pour les belligérants de capturer, de détruire même les bâtiments de commerce, après en avoir sauvé les équipages, et de faire ceux-ci prisonniers de guerre ; mais dût-on nous accuser encore de sensiblerie, nous trouvons aussi barbare de noyer des équipages qu'on ne peut garder, que d'égorger des prisonniers qu'on ne peut nourrir.

L'aveu que la guerre de course, au moyen de torpilleurs, peut conduire à de pareilles extrémités, est la condamnation la plus éclatante de cet emploi de l'engin nouveau. Notre prétendue sensiblerie ne sort pas des bornes du code de justice maritime, et des conventions internationales, qu'il faut bien respecter tant qu'elles existent. Nous ne jetons pas les hauts cris pour le bombardement des places de guerre et des villes qui se défendent. Détruire ce qui résiste est un droit du belligérant. Mais aller au delà, sauf le cas de représailles, est souvent un crime, presque toujours une faute.

La destruction de Colberg par l'escadre fran-

çaise en 1870 aurait été l'un et l'autre ; car les Allemands, qui n'admettent pas la distinction de MM. Funck-Brentano et Sorel, entre les villes du littoral et celles de l'intérieur, au point de vue du droit du belligérant de les bombarder, auraient pu y répondre par la destruction des villes françaises tombées en leur pouvoir.

Dans le cas d'une nouvelle guerre continentale ou maritime, nos nationaux de la frontière ou du littoral seraient vraisemblablement les premières victimes des doctrines de l'ancien officier de marine, si elles venaient à prévaloir ; car elles donnent tous les droits à l'envahisseur, et nos ports de commerce ne sont pas tous, comme les grands ports anglais et allemands, à l'abri du bombardement, par leur éloignement de la haute mer.

Nous n'insisterons pas davantage sur ce sujet délicat¹. Nous croyons en avoir assez dit

1. Cette question a été traitée avec talent dans un rapport de M. A. Desjardins, membre de l'Institut, lu, le 15 mai dernier, à l'Académie des sciences morales et politiques. M. E. Lamy, dans un remarquable article du *Journal des Débats* du 12 mai, a envisagé, comme nous l'avons fait dans cette Revue, l'emploi du torpilleur à la guerre de course. (Note de l'auteur.)

pour être autorisé à ne pas sortir des limites marquées par les traités et le droit des gens, dans l'étude que nous allons entreprendre des conditions actuelles de la guerre maritime et du rôle que les torpilles peuvent y jouer.

Les questions qui vont nous occuper ne touchent en rien à la politique. Il est à désirer, dans l'intérêt de la vérité, de la marine et du pays, qu'elles restent étrangères aux passions qui agitent d'autres sphères. A l'époque des essais des premiers cuirassés, sous l'Empire, on semblait aussi faire un dogme politique de la foi en leur perfection. Pour bien peu, on aurait traité de mauvais citoyens ceux qui, pour les améliorer, en signalaient les défauts. Dans cette campagne brillait par son zèle un grand journal qui, aujourd'hui, ne ménage ni les injustes appréciations ni même, au besoin, les épithètes malsonnantes aux hommes de mer que leur expérience met en garde contre de trop prompts enthousiasmes. Témoin de ces anciennes luttes, nous rendrons cette justice à notre illustre ingénieur, M. Dupuy de Lôme, que s'il défendait alors avec opiniâtreté son

œuvre, il se hâtait, cependant, de profiter de l'expérience et des critiques pour en corriger les défauts. Est-il téméraire d'espérer qu'aujourd'hui encore les leçons de l'expérience et la voix de la raison seront écoutées, que les bases de l'organisation de nos forces navales seront respectées, et que la crise actuelle aura ce double et heureux résultat de faire compléter les moyens de défense de nos cuirassés contre les torpilles et de rendre l'action de nos torpilleurs plus sûre et plus efficace en limitant, au voisinage des côtes, le théâtre de leurs opérations ?

I

L'idée maîtresse de la doctrine de M. G. Charmes et de ses adhérents est que la grande guerre navale est frappée, par l'avènement du torpilleur, d'impuissance et de déchéance. Nous entendons par ces mots : *grande guerre navale*, celle qui a pour but immédiat la domination de la mer et qui procède par les mouvements stratégiques et les combats d'escadres composées de bâtiments de haut bord.

La conséquence de cette domination, pour la puissance qui la possède complètement, est que ses côtes, ses ports et ses colonies sont hors d'atteinte des agressions de l'ennemi et qu'elle peut, au contraire, opérer librement contre les ports, les côtes et les colonies de

celui-ci. Si la domination est disputée, il en résulte la possibilité d'attaques ou d'entreprises partielles, dirigées par l'une des deux marines belligérantes contre les côtes, les ports et les colonies de l'autre puissance. Les adversaires de ce mode de guerre prétendent que, dans l'état actuel du matériel naval, après l'avènement du torpilleur, et en présence de l'organisation militaire des peuples européens, aucun de ces résultats de la victoire des escadres n'est désormais réalisable.

Ils disent que les torpilleurs rendent, aujourd'hui, les ports de guerre inattaquables, les blocus impossibles ; que l'énorme accroissement des effectifs des armées européennes ôte toutes chances de succès aux faibles corps de débarquement que peuvent transporter des flottes ; qu'enfin, dans l'impossibilité où l'on se trouve de frapper l'ennemi dans ses forces militaires et navales, si celles-ci se réfugient dans les ports de guerre, on est autorisé, forcé même de chercher à l'atteindre où il est vulnérable, dans son commerce, ses richesses

et sa prospérité générale, en détruisant ses propriétés privées, ses ports et ses navires de commerce.

Heureusement, cette doctrine, qui semble inspirée par le proverbe connu : *Corsaires à corsaires ne font pas leurs affaires*, et qui jetterait un vilain vernis sur les gens de guerre qui la pratiqueraient, n'a pas encore été sanctionnée par le droit des gens et la conscience publique. Appliquée à la guerre continentale, elle conduirait à des conséquences que ses partisans ne semblent pas avoir prévues, et contre lesquelles ils seraient les premiers à protester, à l'occasion. Ainsi, elle autoriserait un général ennemi, repoussé devant Lille, à prendre sa revanche en brûlant Tourcoing et Roubaix. En tout cas, les partisans d'une doctrine aussi utilitaire, nous employons ce mot, pour rester poli, intervertissent singulièrement les rôles, lorsqu'ils attribuent à l'affaiblissement du courage et à l'amollissement des mœurs la répugnance instinctive de leurs adversaires pour un genre de guerre qui, s'il a été pratiqué dans les siècles de barbarie,

n'a jamais, au moins, été présenté comme une école de vertus héroïques.

Pour remplacer la grande guerre, dont ils proclament la déchéance, M. G. Charmes et ses adhérents proposent la guerre de course sans merci et à outrance, bien qu'ils la reconnaissent incompatible avec les traités existants et par conséquent impossible à pratiquer, sans se faire des ennemis de tous les neutres. Cette raison pourrait suffire pour faire repousser, sans plus ample examen, leurs étranges théories. Mais, comme la guerre de course a été pratiquée et peut l'être encore, dans les limites des traités existants et du droit des gens, avec une moindre efficacité sans doute, nous ne nous arrêterons pas à cette fin de non-recevoir et nous chercherons à nous faire une opinion raisonnée sur les mérites respectifs de la grande guerre et de la guerre de course, en les étudiant, d'abord dans l'histoire maritime de notre pays, et en cherchant ensuite à apprécier l'influence exercée sur la stratégie navale à notre époque, par les changements survenus dans les rela-

tions politiques et commerciales des peuples et dans les engins de guerre et de navigation.

Il n'y a pas unanimité, chez nos adversaires, sur les effets de la guerre d'escadre dans le passé. L'auteur de l'article de la *Nouvelle Revue* (15 avril 1885) qui signe : *Un ancien officier de marine*, soutient que ses résultats n'ont jamais influé d'une manière sensible sur la destinée du vaincu. « Palerme, écrit-il, n'a point obligé les Hollandais au traité d'Aix-la-Chapelle (lisez : Nimègue); La Hougue n'a point imposé le traité de Ryswick, pas plus que Quiberon et La Dominique les traités de 1763 et 1783. La disparition d'une flotte, fût-elle aussi complète qu'à Trafalgar, n'a jamais atteint la France dans ses parties vitales. »

L'auteur aurait pu multiplier ces citations, car il ne manque pas plus de batailles navales que de combats de terre, restés stériles pour le vainqueur. Mais les exemples qu'il a choisis étant sans doute les plus favorables à sa thèse, nous en examinerons la véritable signification, lorsque, plus loin, nous passerons en revue

les principaux événements de notre histoire maritime.

Si, d'ailleurs, cette argumentation avait quelque valeur, il faudrait reconnaître, en présence de l'écrasement de l'insurrection sudiste par les fédéraux d'Amérique, malgré les succès des corsaires confédérés, que la guerre de course est pareillement impuissante. De là à conclure que la France doit renoncer à la guerre de course aussi bien qu'à la grande guerre, aux croiseurs aussi bien qu'aux cuirassés, il n'y a qu'un pas que la logique force à franchir. C'est donc à l'anéantissement de la marine française que tendent les arguments de nos adversaires, et c'est ce qui explique la répugnance avec laquelle leurs doctrines sont accueillies dans tous les rangs de la marine.

M. G. Charmes, qui, sur presque tous les autres points, soutenait les mêmes doctrines que l'ancien officier de marine, écrivait cependant ce qui suit : « L'empire de la mer, cette magnifique expression, si emphatique qu'elle fût, répondait fidèlement à la réalité. Le jour où une nation avait détruit, d'un seul coup ou

dans une série de combats décisifs, toutes les forces navales qui pouvaient la tenir en échec, elle était bien vraiment maîtresse de l'Océan... une seule bataille pouvait assurer ces immenses, ces inappréciables avantages. »

Cherchons, à notre tour, à tirer de l'histoire de la marine française d'utiles enseignements en cette matière. Il serait inutile de remonter, pour les obtenir, plus haut que Colbert. Avant son époque, les mêmes éléments constituaient les flottes de guerre et les flottes de commerce. C'est seulement à partir du règne de Louis XIV que la distinction, entre les bâtiments de guerre et ceux de commerce, s'accroît. Et encore, ces derniers, lorsqu'ils appartiennent à de grandes compagnies, sont-ils armés d'une artillerie qui leur permet de se défendre contre des corsaires et même des bâtiments de guerre. Leur capture est souvent précédée d'une lutte sanglante, qui donne une physionomie particulière à la guerre de course sous l'ancienne monarchie. Jean Bart, le plus illustre de nos corsaires, n'hésite pas, dans bien des cas, à attaquer des bâtiments de guerre ennemis. Les

succès qu'il remporte ainsi lui valent le titre de chef d'escadre et son nom, comme celui de Duguay-Trouin, reste entouré d'une auréole de gloire qui ne pâlit pas auprès de celle des héros de la grande guerre navale, des Duquesne et des Tourville.

Depuis Colbert jusqu'à la fin du règne de Louis XIV, l'histoire de la marine française comprend deux périodes bien distinctes : l'une, glorieuse, qui finit après la bataille de Malaga en 1704 ; l'autre, humiliée, honteuse même, qui occupe la seconde partie du règne de ce monarque et tout le règne de son successeur.

Pendant la première période, les escadres de vaisseaux de haut bord, créées par le génie de Colbert et commandées par d'illustres marins, tels que Duquesne et Tourville, tiennent glorieusement la mer, la dominent le plus souvent et infligent de sanglantes défaites aux marines, tantôt séparées et tantôt réunies, de l'Angleterre, de l'Espagne et de la Hollande. Libres dans leur essor par les succès de nos flottes, de hardis corsaires, sortis de nos ports du Nord, s'élancent sur les navires de commerce,

et sur les galions de l'ennemi, pour les capturer.

Durant la guerre contre la Hollande et l'Espagne, nos victoires de Stromboli, d'Agosta qui coûta la vie à Ruyter, et de Palerme en 1776, si elles ne décidèrent pas la paix, eurent au moins pour effet de soutenir l'insurrection de Messine et de détourner ainsi les forces espagnoles des Pays-Bas, théâtre principal de la guerre.

L'insouciance légèreté de Vivonne, qui, devant Palerme, se contenta de détruire 7 des 27 vaisseaux hollandais et espagnols qui composaient la flotte ennemie et laissa les autres¹ échoués au fond du port, contribua beaucoup à rendre cette dernière victoire stérile. Néanmoins, le traité de paix de Nimègue, qui mit fin à cette guerre, fut le plus glorieux de ceux conclus par Louis XIV.

Pendant la guerre amenée par la révolution d'Angleterre de 1688, on voit encore les escadres françaises occupées à soutenir de gran-

1. TROUPE, *Batailles navales*. Challamel. (Note de l'auteur.)

des opérations militaires, à protéger le débarquement de Jacques II en Irlande et, après sa défaite sur la Boyne, à menacer l'Angleterre même du débarquement de ce prétendant. Elles interceptent les convois. Les corsaires se joignent à elles pour fondre sur les bâtiments de commerce, pendant qu'elles attaquent l'escorte. Ainsi appuyée par des escadres, la guerre de course fait son œuvre. A la paix, d'après M. Léon Guérin, l'Angleterre a perdu 4 200 bâtiments de commerce.

Un seul revers ternit l'éclat de cette brillante période, celui de La Hougue, en 1692, amené par le fol orgueil du monarque, qui oblige Tourville à prendre, avec des forces très inférieures, l'initiative d'une attaque condamnée d'avance à l'insuccès. On a, parfois, attribué à la défaite de La Hougue la décadence de la marine française à la fin du règne de Louis XIV. C'est là une erreur facile à prouver; car, l'année suivante, Tourville se trouvait encore à la tête de 98 vaisseaux. Ce qui avait définitivement succombé à La Hougue, c'était la cause de Jacques II qui, spectateur de

la bataille, en attendant le succès pour débarquer en Angleterre. L'article du traité de Ryswick, par lequel Louis XIV reconnaissait le prince d'Orange comme roi d'Angleterre, était le résultat direct et fatal de notre défaite. Ce ne fut pas celui qui coûta le moins à la fierté du monarque.

Lorsque éclata la guerre de la succession d'Espagne, la France mit encore en mer une nombreuse escadre. Devant Malaga, le comte de Toulouse, avec 50 vaisseaux, tint tête à l'escadre anglo-hollandaise. Plus ferme et plus habile, il eût pu la détruire. L'empire de la mer restait disputé. Mais ce que le canon ennemi n'avait pu faire, un ministre néfaste, appelé par le seul mérite de la naissance à présider aux destinées de la marine française, réussit à l'accomplir. Ce ministre fut Jérôme Phélypeaux, comte de Pontchartrain, qui, en 1701, avait succédé à son père. Quand la mauvaise saison fit rentrer les escadres, il les désarma pour ne plus les renvoyer à la mer, laissa pourrir les vaisseaux dans les ports ou les prêta aux particuliers pour faire la course.

Les prodigalités de la cour avaient ruiné le trésor public. Il fallait des économies. C'était un motif d'accueillir avec faveur une opinion systématique que nous voyons se reproduire périodiquement dans notre histoire maritime, et qui, niant contre l'évidence les résultats de la guerre d'escadre, prétend lui substituer uniquement la guerre de course. Cette théorie s'était certainement affirmée, sous le ministère du second Pontchartrain¹, pour en justifier les actes; car M. Léon Guérin, dans son *Histoire de la marine française*, donne des extraits d'un mémoire du capitaine de vaisseau de La Ronnière, qui la combat et qui repousse, surtout comme affaiblissant le moral des équipages des bâtiments de guerre, la course de ceux-ci contre le commerce ennemi.

1. Pontchartrain a été sévèrement jugé dans les mémoires du temps, et il le méritait. M. de Luçay, dans son *Histoire des secrétaires d'État*, cite le passage suivant du journal de Buvat : « M. le comte de Pontchartrain fut alors démis de sa charge de secrétaire d'État et de la direction de la marine, comme incapable de l'exercer... » Saint-Simon, dans ses Mémoires, le traite plus durement encore. (*Note de l'auteur.*)

II

Sous le ministère de Pontchartrain commence la seconde période, la période d'humiliation de la marine française, pendant les règnes de Louis XIV et de Louis XV. Désormais, les bâtiments de l'État n'auront plus guère d'autre objectif que l'escorte des galions et la course contre le commerce ennemi. Forbin, Duguay-Trouin, obtiendront le genre de succès que comporte ce mode de guerre. Ils captureront un grand nombre de bâtiments de commerce et rançonneront Rio-Janeiro et Surinam. Mais les Anglais, maîtres de la mer, insulteront nos côtes, bombarderont nos ports, intercepteront aussi nos convois, en attaqueront et prendront les escortes et finiront par détruire ainsi en détail nos forces navales. A

la paix d'Utrecht, en 1713, quelques corsaires porteront seuls le pavillon français sur la mer.

Le traité, qui fut alors signé, était dur pour notre honneur et nos intérêts maritimes. Le port de Dunkerque devait être détruit : l'Amazonie, cédée au Portugal ; Terre-Neuve, l'Acadie et Saint-Christophe, à l'Angleterre, qui obtenait aussi Gibraltar et Port-Mahon de l'Espagne.

En renonçant, sans avoir subi de défaite¹, à lutter contre les escadres anglo-hollandaises, et en mettant sa confiance uniquement dans la guerre de course, faite par des divisions légères, des croiseurs et des corsaires, Pontchartrain avait infligé à la marine française un désastre plus fatal que celui de La Hougue ; car une année avait suffi pour réparer ce dernier, tandis que la marine française dut attendre le règne de Louis XVI pour retrouver une partie de sa splendeur des premières années du règne de Louis XIV. Elle ne s'était pas relevée de son abaissement lorsque éclata, en 1740,

1. Le désastre de Vigo avait précédé de deux ans la bataille de Malaga. (*Note de l'auteur.*)

la guerre de la succession d'Autriche, et elle n'y éprouva que des revers. La guerre de course, à peu près notre seul moyen d'action, nous procura la capture de nombreux convois de bâtiments de commerce anglais. Lamothe-Piquet et Kersaint se firent un nom ; mais, à la longue, nos forces s'épuisèrent, nos croiseurs tombèrent aux mains de l'ennemi qui, d'après Léon Guérin, nous fit 20,000 prisonniers. Dupleix, dans l'Inde, fut abandonné à ses seules ressources. Après huit ans de guerre, la France conclut enfin, à Aix-la-Chapelle, un traité qui ne lui procura aucun des avantages qu'elle avait espérés. « Jamais, dit Anquetil, après des hostilités aussi longues et auxquelles tant de puissances avaient pris part, on ne vit de moindres mutations dans leurs domaines. »

La guerre de Sept ans, qui devait être fatale à notre empire colonial, commença, en 1756, sous d'heureux auspices, grâce à la reconstitution partielle de notre marine. La Galissonnière commandait l'escadre de Toulon. Il battit Byng devant Minorque, après avoir

débarqué dans cette île le duc de Richelieu et 10,000 hommes, qui s'emparèrent de Port-Mahon. Puis, l'infériorité de nos forces navales ayant forcé à les abriter dans les ports de Brest et de Toulon, les tentatives faites pour les réunir aboutirent aux défaites de la Clue, dans la Méditerranée, et de Conflans, sur la côte de Bretagne. Maîtres alors de la mer, les Anglais bombardèrent nos villes de commerce, débarquèrent sur plusieurs points de notre littoral, prirent Cherbourg et s'emparèrent de toutes nos colonies, à l'exception de l'île de France et de Bourbon.

Les partisans de la guerre de course trouveront, peut-être, une compensation à ces revers dans la capture de 2,539 bâtiments de commerce anglais jusqu'en 1760, d'après M. Léon Guérin. Mais on ne peut voir là qu'une preuve de l'impuissance de cette guerre, même lorsqu'elle est faite avec succès; car le traité de paix signé à Paris, en 1763, nous fit perdre le Canada et ses dépendances, le Sénégal, Saint-Vincent, La Dominique, Tabago et une partie de la Louisiane. Vaincue dans la

grande guerre navale, la France subissait la loi du vainqueur. Les prises avaient enrichi quelques armateurs. La guerre de course avait ruiné notre marine et notre inscription maritime.

Avant la fin de la guerre, un grand ministre, M. de Choiseul, avait senti la nécessité de reprendre l'œuvre de Colbert, dont l'abandon avait été si funeste au pays. Il chercha à combler, par des constructions neuves, les vides créés dans nos arsenaux, moins par les succès de l'ennemi que par la coupable impéritie de ministres courtisans.

Les années de paix qui suivirent le traité de Paris furent consacrées à la réorganisation de la marine. Elle ne fut complète que sous le règne de Louis XVI et le ministère de M. de Sartine. La France vit revivre alors les escadres de la belle époque de Louis XIV, montées par un personnel non moins brave et plus instruit.

Seuls, les galères et les brûlots avaient disparu. Les perfectionnements, apportés à la construction et à la manœuvre des vaisseaux

de haut bord, avaient fait abandonner les premières dont le rayon d'action était, du reste, trop limité pour leur permettre de jouer un rôle utile sur le vaste théâtre de l'Océan, où se décidaient les questions de suprématie maritime et coloniale. Quant aux brûlots, s'ils avaient pris une part active et efficace à plusieurs batailles, l'importance en avait décliné chaque jour, à mesure que les grands vaisseaux avaient été mieux manœuvrés. D'ailleurs, les équipages de brûlots couraient des dangers exceptionnels, qui en rendaient le recrutement difficile. Leurs officiers, loin de jouir de la considération méritée par leur dévouement et leur audace, formaient un corps spécial d'officiers bleus, auxquels l'accès des hauts grades était fermé.

Au commencement de la guerre de l'indépendance américaine, en 1778, la France possédait 79 vaisseaux de ligne, un personnel nombreux d'officiers instruits et des équipages exercés. Elle mit en mer plusieurs grandes escadres qui, commandées par d'Orvilliers, d'Estaing, de Guichen et Suffren, disputèrent

aux Anglais l'empire de la mer, protégèrent les débarquements de troupes alliées dans les provinces soulevées d'Amérique, aidèrent, dans l'Inde, Hyder-Ali et son fils Tippto-Saeb à lutter contre la puissance de l'Angleterre, et reprirent à celle-ci Minorque, Tabago et la Guyane. Un seul combat d'escadre, celui de La Dominique, en 1782, fut fatal aux armes de la France. Le vaisseau-amiral la *Ville-de-Paris*, monté par le comte de Grasse, resta entre les mains de Rodney vainqueur.

Le traité qui mit fin à la guerre consacra l'indépendance des États-Unis et rendit Minorque à l'Espagne. Mais, entre la France et l'Angleterre, il n'y eut que des restitutions réciproques; aucune de ces deux puissances n'ayant obtenu sur mer des avantages décisifs.

Il ne paraît pas que la course ait joué un grand rôle dans cette guerre. De plus en plus, le commerce maritime se faisait par d'immenses convois escortés, et les opérations des divisions, des escadres même, n'avaient souvent d'autre but que de les intercepter ou de

les défendre. Les croiseurs ou corsaires isolés ne pouvaient alors avoir de grandes chances de succès. Il est une remarque importante à faire sur les conséquences de cette guerre, c'est que le personnel de l'inscription maritime, singulièrement appauvri à la suite des guerres précédentes, s'était accru pendant celle-ci et avait atteint à la paix, d'après M. Léon Guérin, le chiffre de 142 271 matelots et ouvriers, dont 98 368 combattants.

III

Lorsque, le 1^{er} février 1793, la première République déclara la guerre à l'Angleterre, elle possédait encore les belles escadres de vaisseaux de haut bord qui, dix ans auparavant, avaient lutté contre celles de l'Angleterre. Mais l'émigration lui avait enlevé la plupart des brillants officiers qui les montaient. A la faveur des troubles politiques, l'indiscipline et l'esprit de révolte avaient envahi les équipages. Ils combattirent, néanmoins, avec un grand courage, le 13 prairial de l'année suivante, et, si les résultats de cette première bataille ne répondirent pas à leurs efforts, il faut en accuser surtout la faiblesse et les hésitations d'un commandement partagé entre l'amiral Villaret-Joyeuse et le représentant du peuple Jean-

Bon Saint-André. La marine française recommençait la grande guerre dans des conditions difficiles. Privée des chefs qui s'étaient illustrés dans la guerre d'Amérique, affaiblie par la trahison devant Toulon, elle trouvait à la tête des escadres anglaises l'audacieux marin qui, dédaigneux des règles surannées de la tactique et puisant sa force dans la connaissance exacte de notre faiblesse, allait donner à la guerre d'escadre un caractère foudroyant et décisif. La victoire de Nelson à Aboukir, qui nous coûta 11 vaisseaux, porta un coup mortel à l'expédition d'Égypte et donna, jusqu'à la paix d'Amiens en 1802, la domination des mers à l'Angleterre.

Pendant les dix années de paix qui suivirent le traité de 1763, l'Angleterre, restée maîtresse de la plupart de nos colonies, avait vu son commerce maritime prendre un immense développement. Au début de la guerre, lorsque la Convention nationale se fut décidée à autoriser la course, ce commerce offrit une riche proie à nos corsaires. Pour mettre en relief leurs exploits, les partisans de la guerre de

course citent avec complaisance le chiffre de 2 226 bâtiments de commerce anglais, contre 375 français, capturés pendant les quatre premières années de guerre. Mais ils oublient de nous donner d'autres chiffres, non moins importants, ceux des croiseurs et des corsaires qui ne rentrèrent plus dans les ports de France. Il faut, pour connaître les premiers, recourir à des historiens anglais, tels que W. James, dont les appréciations sont empreintes d'une grande partialité. Cet auteur donne, sur les pertes de bâtiments de guerre dans les marines belligérantes, des détails dont la précision garantit l'exactitude et que nous sommes forcés d'accepter, dans bien des cas, faute de documents français de même nature. D'après cet auteur, la marine française comptait, au commencement de la guerre, 86 vaisseaux et 78 frégates¹. Elle aurait perdu 34 vaisseaux et 82 frégates capturés, 11 vaisseaux et 14 frégates dont la destruction aurait été amenée par des événements de guerre, et 10 vaisseaux et 6 frégates

1. A ces nombres doivent s'ajouter ceux des bâtiments construits pendant la guerre. (*Note de l'auteur.*)

naufragés. C'est un total de 102 frégates prises ou détruites, la plupart en croisière, dans les engagements d'escadres légères ou de bâtiments isolés, pendant les neuf années de cette guerre. En évaluant à 300 hommes, en moyenne, l'équipage de chaque frégate, on trouve que le nombre des marins français, tués ou faits prisonniers sur ces frégates, ne devait pas être moindre de 30,000. Les chiffres manquent en ce qui concerne les corsaires; mais on peut être certain que, pendant cette guerre comme pendant les autres, si la course a enrichi les armateurs de quelques-uns de nos ports, elle a ruiné notre inscription maritime.

Après la rupture de la paix d'Amiens en 1803, le Premier Consul reprit les préparatifs de débarquement en Angleterre commencés à la fin de la guerre précédente. Il voulut assurer l'exécution de ses projets par la réunion, dans la Manche, des escadres françaises et espagnoles, et il épuisa, pour opérer cette réunion, toutes les ressources de son fertile génie. « Si nous sommes maîtres douze heures de la traversée, écrivait-il à son ministre Decrès, l'An-

gleterre a vécu. » La domination de la mer n'était pas ici un vain mot. La grande guerre navale pouvait seule la procurer. Elle allait donner sa mesure. Mais il fallait le succès, et les grandioses combinaisons stratégiques de l'empereur avortèrent, déjouées par les éléments et, surtout, par la faiblesse de l'homme à qui l'exécution en était confiée. Villeneuve, revenu des Antilles avec une escadre imposante, au lieu de se présenter devant Brest, où sa défaite même facilitait l'exécution du plan de Napoléon, tourna vers Cadix et succomba à Trafalgar. Sa faute sauva l'Angleterre, et sa défaite exerça sur les destinées de notre pays une influence qu'on ne se serait pas attendu à voir contester par un ancien officier de marine.

A tout prendre, Trafalgar ne nous avait coûté que 9 vaisseaux. Mais ce fut l'occasion, pour le ministre Decrès, de faire adopter par l'empereur la guerre selon son cœur, la guerre de course par divisions légères de vaisseaux et de frégates courant les mers pour ruiner le commerce ennemi. Elle obtint d'abord quelques succès. Ainsi l'amiral Allemand, qui sut

rendre sa division longtemps invisible en détruisant les bâtiments ennemis après les avoir capturés, causa un grand dommage au commerce anglais. L'Hermitte fit aussi une croisière d'abord fructueuse, mais qui se termina par la perte de presque tous ses bâtiments. L'escadre d'Allemand, qui comptait 7 vaisseaux, fut détruite, en rade de l'île d'Aix, à la suite d'une honteuse panique créée par les brûlots dirigés contre elle. Les autres divisions furent successivement capturées ou détruites, de sorte que, quatre années après le désastre de Trafalgar, la France avait encore perdu 23 vaisseaux¹ et 30 frégates, celles-ci employées, la plupart, à cette guerre de course que Decrès considérait comme devant porter un rude coup à l'Angleterre.

A partir de 1809, les escadres françaises ne tinrent plus la mer. Quelques frégates seulement s'échappèrent, parfois, des ports, pour aller croiser dans l'Océan et dans les mers de l'Inde.

C'était la seule guerre que nous permit la

1. Six de ces vaisseaux avaient été pris dans les ports

situation de notre matériel naval. Le sort de ces frégates tenait beaucoup au hasard d'une première rencontre. Voici comment se passaient les choses d'après l'amiral de Lassus, qui, entré dans la marine, à la fin des guerres de l'Empire, avait conservé de cette époque des souvenirs intéressants et précis. Armées en toute hâte par des équipages novices, sur lesquels le mal de mer exerçait son influence accablante¹, rencontraient-elles au sortir de la rade l'ennemi depuis longtemps amariné et exercé durant une longue croisière, la lutte était trop inégale pour se terminer à leur avantage. Mais, avaient-elles l'heureuse chance de traverser, sans être poursuivies, le cordon de croiseurs ennemis qui entouraient nos côtes, elles mettaient à profit leurs longues traver-

d'Espagne, et quatre avaient échappé au désastre de Trafalgar. (*Note de l'auteur.*)

1. Le mal de mer est un élément dont les écrivains maritimes semblent ne tenir aucun compte et qui, cependant, lorsqu'il s'agit de courtes et fréquentes sorties, comme celles des torpilleurs, peut exercer une fâcheuse influence sur leurs opérations. Cette observation paraît avoir été faite pendant les dernières navigations de ces bâtiments. (*Note de l'auteur.*)

sées pour instruire, exercer leurs équipages et les préparer à combattre dans de meilleures conditions. Arrivées dans l'Inde, elles cherchaient l'ennemi au lieu de le fuir, et, lorsqu'elles le joignaient, elles ajoutaient une page glorieuse à notre histoire maritime.

Sous l'Empire, comme pendant les guerres de la République, les corsaires causèrent de grands dommages au commerce anglais sur toutes les mers. Dans celle des Indes, aussi longtemps que l'île de France resta en notre pouvoir, leurs exploits jetèrent quelque lustre sur le pavillon français. Ils combattaient les bâtiments armés de la Compagnie anglaise des Indes, et couraient les mêmes dangers qu'autrefois Jean Bart et Forbin. Surcouf acquit ainsi une gloire pareille à celle des Bouvet et des Duperré, qui montaient nos frégates. Mais nos succès dans l'Inde eurent un terme lorsque les Anglais, maîtres de la mer, tirèrent parti de leur supériorité en dirigeant une expédition sur la colonie qui servait de base aux opérations de nos divisions légères et de nos corsaires, sur l'île de France. Avec la perte de cette

colonie, des frégates et des corsaires qui s'y étaient réfugiés, finit la guerre de course dans les mers de l'Inde, comme elle avait fini, sur la côte d'Amérique, par la perte de nos dernières colonies des Antilles.

Une autre cause rendait la continuation de la guerre de course difficile; c'était la diminution du personnel maritime, due aux pertes nombreuses de croiseurs et de corsaires que nous éprouvions. La conscription permettait d'y remédier; mais seulement pour l'armement des vaisseaux où ses éléments, réunie dans une proportion convenable à ceux de l'inscription maritime, pouvaient, avec du temps et des exercices, constituer de solides équipages.

Napoléon revint alors au projet de reconstituer des escadres dans nos grands ports, d'en former les équipages dans ces conditions nouvelles, de les exercer en rade par des manœuvres, de les aguerrir par de courtes sorties en présence de l'ennemi, et de profiter de la première occasion favorable pour engager de nouveau la lutte. Il fit construire, surtout, des trois-ponts, auxquels l'opinion des marins accordait

alors une grande supériorité. A une seule exception près, dans toutes les batailles, nos trois-ponts avaient dignement soutenu l'honneur du pavillon. La forte proportion des trois-ponts dans les escadres anglaises passait pour n'avoir pas été étrangère à leurs succès.

Nos revers sur le continent détournèrent bientôt de la marine les pensées de Napoléon et appelèrent, sur un autre théâtre, les équipages de nos vaisseaux. Nul ne peut dire ce qui serait résulté de ces nouveaux efforts pour disputer encore l'empire de la mer à l'Angleterre. Bornons-nous donc à constater qu'également malheureux dans la grande guerre navale et dans la guerre de course que lui avait imposée Decrès, c'était vers la première que penchait l'empereur, pendant les dernières années de son règne.

D'après W. James, la guerre maritime de l'Empire nous aurait coûté 26 vaisseaux et 55 frégates pris par l'ennemi, 9 vaisseaux et 14 frégates dont la destruction résultait d'événements de guerre, enfin un vaisseau et 5 frégates naufragés, en tout 36 vaisseaux et 75 frégates, sans

compter les bâtiments de rang inférieur et les corsaires¹. On peut, d'après ces pertes, se faire une idée du nombre de nos marins qui avaient pris le chemin des pontons d'Angleterre. M. Léon Guérin a écrit qu'à la fin de la guerre, l'inscription maritime, si florissante pendant la paix, qui suivit le traité de 1783, se réduisait à 48,525 marins.

Pendant que la plus grande partie des forces navales de l'Angleterre étaient occupées à protéger son commerce et à bloquer nos côtes, en 1812, la guerre éclata entre cette puissance et les États-Unis d'Amérique. Ceux-ci ne possédaient que quelques frégates; mais elles avaient un plus fort échantillon et une artillerie d'un plus fort calibre que les bâtiments de même dénomination dans la marine anglaise. Aussi eurent-elles l'avantage dans les premiers

1. M. de la Gatinerie, qui fut commissaire général de la marine, a publié, en 1830, un répertoire alphabétique des bâtiments français de tout rang, armés de 1802 à 1828; mais ce document, qui ne parle pas des navires armés avant 1802, ne permet de contrôler qu'une partie des chiffres de W. James. Il n'en infirme aucun. M. Troude, dans ses *Batailles navales de la France*, reproduit, sans les modifier, les chiffres de W. James. (*Note de l'auteur.*)

engagements. Au cours de cette année 1812, les Américains capturèrent trois frégates anglaises, *Constitution*, *Java* et *Macedonian*. Leurs corsaires prirent un assez grand nombre de navires de commerce. Mais, lorsque les Anglais, pour résister aux grandes frégates américaines, rasèrent plusieurs de leurs vaisseaux, construisirent eux-mêmes de grandes frégates en sapin pour les rendre plus légères, et occupèrent la mer par des divisions navales, la chance tourna du côté du plus nombreux et du plus fort. Pendant les trois autres années de guerre, les Anglais ne perdirent aucune frégate et capturèrent au contraire trois frégates américaines : *Chesapeake*, *Essex* et *President*. Le cas de l'*Essex* mérite une mention spéciale, parce qu'il est souvent cité comme un exemple par les partisans de la guerre de course. Cette frégate, montée par le commodore Porter, avait fait, au delà du cap Horn, une croisière d'abord heureuse et dans laquelle elle avait capturé une douzaine de baleiniers anglais, mais elle s'était affaiblie en armant pour la course quelques-uns de ces bâtiments ;

si bien qu'elle n'opposa à la frégate anglaise *Phæbé*, venue pour la combattre, qu'une résistance impuissante et qu'elle fut réduite à se jeter à la côte en amenant son pavillon. A la fin de la guerre, les côtes des États-Unis étaient étroitement bloquées et le commerce maritime de ce pays entièrement ruiné¹.

La paix entre l'Angleterre et l'Amérique suivit de près la paix générale. La première puissance pouvait craindre pour la Canada et n'avait plus le même intérêt à s'arroger le droit exorbitant de visiter les navires américains, pour y saisir les déserteurs de sa marine. Elle y renonça donc, bien qu'à tout prendre, les derniers événements de la guerre lui fussent favorables. Mais le fait qu'avec leurs grandes frégates les États-Unis avaient tenu tête à la puissance anglaise, causa en France une grande impression. Lorsque le gouvernement de la Restauration voulut reconstituer la flotte qui dépérissait rapidement, on invoqua cet exemple

1. M. le capitaine de frégate Chabaud-Arnault a donné dans la *Revue maritime* de 1883, IV^e vol., une intéressante étude de cette guerre navale de 1812. (*Note de l'auteur.*)

pour soutenir que la France devait renoncer désormais aux escadres de vaisseaux de ligne et à la grande guerre, et s'en tenir aux grandes frégates et à la guerre de course.

Trois quarts de siècle seront bientôt écoulés, la vapeur a remplacé la voile, les bâtiments de combat se sont cuirassés et l'on voit, aujourd'hui, la même question s'agiter sous une nouvelle forme.

Le baron Portal, qui eut l'honneur de poser, en 1819, les bases de la réorganisation de la marine française, proposa et fit prévaloir un système mixte qui devait nous permettre de tenir tête à l'Angleterre avec 38 vaisseaux, 50 frégates et le concours des puissances maritimes de second ordre. Depuis cette époque, la France a toujours tendu à accroître le nombre de ses vaisseaux sur les chantiers et à flot. En 1840, elle possédait, dans les mers du Levant, une belle escadre, rangée sous le pavillon de l'amiral Lalande, et dont les vaisseaux, bien manœuvrés par des officiers et des équipages pleins d'ardeur, pouvaient soutenir la comparaison avec les meilleurs vaisseaux

anglais. La guerre n'eut pas lieu. La France dut reculer devant la menace d'une coalition européenne; mais, laissée en présence de sa seule rivale, elle eût pu prendre, en un jour, une glorieuse revanche de ses revers maritimes d'autrefois.

Pendant la guerre de Crimée, la Russie ne songea pas à disputer l'empire de la mer à l'Angleterre et à la France réunies. Elle abrita son escadre de la Baltique derrière les murailles de Cronstadt et de Sweaborg, tandis que les alliés prenaient Bomarsund, et elle coula celle de la mer Noire à l'entrée du port de Sébastopol, pour en interdire l'accès à la flotte anglo-française. Celle-ci put librement débarquer en Crimée l'armée combinée qui, après un long siège, imposa sur les ruines de ce port la paix à la Russie.

Le traité signé à Paris, en 1856, consacra définitivement, par la déclaration qui l'accompagnait, des principes de droit des gens, longtemps contestés, qui ont beaucoup changé les conditions de la guerre de course. Il convient donc, avant d'aller plus loin, de résumer les

enseignements de notre histoire maritime, sur la grande guerre et la guerre de course, avant cette époque qui vit aussi la vapeur remplacer la voile, sur tous les bâtiments de guerre.

La grande guerre navale, lorsqu'elle fut heureuse, comme dans la première partie du règne de Louis XIV, servit efficacement la politique ambitieuse de ce monarque et l'aida à établir la suprématie de la France en Europe. Sans être exempte de revers sous Louis XVI, elle contribua, cependant, à fonder l'indépendance des États-Unis d'Amérique et à défendre celle des princes indiens, nos alliés. Elle aurait pu, si elle avait été heureuse en 1805, ouvrir à la Grande Armée le passage de la Manche et terminer la guerre à Londres. Enfin, la possession incontestée de la mer, pendant la guerre de Crimée, a permis aux alliés de frapper la Russie à Sébastopol.

La guerre de course, très fructueuse lorsque nos escadres tenaient tête à celles de l'ennemi, n'a guère eu d'autres résultats, lorsque ces escadres ont disparu, vaincues ou condamnées à l'inaction par l'impéritie des gouvernants, que

de faire tomber graduellement nos divisions légères, nos croiseurs et nos corsaires dans les mains de l'ennemi et de remplir ses pontons de prisonniers français. Elle a pu illustrer quelques noms, enrichir quelques armateurs ; mais elle a ruiné notre inscription maritime et nos populations du littoral. Enfin, dans les rares circonstances où elle a obtenu des succès, malgré l'absence des escadres, elle n'a pu empêcher l'ennemi d'insulter nos côtes et nos ports, et de s'emparer de nos colonies.

IV

Examinons, maintenant, l'influence exercée sur les conditions de la guerre de course par la déclaration du 16 avril 1856, annexée au traité de Paris, et à laquelle ont successivement adhéré toutes les puissances maritimes, à l'exception de l'Espagne, des États-Unis et du Mexique.

Cette déclaration formulait quatre principes. Le premier, le seul qui, d'après M. Arthur Desjardins ¹, ait empêché ces trois puissances d'adhérer à la déclaration, abolissait la course, c'est-à-dire interdisait aux particuliers d'armer des navires en guerre pour courir sus aux bâti-

1. Nous avons été beaucoup guidé dans cette étude par le savant mémoire de M. A. Desjardins, membre de l'Institut, sur le droit des gens et la jurisprudence internationale. (*Note de l'auteur.*)

ments de commerce ennemis et les capturer avec leurs cargaisons. Y a-t-il lieu de regretter cette interdiction dans l'intérêt du pays ? Nous ne le croyons pas, car la course ne peut donner, aujourd'hui, des résultats que si elle est exercée par des navires à vapeur rapides. Or l'État s'est réservé la faculté de disposer, en temps de guerre, de tous les paquebots subventionnés et des vapeurs de commerce remplissant les conditions de construction et de vitesse qui donnent droit à une surprime de navigation. Il peut les armer avec les ressources de l'inscription maritime, les faire commander par des officiers de la marine ou par des officiers auxiliaires et leur donner la mission de courir sus au commerce ennemi¹, comme auraient pu le faire avant le traité de Paris les armateurs de ces bâtiments. La seule différence, grande au point de vue des relations internationales,

1. Nous ne mettons pas en doute la légalité de l'emploi à la guerre de course des navires de commerce armés par l'État. M. A. Desjardins a soutenu cette thèse. Les mesures prises par toutes les puissances maritimes pour utiliser, en cas de guerre, leurs meilleurs navires de commerce, montrent qu'elle est universellement acceptée. (*Note de l'auteur.*)

est qu'on peut attendre de bâtiments, armés par le personnel de la marine militaire, le respect du droit des gens trop souvent méconnu par les corsaires.

Sans remonter au delà des guerres de la première République, on trouve aisément la preuve que l'âpreté au gain a souvent effacé, chez les corsaires, la notion du patriotisme. L'amiral Bruix, ministre de la marine en 1798, leur reprochait de n'épargner ni les propriétés des particuliers français, ni celles de la République.

« Nous finissons, écrivait-il, par courir sur nous-mêmes. »

D'ailleurs, notre marine de commerce, après avoir, en cas de guerre avec une grande puissance maritime, fourni à l'État ses paquebots subventionnés et le petit nombre de ses vapeurs jouissant de la surprime, n'aurait plus de bâtiments capables de faire efficacement la course et d'échapper aux croiseurs ennemis. En réalité, sur ce point, le traité de Paris ne porte pas une atteinte sensible à nos moyens d'action contre le commerce ennemi.

A cette question de la course par les corsaires se lie intimement celle de la situation des ports de commerce, au point de vue du bombardement du large. M. G. Charmes, toujours inspiré, dans son ouvrage sur les torpilleurs autonomes, par la pensée de substituer, à la guerre contre l'ennemi armé, celle, moins périlleuse, qui consiste à détruire son commerce et ses ports sans défense, cite un passage du *Précis du droit des gens* de MM. Funck-Brentano et Sorel, pour se couvrir contre le reproche de barbarie. Ces auteurs reconnaissent que les coutumes de la guerre, acceptées et respectées par tout le monde, sont devenues de véritables obligations et constituent des droits. Ils disent que, sur terre, la coutume n'autorise pas le bombardement de villes ouvertes et sans défense ; mais que c'est le contraire, sur mer, attendu que le bombardement est considéré comme un moyen de précipiter la ruine du commerce ennemi et par suite d'atteindre l'objet de la guerre maritime. On ne voit pas bien comment la même raison ne s'appliquerait pas aux villes de l'in-

térieur. Elle ne nous paraît pas suffisante pour justifier un écart à la règle générale que la guerre a lieu d'État à État et non de particulier à particulier. En fait, la coutume dont il s'agit, et qui a été réellement pratiquée, dans les siècles qui ont précédé le nôtre, est tombée depuis longtemps en désuétude. On ne citerait pas, depuis 1815, un exemple de son application.

La guerre d'Orient, en 1854, nous fournit, au contraire, deux exemples où cette coutume a été formellement écartée. Devant Odessa et devant Sweaborg, les alliés ont réservé leurs coups pour les arsenaux et épargné les villes. L'escadre française de la Baltique, en 1870, est restée fidèle au même principe, ou, si l'on veut, à la même coutume, toute différente de celle qui prévalait aux siècles précédents. Ce changement se justifie aujourd'hui par un changement corrélatif dans le droit des gens conventionnel, par la suppression des corsaires. Lorsque les ports de commerce armaient pour la course, ils prenaient part à la lutte au même titre que les ports de guerre et

l'ennemi était autorisé à chercher à les détruire. Ce fut, en effet, contre les ports qui mettaient à la mer de nombreux corsaires, Dunkerque, Dieppe et, surtout, Saint-Malo, que les Anglais dirigèrent leurs entreprises et essayèrent leurs moyens de destruction, leurs machines infernales.

La puissance qui, au mépris de l'article 1^{er} de la déclaration de 1856, armerait des corsaires dans ses ports de commerce, renoncerait en même temps à se prévaloir du caractère pacifique de ces ports. Et, si elle n'avait pas la certitude de rester maîtresse de la mer, si ces ports n'étaient pas sérieusement fortifiés et défendus par des ouvrages avancés, capables de tenir au large les escadres cuirassées ennemies, ils courraient le risque d'être attaqués et détruits. Des fortifications insuffisantes n'auraient d'autre effet que d'attirer sur eux les coups de l'ennemi, comme un paratonnerre sans conducteur attire la foudre sur l'édifice qu'il devrait protéger.

L'article 2 de la déclaration de 1856 dit que le pavillon neutre couvre la marchandise en-

nemie, à l'exception de la contrebande de guerre. Il ôte au belligérant le droit de visiter un bâtiment neutre, pour rechercher la nationalité de sa cargaison, et de saisir celle-ci si elle appartient à un ennemi. Combattu par l'Angleterre, ce principe est depuis longtemps soutenu par la France et par la plupart des autres puissances maritimes. Avant d'être inscrit dans la déclaration de 1856, il avait été introduit, par la France et par l'Angleterre elle-même, dans les instructions données à leurs croiseurs, pendant la guerre contre la Russie (art. 6 des instructions françaises). Aujourd'hui l'application en est imposée par un traité qui lie la plupart des puissances maritimes et les réunirait contre celle qui voudrait s'affranchir des obligations contractées. Il en résulte que, hors le cas de blocus, le mouvement commercial d'un pays belligérant peut se faire par les neutres, et que les conséquences de la guerre de course en sont fort atténuées. La nation, qui pourrait s'en plaindre à plus juste titre, serait celle qui aurait la certitude de posséder toujours la suprématie ma-

ritime. Elle se trouve, en effet, privée d'un moyen efficace de tirer parti de cette suprématie. Telle n'est pas la situation de la France, qui a autant à se défendre contre la supériorité d'une rivale qu'à tirer parti de la sienne contre les autres puissances. Elle n'a donc aucun intérêt à désirer l'abrogation d'une disposition conventionnelle, acceptée aujourd'hui par la plupart des nations maritimes, et qui constitue un progrès notable du droit international et de la civilisation moderne.

L'article 3 déclare que la marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous le pavillon ennemi. Il modifie profondément l'état de choses antérieur et apporte à la course sur le commerce ennemi une telle gêne que les partisans de ce genre de guerre n'hésitent pas à affirmer qu'il a perdu toute son efficacité et qu'il faut choisir entre le traité de Paris et l'abandon de la guerre de course. En effet, le croiseur qui a capturé des navires portant des marchandises neutres, comme ce serait souvent le cas, se trouve dans l'alternative suivante. Si, respec-

tant ces marchandises, il veut faire condamner légalement celles de l'ennemi, avec les prises qui les portent, il est obligé de faire conduire ces prises au port français ou allié le plus proche, et pour cela, de s'affaiblir en leur fournissant des équipages. Et si l'une de ces prises, recapturée par l'ennemi, met celui-ci sur ses traces, il est exposé à le combattre avec un équipage réduit, c'est-à-dire dans des conditions très désavantageuses. Mais le croiseur veut-il, pour éviter ce danger, imiter les exemples célèbres de l'*Alabama* et des autres croiseurs sudistes, et détruire les prises, après en avoir retiré le personnel et les objets à sa convenance, le traité de Paris n'y fait pas obstacle, mais ouvre un droit à indemnité aux propriétaires des marchandises neutres confisquées ou détruites.

L'article 20 des instructions françaises, pour la guerre de 1870, enjoignait au capteur de ne détruire sa prise que s'il y était forcé par une circonstance de force majeure, si la conservation de cette prise était de nature à compromettre sa propre sécurité ou le succès de ses

opérations. Dans ce cas, il devait avoir soin de conserver tous les papiers du bord et autres éléments nécessaires pour permettre le jugement de la prise et l'établissement des indemnités à attribuer aux neutres, dont la propriété non confiscable aurait été détruite. Il ne devait user de ce droit de destruction qu'avec la plus grande réserve.

Enfin, l'article 4 de la déclaration de 1856 dispose qu'un blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi. La reconnaissance de ce principe est certainement une des plus heureuses conquêtes du droit international maritime. Pendant plusieurs siècles, les puissances qui possédaient ou prétendaient posséder l'empire de la mer, et l'Angleterre, au premier rang, abusaient de leur supériorité momentanée pour soumettre, au moyen d'une simple proclamation, toutes les côtes de leurs ennemis à un blocus rigoureux. Les neutres, dont les intérêts étaient blessés, se liguèrent contre l'Angleterre pour repousser cet abus de

la force. Celle-ci maintenait ce qu'elle appelait son droit. Elle n'y a renoncé que par la déclaration de 1856. Malgré les violations accidentelles qu'il a subies, ce principe salubre, qui limite pour les neutres les conséquences fâcheuses de la guerre, est aujourd'hui reconnu, même par les puissances qui n'ont pas signé cette déclaration. Il n'affecte, d'ailleurs, en rien la guerre de course proprement dite, la guerre faite uniquement au commerce et aux croiseurs ennemis.

En résumé, la déclaration annexée au traité de Paris a restreint les droits des belligérants au profit du plus faible. Elle a ainsi fait perdre à la guerre de course une partie de son efficacité. D'autres causes ont graduellement concouru au même résultat. À la faveur de la paix, les relations entre les peuples se sont resserrées. Leurs intérêts commerciaux se sont mêlés. Il est devenu plus facile de changer ou de dissimuler la nationalité des navires et des marchandises. Enfin, grâce à l'extension du réseau des lignes télégraphiques sur presque toute la surface du globe, les

bâtiments de commerce, prévenus d'une déclaration de guerre contre leur nation, le jour même où elle est lancée, peuvent échapper aux périls du retour, en suspendant leur départ et transportant leur cargaison sur des neutres, ou en changeant leur pavillon par des opérations simulées, pour le reprendre après la fin de la guerre.

Un coup d'œil jeté sur les opérations maritimes postérieures au traité de Paris va nous montrer, en effet, la guerre de course à peu près stérile en captures, lorsqu'on n'y a pas renoncé. La guerre de la Sécession, seule, fait exception à cette règle; mais aucun des belligérants n'était lié par ce traité.

V

Le programme de composition de la flotte française, arrêté en 1857, au lendemain de la guerre de Crimée, avait naturellement subi l'influence des événements de cette guerre, dans laquelle les transports de troupes jouèrent un si grand rôle. Il comprenait, en outre de la flotte de guerre, composée de 40 vaisseaux, 20 frégates et 90 corvettes, avisos et canonnières, une flotte de 75 transports, capables de porter 40,000 hommes et 12,000 chevaux, et 30 navires cuirassés spéciaux pour la guerre de côtes.

Lorsque éclata la guerre de 1859 avec l'Autriche, on songea à débarquer, au fond de l'Adriatique, un corps de 30,000 hommes, qui aurait pris à revers les lignes de l'Adige. Mais,

comme le cas s'est plus d'une fois présenté, ces 30,000 hommes furent jugés plus utiles en première ligne contre le gros de l'armée autrichienne et ce fut seulement après la bataille de Magenta qu'un faible corps de débarquement fut adjoint aux forces navales, commandées par l'amiral Desfossés, pour opérer contre Venise. Pendant cette guerre, la division de l'amiral Jurien de La Gravière fit, dans l'Adriatique, quelques prises qui furent rendues à la paix ; mais aucune croisière spéciale ne fut organisée sur d'autres points.

C'est de la guerre de la Sécession, commencée en 1861, et des nombreuses captures, opérées par les croiseurs sudistes, que les partisans de la guerre de course tirent leurs plus forts arguments en faveur de ce genre de guerre. Mais aucune des circonstances, qui en firent alors le succès, ne se présenterait dans le cas d'une guerre entre des puissances maritimes européennes. Au moment où l'*Alabama* et ses congénères, achetés et armés à l'étranger, commençaient leurs déprédations, la marine fédérale, surprise par les événements, ne pos-

sédait aucun croiseur rapide. En outre, les navires sudistes ne se laissaient arrêter par aucune considération de droit international et détruisaient toutes leurs prises. Où, d'ailleurs, les auraient-ils conduites? Leurs succès eurent, cependant, un terme, lorsque la marine fédérale put mettre à leur poursuite des bâtiments également rapides, et tous, successivement, tombèrent aux mains des fédéraux, sans avoir retardé d'un seul jour le triomphe de l'Union, malgré tout le mal qu'ils avaient fait au commerce de leurs compatriotes. On a fait un reproche au capitaine Semmes de l'*Alabama*, qui avait relâché à Cherbourg, après une longue croisière, dans laquelle il avait coulé un très grand nombre de navires de commerce fédéraux, d'avoir répondu à la provocation du *Kerseage*, au lieu de lui échapper, pour continuer à frapper de rudes coups sur le commerce américain. Mais c'est tenir peu de compte de la nature humaine, en ce qu'elle a de noble et d'élevé, que de prétendre imposer à un homme de cœur l'obligation de fuir toujours le danger et les forts, pour s'atta-

quer seulement aux faibles et les dépouiller.

A la longue, une pareille besogne, qui est celle de la guerre dite *industrielle*, répugnerait aux braves gens qui y seraient condamnés. L'instinct des grandes choses reprendrait sur eux leur empire et ils n'hésiteraient pas à imiter le capitaine Semmes, aussi bien dans la lutte courageuse qui a terminé sa croisière, que dans l'audacieuse navigation qui l'a signalée. S'il en était autrement dans notre marine, si, au culte professionnel de l'honneur et à l'amour du sacrifice pour le pays, on parvenait à substituer les sentiments, très honorables du reste, qui suffisent pour la bonne direction des affaires industrielles et commerciales, on porterait à la valeur de notre personnel une atteinte beaucoup plus grave que celle dont notre matériel est menacé par la nouvelle doctrine.

A la fin de la guerre de la Sécession, tous les croiseurs sudistes, malgré leurs exploits, étaient tombés entre les mains des fédéraux qui, maîtres de la mer, bloquaient les ports qu'ils n'avaient pas conquis et opéraient libre-

ment les débarquements de troupes utiles à leurs opérations.

Les béliers des sudistes et les moniteurs des fédéraux, les torpilles fixes des premiers, les torpilles mobiles et les torpilleurs des seconds avaient coopéré à la lutte avec des succès variés, et sans qu'aucune de ces armes, encore dans l'enfance, eût montré une supériorité décisive.

Lorsque l'insurrection du Sud fut domptée, les bâtiments du Nord, que la crainte des croiseurs ennemis avaient obligés à changer de pavillon, purent reprendre la bannière étoilée avec la même facilité qu'ils l'avaient quittée. Ainsi s'effaça un dernier vestige de cette guerre de course, dont le succès momentané, mis en regard de la défaite complète des confédérés qui y avaient eu recours, ne fait que mieux ressortir l'impuissance.

Ni la guerre de 1864 de l'Allemagne contre le Danemark, ni celle de 1866 de la Prusse et de l'Italie contre l'Autriche, ne fournissent des faits de nature à nous éclairer sur les mérites respectifs de la grande guerre et de la

guerre de course. On peut remarquer, seulement, que le combat naval de Lissa, bien qu'il n'ait coûté que deux cuirassés à l'Italie, a eu pour le vainqueur le résultat matériel qu'il cherchait à obtenir : la délivrance de l'île de Lissa, attaquée par les Italiens. Non contents, d'ailleurs, de se conformer au traité de 1856 qu'ils avaient signé, les belligérants ont annulé, après la conclusion de la paix qui a suivi chacune de ces guerres, les captures faites pendant leur durée.

Nous arrivons à la guerre fatale de 1870. Tout a été dit sur l'impuissance de nos escadres dans la Baltique et la mer du Nord. On l'a imputée au trop grand tirant d'eau et à la lourdeur des bâtiments cuirassés qui les composaient, oubliant que les alliés avaient opéré dans la Baltique, en 1854, avec des vaisseaux à voiles, en 1855, avec des vaisseaux à vapeur d'un plus grand tirant d'eau et d'une manœuvre plus lente et plus difficile que les cuirassés actuels¹. Avec plus de raison, on a

1. Les gouvernails dont sont munis les nouveaux cuirassés

reproché à notre marine de n'avoir pas employé, dans la campagne de 1870, de bâtiments spéciaux d'un faible tirant d'eau, monitors, batteries flottantes et canonnières, lorsque le programme de 1857, tracé avec l'expérience acquise pendant la guerre de Crimée, comportait 90 corvettes, avisos et canonnières, et 30 navires cuirassés, béliers ou batteries flottantes pour la défense des côtes. Mais il faut reconnaître qu'au cas même où la possession de ces bâtiments spéciaux aurait facilité certaines attaques, aucune opération n'était possible ni utile, sans la coopération d'un corps d'armée destiné à prendre pied sur la côte, sous la protection de l'escadre, à garder la position d'où celle-ci aurait chassé l'ennemi, et à faire ainsi une diversion utile aux armées nationales qui défendaient notre frontière. Le seul succès réel qui ait marqué la campagne de 1854, l'occupation des îles d'Aland et la prise de Bomarsund, avait été dû à ce concours qui aurait manqué en 1870. A cette der-

leur permettent d'évoluer beaucoup plus rapidement qu'aucun des autres grands navires de la flotte. (*Note de l'auteur.*)

nière époque, tous les plans de campagne supposaient la coopération d'un corps d'armée. Le commandant en chef en était désigné, mais ce corps, dont l'organisation n'était pas encore ébauchée, au moment de la déclaration de guerre, ne fut jamais réuni. Après nos premiers échecs, on dirigea les troupes qui devaient le composer sur la frontière où elles pouvaient rendre de plus utiles services. Il est inutile de chercher ailleurs la cause de notre impuissance dans la Baltique ¹.

A la vérité, si l'escadre française avait été prête, elle aurait pu en se dirigeant, dès la guerre déclarée, sur l'embouchure de la Jahde, alors encore imparfaitement défendue et où l'escadre prussienne s'était réfugiée, frapper un coup retentissant sinon décisif. Mais la marine n'était pas mieux préparée que l'armée à cette guerre que tout faisait prévoir depuis plusieurs années. On discutait dans les conseils du Gouvernement la nomination du com-

1. M. Félix Julien, dans son livre sur la campagne de la Baltique, donne sur les débuts de la guerre maritime de 1870 des détails intéressants et précis. (*Note de l'auteur.*)

mandant en chef de l'escadre du Nord, lorsque celle-ci aurait dû être déjà à la mer à la recherche de l'escadre prussienne. Et, lorsque ce commandant en chef fut nommé, on l'envoya dans la Baltique où le port de Kiel était vide, tandis que l'ennemi fortifiait l'embouchure de la Jahde qui abritait ses bâtiments, et semait de torpilles les passes de tous ses ports.

Nous n'avons plus à défendre les officiers généraux qui n'ont pas cru de leur devoir de forcer ces passes sans but ultérieur, au risque de perdre une partie de leurs bâtiments et d'être incapables ensuite de remplir la mission de blocus qui leur était confiée. L'école nouvelle¹ proclame, aujourd'hui, les ports de guerre inattaquables avec les moyens de défense qu'ils possèdent. Nous n'acceptons ce jugement trop absolu que sous bénéfice d'inventaire. Mais nous pensons qu'on pouvait, dans une certaine mesure, l'appliquer en 1870 aux ports de guerre allemands de Kiel et de

1. M. G. CHARMES, *la Réforme de la marine*, p. 147. (Note de l'auteur.)

Wilhemshaven, défendus par de nombreuses lignes de torpilles fixes.

Si nos escadres n'ont pu rien entreprendre contre les côtes allemandes, elles ont, du moins, en les bloquant, préservé les nôtres de toute agression, permis à notre navigation marchande et à notre industrie de pêche de s'exercer librement comme en temps de paix¹ et facilité les approvisionnements de nos armées par mer.

Ce furent là de précieux avantages et lorsque, pour montrer l'excellence de la guerre de course, M. G. Charmes affirme que notre résistance se serait raccourcie de plusieurs mois, si des croiseurs allemands avaient arrêté les nombreux navires qui nous portaient des armes et des approvisionnements, il reconnaît, par cela même, que l'effet du blocus, opéré par nos escadres, a été de prolonger cette résis-

1. On nous pardonnera de ne pas tenir compte de la capture d'un bâtiment de servitude du port de Rochefort par l'*Augusta*, qui s'est réfugiée à Vigo aussitôt après cet exploit. Il a fallu toute la nervosité de l'opinion publique à cette époque pour qu'un pareil incident ait un instant attiré l'attention. (Note de l'auteur.)

tance du pays qui a sauvé son honneur, si elle n'a pas maintenu l'intégrité de son territoire.

Pendant que les côtes ennemies étaient plus ou moins étroitement bloquées, nos divisions navales renforcées faisaient la guerre de course. Aucune lettre de marque n'avait été délivrée.

Les premières instructions données aux commandants des bâtiments français, à la date du 23 juillet, reproduisaient celles de la guerre de 1854, antérieures au traité de Paris et dans lesquelles la France maintenait son principe que le pavillon couvre la marchandise et déclarait, avec l'Angleterre, exempt de confiscation, la propriété des sujets alliés ou neutres, trouvée à bord des navires ennemis. Des instructions complémentaires, ultérieurement envoyées, étendaient les ménagements, envers les neutres, jusqu'à n'autoriser la visite de leurs bâtiments que dans les parages et les circonstances où il y aurait des motifs fondés de supposer que la visite pouvait amener la saisie du bâtiment visité. Elles admettaient la destruction de la prise, mais seulement en cas

de force majeure, lorsque sa conservation compromettrait la sécurité du croiseur (ce cas ne s'est jamais présenté durant la guerre, en raison de l'absence de croiseurs allemands). Elles maintenaient, à trois milles au large de la laisse de basse mer, la limite des eaux territoriales sur lesquelles aucun acte d'hostilité ne devait être commis. Enfin, elles prescrivaient de diriger les prises exclusivement sur les ports de France ou des possessions françaises. En cas seulement de force majeure, on pouvait les faire entrer dans les ports neutres pour réparer leurs avaries ou se ravitailler, mais elles ne devaient y séjourner que le temps strictement nécessaire à leurs opérations.

La présence des belligérants dans les ports neutres a donné lieu partout à de sérieuses difficultés. Au commencement de la guerre, les bâtiments de la division navale de l'Atlantique Nord se ravitaillaient dans les ports des États-Unis. Ils ne croisaient ensuite qu'à une trentaine de milles des côtes. Néanmoins, le 8 octobre, le gouvernement américain fit paraître une déclaration de neutralité, par laquelle

il interdisait aux belligérants de séjourner dans les eaux américaines, afin d'y préparer des opérations hostiles. Cette déclaration était suivie de l'injonction à la division française de quitter les ports des États-Unis dans 24 heures après le 12 octobre, avec interdiction de s'y présenter avant un délai de trois mois. Nous aurions voulu laisser dans l'ombre ce pénible incident de la guerre de 1870; mais lorsque, aujourd'hui, la guerre de course nous est présentée comme la seule efficace, il est nécessaire que le pays sache quelles difficultés nous a créées avec les neutres, la guerre de course de 1870, malgré son peu d'effet et son manque absolu d'influence sur les opérations de la guerre.

Aux Açores, où s'était réfugiée la frégate prussienne *Arcona*, la situation était inverse. C'était l'*Arcona* qui, mouillée sur la rade de Fayal, faisait, avant l'arrivée de la frégate française, la *Bellone*, des sorties dans le but de capturer des bâtiments français.

L'acte de neutralité du Portugal contenait ce qui suit (art. 3) : « L'entrée et le séjour des

bâtiments de guerre appartenant à une des puissances belligérantes, est permise dans les ports et eaux désignés par l'article premier, pourvu qu'ils n'amènent aucune prise et se conforment aux prescriptions mentionnées dans les paragraphes suivants.

« Les bâtiments de guerre d'une des puissances belligérantes ne pourront se livrer, dans les ports et eaux du Portugal, à aucun acte d'hostilité contre les bâtiments ou les sujets de quelque autre puissance, lors même qu'ils appartiendraient à une puissance avec laquelle existe l'état de guerre. »

L'*Arcona* commettait donc une violation évidente de la neutralité. Après avoir vainement cherché à l'amener au combat hors des eaux territoriales, le commandant en chef de la division des côtes occidentales d'Afrique, qui avait son pavillon sur la *Bellone*, remit au gouverneur de Fayal une protestation contre les agissements de cette frégate, terminée par la menace de la combattre, même dans les eaux neutres, si elle continuait à s'en servir comme d'une base d'opération. Peu après, la

Bellone recevait l'ordre de retourner à la côte d'Afrique, et l'*Arcona*, laissée seule, quittait les Açores pour se rendre à Lisbonne ¹.

Dans l'océan Atlantique Sud, le Brésil avait fait connaître aussi les conditions de sa neutralité. Aucun port de l'empire ne pouvait servir aux opérations de navires belligérants. Hors le cas de force majeure, ni ceux-ci ni leurs prises ne devaient y séjourner plus de 24 heures. La station navale du Brésil et de la Plata fit cinq prises, dont l'armement affaiblit beaucoup les équipages des croiseurs. Trois de ces prises furent renvoyées directement en Europe. Deux autres, qui contenaient des mar-

1. Le 10 novembre 1870 la *Bellone*, montée par le contre-amiral Bourgois, entra à Horta par la passe de l'Est, et, arborant la grande enseigne, défilait à portée de pistolet de l'*Arcona* en assurant ses couleurs par un coup de canon à poudre dont la signification n'était douteuse pour personne; puis, sortant par la passe de l'Ouest, elle alla attendre sous vapeur, en dehors des eaux territoriales le résultat de son défi : l'ennemi se tint coi.

Le lendemain, même manœuvre de la *Bellone* et même abstention de l'*Arcona*...

Convaincu que l'ennemi, malgré sa supériorité de puissance et de résistance, était résolu à ne pas bouger, le contre-amiral Bourgois vint le 16 prendre mouillage à côté de l'*Arcona*. (Extrait du *Moniteur Universel* du 17 décembre 1870.) L. B.

chandises neutres, furent dirigées sur Rio-Janeiro pour les débarquer ainsi que les prisonniers allemands. Le gouvernement brésilien fut exposé, en raison de la présence de ces deux bâtiments, à des réclamations auxquelles il aurait été obligé de céder sans l'arrivée opportune du croiseur le *Bruix*, qui put expédier les prises à la Martinique, après les avoir convenablement armées.

Dans la Plata, les gouvernements étaient trop gênés par leurs embarras intérieurs pour s'occuper des mouvements des belligérants. Ils n'y mirent donc aucun obstacle. Leur abstention causa une vive irritation dans la colonie allemande, qui ne parlait de rien moins que de *torpiller* nos avisos à leur passage.

Enfin, dans la mer du Sud, l'action de nos croiseurs fut aussi entravée par les conditions de neutralité des puissances maritimes. Ce n'était pas à 3 milles, mais à 150 milles du rivage que le Chili prétendait limiter les opérations des belligérants, au moins pour ceux de leurs bâtiments qui étaient venus se ravitailler dans les ports chiliens.

Ainsi, lors même que la guerre de course était faite suivant les règles du droit des gens, et en conformité du traité de Paris, tous les neutres montraient une tendance à en gêner les opérations et à fermer leurs ports aux belligérants et à leurs prises. Qu'advierait-il, si l'un des belligérants foulait aux pieds ces règles? Il est aisé de le prévoir. Les neutres le traiteraient en ennemi.

Malgré les obstacles suscités par les neutres à nos croiseurs, ceux-ci remplirent le but qui leur avait été assigné. Ils firent une cinquantaine de prises, dans le premier mois des hostilités, et paralysèrent entièrement le commerce maritime allemand. Mais ces résultats, aussi complets qu'on pouvait les prévoir, n'exercèrent aucune influence sur les opérations militaires et ne firent qu'accroître le chiffre des indemnités stipulées dans le traité de paix au profit de l'Allemagne.

En quête d'arguments en faveur de l'efficacité de la guerre de course, M. G. Charmes en a demandé à la guerre la plus récente, celle d'Orient, terminée en 1877 par la signature

du traité de San-Stefano. Il présente en ces termes certains faits qui ont suivi la signature de ce traité :

« Tandis qu'ils (les cuirassés anglais) s'avançaient vers les Dardanelles, une flotte russe, composée de 7 croiseurs et transports, partis soudainement de Vladivostock..., faisait son apparition devant San-Francisco... Dès le début des hostilités, Esquimalt, le seul dépôt de charbon et le seul port de tout le Pacifique où les vaisseaux anglais pussent aller se réparer et se ravitailler, serait tombé au pouvoir des Russes qui, maîtres à leur tour de l'Océan dans cette partie du monde, en auraient expulsé le commerce de leurs rivaux ; désastre plus grave pour ceux-ci que la perte d'une bataille. »

Recueillons d'abord un aveu précieux de la bouche d'un de nos adversaires. Cette possession de la mer, qu'ailleurs ils disent un mot vide de sens, est ici pour celui qui l'obtient une véritable victoire. Celui qui la perd subit un désastre. Elle vaut donc bien une bataille.

Quant aux motifs qui ont engagé l'Angle-

terre à arrêter le mouvement en avant de sa flotte, on les connaîtra plus exactement, peut-être, en se rappelant un fait que M. G. Charmes semble avoir oublié, bien qu'il ait dû exercer une sérieuse influence sur les événements : c'est le refus de la Turquie d'autoriser l'escadre anglaise à remonter les Dardanelles. Il y a lieu de croire que ce refus a eu, pour arrêter l'escadre anglaise, un effet plus marqué que l'apparition à San-Francisco de quelques croiseurs, d'une marche très inférieure à ceux que l'Angleterre aurait mis à leur poursuite et dont l'histoire était écrite d'avance. M. G. Charmes, d'après la *Pall Mall Gazette*, dont les calculs semblent avoir été faits en Russie, évalue libéralement à 160 millions de livres sterling les dommages que ces croiseurs auraient fait subir au commerce anglais. N'est-ce pas un fait bien remarquable que la crainte de pertes tellement énormes n'ait pas empêché l'Angleterre de ramener la Russie de San-Stefano à Berlin ?

VI

Après avoir demandé au passé les enseignements que l'histoire peut fournir, cherchons, maintenant, à prévoir pour les guerres maritimes de l'avenir, et particulièrement pour la guerre de course, les conséquences des remarquables progrès réalisés dans l'industrie métallurgique, la construction des navires et des machines et la fabrication des engins de guerre.

Dans son livre sur les torpilleurs autonomes, M. G. Charmes affirme que la première, presque l'unique arme de combat, est aujourd'hui la vitesse. C'est aller beaucoup trop loin. On pourrait citer bien des cas où cette arme a été ou serait impuissante ; celui, par exemple, de la rencontre du grand croiseur anglais le *Shah*

et du monitor péruvien le *Huascar*. Mais, réserve faite de la nécessité d'armer les croiseurs, de les protéger même dans leurs organes essentiels pour leur donner les moyens de combattre sans désavantage, s'ils y sont forcés ou s'ils ont l'espoir de vaincre, il faut reconnaître que la supériorité de vitesse est le principal élément de succès pour cette classe particulière de bâtiments.

Dans l'ancienne marine à voiles, cette supériorité de vitesse n'était pas l'apanage de types spéciaux. Le talent ou l'expérience du constructeur pouvait l'obtenir aussi bien sur de légers corsaires, sur de petites goélettes que sur les plus grands bâtiments de l'État. Elle dépendait de la propreté de la carène, de la perfection de ses formes et de la surface de voilure qu'une combinaison intelligente des éléments de la construction permettait au navire de porter sans danger pour sa sécurité.

A la fin du dernier siècle, nos ingénieurs avaient déjà, dans la construction des navires, la supériorité sur leurs rivaux étrangers qu'ils ont gardée depuis et à laquelle les Anglais ont

trop souvent rendu hommage en incorporant, dans leur flotte, les vaisseaux et les frégates qu'ils parvenaient à nous enlever. Ils s'empessaient de les doubler en cuivre, et cette première application des progrès de l'industrie métallurgique leur procurait les meilleurs marcheurs de leurs escadres et des nôtres.

La généralisation de l'emploi des moteurs mécaniques, les grandes vitesses qu'ils peuvent imprimer régulièrement et sans arrêt, font attacher, aujourd'hui, peu d'importance à la vitesse d'un croiseur à la voile, subordonnée aux caprices du vent. Sa vitesse à la vapeur, seule digne d'intérêt, dépend surtout du rapport de la puissance de sa machine à la résistance de sa carène à la marche; rapport qui, toutes choses semblables d'ailleurs, est d'autant plus favorable à la vitesse que le navire a de plus grandes dimensions. En outre, à la légèreté de la coque à solidité égale, celle de l'appareil mécanique pour une même puissance, enfin l'économie relative dans la consommation de combustible, en donnant la faculté de placer sur un bâtiment donné une machine plus puis-

sante, permettent aussi d'augmenter sa vitesse. Or, il faut l'avouer, cette légèreté dans la construction des coques et des machines est moins le fruit de savantes études que d'une longue et continuelle pratique. On la trouve plus rarement dans nos chantiers et nos usines que dans les chantiers et les usines de l'Angleterre, qui fournit l'univers entier de navires et de machines. Les Anglais, qui nous ont devancés dans l'emploi du fer d'abord, de l'acier ensuite, à la construction de coques légères, ont toujours gardé sur nous une certaine avance en cette matière. Ils nous ont fourni les premiers torpilleurs rapides qui, malgré leurs faibles dimensions, ont obtenu des vitesses inespérées, grâce à leur légèreté et à la puissance de leurs appareils. Enfin leurs machines *compound*, qui utilisent avec une grande économie l'emploi de la vapeur à haute pression, sont devenues d'un usage général. La substitution de la force de la vapeur à celle du vent a donc transporté la lutte pour la vitesse sur un terrain beaucoup moins favorable à nos constructeurs.

Notre honorable collègue, M. Dislère, a pu-

blié en 1874, dans la *Revue maritime et coloniale*, d'intéressantes études sur les croiseurs. On peut suivre, en les lisant, la progression constante des puissances et des vitesses des croiseurs, depuis l'origine de la navigation à vapeur jusqu'à la construction de l'*Inconstant* en Angleterre et du *Duquesne* en France, navires en fer, doublés de bois et de cuivre, dont le déplacement dépasse celui de nos anciens vaisseaux à trois ponts et dont la vitesse de 16 à 17 nœuds avait d'abord soulevé quelques doutes¹.

L'*Inconstant* avait été mis sur les chantiers en 1866 pour répondre à la construction de

1. On trouve, dans les tableaux qui accompagnent ces études de M. Dislère, les poids, par cheval-vapeur développé, d'un certain nombre de machines françaises et anglaises. La comparaison de ces poids fait ressortir la légèreté plus grande des machines anglaises. Ainsi la machine du *Suffren* français pèse 220 kil. par cheval développé et celle de l'*Hercules* anglais seulement 140 kil. Il est vrai que M. Dislère lui-même met en doute l'exactitude des chiffres anglais. Nous n'entendons pas la garantir plus que celle de beaucoup d'autres chiffres dont on a trop souvent abusé, dans les comparaisons avec la marine anglaise pour faire à la nôtre des reproches peu fondés. Cependant, nous ne pensons pas que ces chiffres puissent être écartés uniquement parce qu'ils donnent aux machines des bâtiments de guerre anglais des

grandes frégates américaines, et fut suivi, quelques années après, du *Shah* de même grandeur et du *Raleigh*, plus petit. Le *Duquesne*, suivi bientôt du *Tourville*, n'avait été mis en chantier qu'en 1873. On a paru s'arrêter alors dans l'accroissement des dimensions des croiseurs et l'on a cherché la réalisation de grandes vitesses sur de moindres coques, au moyen de la légèreté de construction due à l'emploi de l'acier. C'est ainsi qu'en 1877 et 1878 ont été lancés : des chantiers anglais les croiseurs en acier doublé de bois et de cuivre, *Iris* et *Mercury*, de 3735 tonneaux, qui ont atteint 18ⁿ,5 et, du chantier de Saint-Nazaire, le *Milan* de

poids relatifs plus faibles que ceux des machines du commerce. Celles-ci, devant fonctionner à grande vitesse et sans interruption pendant de longues traversées, exigent une solidité beaucoup plus grande que celle des bâtiments de guerre qui ne sont jamais mises à de pareilles épreuves et qui, d'aucun côté de la Manche, ne pourraient y résister. Il est à remarquer, d'autre part, que les machines et les propulseurs français donnent une meilleure utilisation du travail moteur, ce qui rétablit en partie la balance. Enfin, en ce qui concerne les consommations de combustible par cheval et par heure, elles semblent à peu près les mêmes dans les deux marines. Ainsi le tableau H donne 1^k,300 pour la consommation du *Marengo* français et 1^k,260 pour celle de l'*Hercules* anglais. (Note de l'auteur.)

1546 tonneaux seulement, qui a atteint près de 18 nœuds. Mais la lutte d'accroissement des dimensions et des vitesses ne s'arrêterait pas là, si les renseignements donnés par M. Weyl dans sa brochure *Questions maritimes* étaient exacts. D'après cet écrivain, on ferait en France l'étude d'un croiseur devant filer 19ⁿ,5 et l'on aurait arrêté en Angleterre les plans d'un croiseur à pont blindé de 10500 tonneaux devant filer 21 nœuds et armé de 4 canons de 65 tonneaux. Ce croiseur monstre ne mesurerait pas moins de 140 mètres de longueur et coûterait 10 millions.

Cette loi inéluctable du progrès, qui oblige à créer, dans chaque construction nouvelle, un type supérieur à celui qui l'a précédé et qui, l'expérience le montre, est à peu près la seule à invoquer en matière de constructions navales, retrouve donc son application, avec toutes les dépenses qu'elle entraîne, dans la construction des croiseurs. Ce serait en vain que, pour s'y soustraire et par dépit, on abandonnerait la construction des grands bâtiments de combat, des cuirassés, pour limiter l'action of-

fensive de la marine française à la guerre de course. La même loi s'impose pour les croiseurs qu'il faut faire chaque jour plus grands et plus rapides, à moins qu'un procédé nouveau, pareil à la substitution de l'acier au fer pour la construction des coques, ne vienne arrêter, mais pour un instant seulement, cette marche progressive et fatale, à laquelle n'échappe aucune partie du matériel naval.

Si l'on peut juger de l'avenir par le passé, il n'y a pas lieu de supposer que la lutte industrielle pour la fabrication des coques les plus légères et des machines les plus puissantes tourne à notre avantage. M. G. Charmes a écrit, à la vérité : « Que tous les progrès ont pour résultat de porter atteinte à la supériorité maritime de l'Angleterre, en donnant à son adversaire des armes qui permettent de l'égaliser. » Il oubliait que, grâce au développement pris en Angleterre par les industries de fabrication des machines, des navires et des armes, cette puissance peut laisser les autres se livrer aux inventions, assurée qu'elle est d'en tirer elle-même promptement parti. Peu

d'années après la construction du *Napoléon*, la flotte anglaise comptait plus de vaisseaux à vapeur que la flotte française. Peu de temps après les essais de la *Gloire*, ses cuirassés étaient plus nombreux que les nôtres. Parmi les croiseurs qu'elle possédait en 1881, 11 avaient filé au moins 15 nœuds à leurs essais¹. Elle en a lancé 5 autres² depuis cette époque et elle en construit 7 nouveaux plus rapides. On nous permettra, pour plusieurs raisons, de ne pas parler du nombre des nôtres et l'on peut être assuré que l'Angleterre verrait, sans déplaisir, la suprématie maritime devenir le prix de la course. Sans partager l'avis de M. G. Charmes et de ses adhérents, qui font de la destruction des bâtiments et des ports de commerce les seuls objectifs de la guerre maritime et qui voudraient transformer notre matériel naval dans ce but exclusif, nous pensons que la marine française ne doit renoncer

1. Voir le *Dictionnaire des croiseurs* de M. le lieutenant de vaisseau Dupré dans la *Revue maritime et coloniale* de 1881, V, 4. (Note de l'auteur.)

2. *Amphion, Arethusa, Phaeton, Mersey, Severn.* (Note de l'auteur.)

à aucun des moyens d'action autorisés par le droit des gens et les traités. Des croiseurs très rapides trouveront toujours leur emploi en temps de guerre, soit à purger les mers des croiseurs et des torpilleurs ennemis, soit à éclairer les escadres. Nous n'hésitons donc pas à reconnaître que la marine française a un effort à faire pour combler un arriéré dans cette partie de ses forces.

L'emploi de la vapeur a apporté, aux conditions de la guerre de course, un autre changement favorable à la puissance qui peut prétendre à la domination de la mer. Les anciens croiseurs à voiles, dont quelques-uns prenaient jusqu'à dix mois de vivres, pouvaient tenir longtemps la mer sans relâcher. Aujourd'hui les croiseurs à vapeur voient la durée de leurs croisières limitée par celle de leur approvisionnement de combustible. La distance, que la plupart de ces bâtiments peuvent franchir à la vitesse réduite de 10 nœuds, n'excède guère 3000 milles marins. Pour quelques-uns seulement on a cherché à la porter à 5000 milles. D'autre part, la tendance manifeste des puissances

maritimes étant, comme on l'a vu, d'appliquer avec rigueur les lois de la neutralité aux belligérants, ceux-ci ne doivent compter à l'avenir, pour se ravitailler, que sur leurs ports et ceux de leurs alliés. La capture de prises, portant des approvisionnements propres à être utilisés, serait une chance trop incertaine pour qu'on pût la mettre sérieusement en ligne de compte. La guerre de course exige donc, pour être pratiquée avec quelque chance de succès, hors des mers d'Europe, la possession de ports coloniaux pourvus d'approvisionnements et de moyens de réparer les navires et les machines. L'attaque et la défense de ces ports devient naturellement alors un des principaux objectifs de la grande guerre navale. Si le belligérant, maître de la mer, se contente de faire garder les atterrages des ports métropolitains et coloniaux par des lignes de croiseurs, la nécessité plus fréquente où se trouvent les croiseurs de l'adversaire de rentrer dans l'un de ces ports pour s'y ravitailler, augmente leurs chances d'être rencontrés et amenés à combattre contre des forces supérieures. Au point de vue où

nous venons de nous placer, l'emploi de la vapeur a donc créé, pour la guerre de courses, des difficultés et des chances mauvaises qui n'existaient pas à l'époque de la navigation à voiles.

Examinons, maintenant, l'influence que peut exercer sur la guerre de course l'emploi de la torpille automobile dont les perfectionnements ont été si rapides dans ces dernières années et dont on arme aujourd'hui les croiseurs comme les bâtiments de combat. — Pour repousser cet emploi de l'engin nouveau, sur tous les bâtiments armés d'artillerie, M. G. Charmes invoque le principe de la division du travail qui a donné d'excellents résultats dans l'industrie et qui, appliqué à la guerre maritime, tendrait à ne donner à chaque bâtiment qu'une seule arme, canon, torpille ou éperon, selon la destination spéciale de ce bâtiment. Sans adopter ce principe absolu, dont nous examinerons plus loin la valeur, nous inclinons à penser que, pour la guerre de course, la torpille est une arme bien inférieure au canon. Elle ne peut être employée contre les bâtiments

de commerce que pour les couler à l'improviste, avec leurs passagers et leur équipage, c'est-à-dire pour commettre une atrocité qui soulèverait la conscience publique et dont nous avons signalé les dangers dans une précédente étude. Nous n'y reviendrons pas ici. Détruire des bâtiments de commerce, après en avoir retiré le personnel, est quelquefois une nécessité imposée par les circonstances ; mais cette opération peut s'exécuter aisément sans faire le sacrifice coûteux d'une torpille. S'agit-il de contraindre un bâtiment chassé à s'arrêter, de lui adresser une semonce, le boulet ou l'obus, qui a des chances suffisantes d'atteindre à 3000 mètres, remplit beaucoup mieux le but que la torpille, dont le tir est incertain à 800 mètres. Il coûte aussi beaucoup moins cher. L'établissement de torpilles automobiles à bord de croiseurs n'est donc motivé par aucune nécessité de la guerre de courses. Il se justifie, seulement, par la prévision de rencontres avec d'autres croiseurs ou bâtiments de combat, surtout s'ils sont cuirassés. Nous venons de dire que les partisans de la doctrine

de M. G. Charmes n'admettent pas cette juxtaposition de deux armes différentes sur un même navire. Ils pensent que c'est seulement à bord d'un petit navire rapide, construit pour la recevoir, à bord d'un torpilleur, que la torpille automobile peut produire son maximum d'effet. Le moment est venu de comparer les facultés réelles des torpilleurs au rôle qu'on prétendrait leur faire jouer dans la guerre maritime.

VII

Les partisans enthousiastes des torpilleurs prétendent que leur emploi rendra désormais impossible les blocus, les attaques et les bombardements des ports ainsi que les opérations de débarquement. Formés en groupes par leur réunion à des canonnières d'un faible tirant d'eau et à des transports chargés de leurs approvisionnements, ces torpilleurs, disent-ils, pourront livrer combat en haute mer, aux escadres de cuirassés qui existeraient encore, les détruire et les remplacer dans la domination de la mer si elle n'est pas stérile en résultats.

Le numéro du 15 juillet 1885 de la *Nouvelle Revue* renferme les récits épiques de batailles

fantaisistes, dans lesquelles les torpilleurs déploient des qualités qui leur sont à bon droit contestées, et ont facilement raison de cuirassés privés des moyens défensifs qu'il est facile et urgent de leur donner.

On ne peut supposer, en effet, qu'un matériel aussi coûteux que nos bâtiments cuirassés soit condamné, sans que des efforts aient été tentés pour lui rendre une partie au moins de la valeur que l'avènement des torpilleurs semble lui avoir fait perdre. Plusieurs moyens d'atteindre ce but ont été proposés, essayés même. Il ne s'agit plus, aujourd'hui, que d'aboutir, en consacrant à la défense des cuirassés une partie de l'ardeur et de l'intelligence qui ont été mises à en perfectionner l'attaque. Il faut les prémunir contre les surprises, en améliorant leur système d'éclairage et en créant pour leur garde des types convenables de contre-torpilleurs à grande vitesse, les mettre à l'abri des coups de torpilles au moyen de ces filets en acier que M. G. Charmes repoussait avec horreur et qui ont, cependant, donné d'excellents résultats dans notre marine comme dans

la marine anglaise¹, enfin, il faut chercher à rendre les grands bâtiments de combat insubmersibles par le cloisonnement et l'emploi des matelas obturateurs et encombrants proposés, depuis plusieurs années, par M. le capitaine de vaisseau Pallu de La Barrière.

Le but que l'on poursuivra ainsi pourra n'être pas entièrement atteint. Il faut même s'y attendre. Mais les efforts tentés n'auront pas été inutiles si l'on est parvenu à augmenter les chances pour les cuirassés de détruire leurs adversaires sans être frappés par eux. Sur mer rien n'est absolu, on a seulement des chances.

Même en admettant la réalisation de ces de-

1. Il est insensé, dans l'état de notre budget, écrivait M. G. Charmes, « de faire l'expérience coûteuse d'un moyen de défense aussi manifestement inefficace ; mais, en revanche, rien n'est plus conforme à l'intérêt des chefs de la marine, ainsi qu'aux fantaisies des ingénieurs. L'argent... on va le gaspiller à des inventions manifestement extravagantes. » (*Les Torpilleurs autonomes*, p. 78.)

Le succès récemment obtenu à Toulon dans l'emploi des filets métalliques pour protéger les carènes contre les torpilles automobiles venge suffisamment de ces accusations les fonctionnaires qui en ont été l'objet. Ce qui constituerait un véritable gaspillage serait l'abandon de nos cuirassés au moment où se présentent plusieurs moyens de les défendre contre les torpilleurs. (*Note de l'auteur.*)

siderata, nous ne croyons pas qu'une escadre cuirassée soit en sûreté, si elle est mouillée de nuit sur une rade ouverte, exposée à l'attaque de béliers et de torpilleurs. Des béliers auraient suffi autrefois pour mettre en danger une escadre aussi témérairement aventurée.

Les torpilleurs ont rendu le danger plus redoutable.

Il faut admettre aussi qu'une escadre qui, sans ports alliés, opérerait dans une mer resserrée comme la Baltique, y courrait de grands périls, surtout en présence du développement donné avec raison par les puissances riveraines à leurs flottilles de torpilleurs.

Il est d'autres opérations interdites aux escadres actuelles, sous peine de courir les chances d'une destruction complète; ce sont celles qui consistent à forcer des passes pour pénétrer dans une rade ou un port ennemi, défendu à la fois par des batteries, des torpilles fixes et des torpilleurs. Lorsque l'espace et le fond manquent à un bâtiment pour éviter un torpilleur, sorti à l'improviste d'une anfractuosité de la côte, et que la nécessité de ma-

nœuvrer et de combattre fait obstacle à l'emploi des filets, ce bâtiment se trouve à la merci d'un coup de torpille. Aucun doute ne peut subsister sur ce point.

Mais M. G. Charmes et ses adhérents ne se contentent pas, pour les torpilleurs, du rôle, si important cependant, qu'ils peuvent jouer dans ces différentes circonstances et qu'aucun esprit sérieux ne leur conteste. Ils réclament pour cet engin la domination absolue de la haute mer avec ses conséquences, la destruction des bâtiments ennemis de guerre et de commerce qui oseraient encore s'y montrer.

Pour juger cette prétention, il est nécessaire de demander, aux auteurs qui la soutiennent, des indications précises sur le type ou le groupe de bâtiments torpilleurs destiné à réaliser ces exploits.

Lorsqu'on étudie les différentes publications de M. G. Charmes, on est surpris de lui trouver, à ce sujet, deux opinions différentes, suivant le recueil ou le livre dans lequel il écrit. Dans son livre des *Torpilleurs autonomes*, qui réunit les articles de la *Revue politique* et du *Journal*

des Débats, il définit ainsi le type nouveau destiné à régner sur les mers : « bateau torpilleur de moins de 50 tonnes, capable de naviguer en haute mer aussi longuement et aussi sûrement qu'un cuirassé sans mâture de 10 000 tonnes, avec une supériorité de vitesse de plusieurs nœuds sur celui-ci et des approvisionnements suffisants pour conserver une indépendance complète, pour n'avoir besoin du secours d'aucun bâtiment. » Ailleurs, il dit, après avoir parlé de la navigation des deux torpilleurs 63 et 64 avec l'escadre d'évolutions : « Le torpilleur est devenu indépendant, autonome, libre de ses mouvements : le voilà lancé à la surface des flots, où il n'a plus besoin de personne pour le soutenir et le protéger. »

Tout, dans les écrits de M. G. Charmes, semble indiquer qu'en effet il applique les lignes qui précèdent aux torpilleurs garde-côtes de 1^{re} classe des types 61 et suivants. Ces petits bâtiments ont un déplacement de 46 tonnes, une longueur de 33 mètres, une largeur de 3^m, 28 et un tirant d'eau de 0^m, 63 à l'avant et 1^m, 93 à l'arrière. Ils sont munis, à l'avant, de deux

tubes inclinés pour le lancement des torpilles sous l'eau, dans un-plan parallèle à la quille. Ils n'ont aucune artillerie ; quatre torpilles Whitehead constituent leur seul armement. Leur machine, du système *compound* de 100 chevaux nominaux, peut en développer 575 avec le tirage forcé, et leur aurait imprimé une vitesse de 22 nœuds aux essais. Cette vitesse est nécessairement réduite, aujourd'hui, par les additions de poids qu'ont entraîné les installations supplémentaires dont le séjour du bord a démontré la nécessité. L'équipage est de 13 hommes, y compris le capitaine. Ces torpilleurs prennent seulement trois jours d'eau¹, huit jours de vivres et neuf tonneaux de charbon qui leur permettent de parcourir 1 000 milles avec une vitesse de 10 nœuds. Ils sont donc loin de satisfaire au programme de M. G. Charmes ; car il n'est pas de cuirassé qui ne soit en état

1. On est confondu en pensant qu'il a pu être question de faire la guerre en haute mer avec des bateaux portant seulement trois jours d'eau douce pour la machine et pour l'équipage. Aussi n'écrivons-nous ce chiffre qu'après l'avoir contrôlé par des renseignements authentiques. — M. le contre-amiral Dupin de Saint-André dit seulement deux jours. (*Note de l'auteur.*)

de parcourir 3 000 milles à cette vitesse. Quant à leurs qualités nautiques, on est aussi fort loin de compte. On prétendait baser leur réputation, comme bâtiments de mer, sur les résultats d'une traversée effectuée, en 1884, de Toulon à Villefranche par les torpilleurs n° 63 et 64, accompagnant l'escadre d'évolutions. « Pendant cette traversée, écrit M. Charmes, l'escadre a été accueillie par une violente bourrasque de l'est, une des plus terribles qu'on puisse subir dans la Méditerranée... Les deux garde-côtes *Tonnerre* et *Vengeur* ont relâché... Les deux torpilleurs n'ont pas souffert. »

Suit une poétique description de leur lutte contre un mauvais temps, qualifié ailleurs de tempête. Mais un simple extrait d'un journal de bord, donnant le numéro ou la qualification précise de la brise qui soufflait, aurait été plus utile pour l'appréciation d'un fait sur lequel repose tout le système de guerre de M. G. Charmes et de ses adhérents ; or, nous tenons d'une personne bien renseignée que cette formidable tempête n'a pas été classée plus haut que *bonne brise* sur les journaux des bâtiments de l'esca-

dre. La relâche des garde-côtes prouve, seulement, que la marine française possède encore certains navires cuirassés dont les qualités à la mer laissent à désirer.

L'appréciation optimiste des qualités nautiques et de l'habitabilité des torpilleurs dont il s'agit, que renferment les écrits de M. G. Charmes, avait eu des contradicteurs. Le passage suivant d'une étude de M. Weyl, ancien officier de marine et correspondant du journal *le Temps*, nous en fournit la preuve :

« Inhabitables par temps moyen, les torpilleurs autonomes peuvent faire un effort dans ces circonstances, dans lesquelles l'homme sacrifie tout au but suprême, mais ils sont incapables de lutter de longues heures contre une grosse mer. Les forces humaines ont des limites et les épreuves que supportent les équipages des torpilleurs ne peuvent se décrire. Les bateaux sont solides, bien construits ; mais la vie est un martyre sur ces frêles coques ; c'est cruauté de forcer des êtres humains à les habiter. Bien plus, dès que le temps est mauvais, les torpilleurs ont des mouvements de tangage

et de roulis désordonnés qui rendent le service tellement pénible, la manœuvre des torpilles si difficile, que le tir devient incertain. »

Ces appréciations sont, dans une large mesure, corroborées par les résultats des traversées effectuées, l'hiver dernier, des ports du Nord à Toulon, par plusieurs de ces torpilleurs. Une seule, celle du torpilleur n° 61, nous est officiellement connue par l'insertion, dans la *Revue maritime et coloniale* d'avril 1886, du rapport de mer de son commandant, le lieutenant de vaisseau Le Roy. Ce rapport, rédigé avec une simplicité et une précision qui inspirent la confiance, nous initie aux difficultés et aux périls d'une navigation qui fait le plus grand honneur aux capitaines des bâtiments qui l'ont accomplie, si elle ne confirme pas les espérances fondées sur les qualités nautiques de ces bâtiments.

Le torpilleur n° 61, parti le 30 janvier 1886 de Brest, est arrivé le 23 février à Toulon, après avoir relâché successivement à Camaret, Morgat, Port des Barques, le Ferrol, Lisbonne, Malaga et Valence. Il n'a fait aucune avarie;

mais il a été obligé de coïncider les portes de ses tubes lance-torpilles, pour empêcher l'introduction de l'eau. Il se comportait bien sous certaines allures, particulièrement avec le vent de l'arrière du travers ; mais il souffrait beaucoup en prenant la mer et le vent debout ou sur l'avant du travers. A cette allure, la machine, dont on ne pouvait modérer assez la vitesse, donnait, par suite de l'émersion accidentelle de l'hélice, de fortes secousses qui faisaient trembler tout l'arrière, et qui semblaient devoir amener une dislocation de la machine. « En somme, écrivait M. Le Roy, qui, deux fois durant le voyage, avait envoyé son équipage à terre se reposer, on peut naviguer et vivre à la mer sur un torpilleur, si on n'exagère pas le nombre de jours à lui faire passer au large, sans qu'il vienne se ravitailler et donner, en même temps, à son personnel le repos nécessaire après quelques jours de croisière. Ce personnel doit être un personnel d'élite, vraiment habitué au rude labeur à accomplir ; » condition, ajoutons-nous, qui sera d'autant plus difficile à remplir qu'on augmentera le nombre de ces bâtiments.

Il y a lieu de penser que le seul rapport qui ait été publié sur la navigation de ces torpilleurs n'est pas celui qui leur est le plus défavorable, et que les autres torpilleurs n'ont pas eu moins de difficultés à surmonter, de périls à braver. S'il est vrai que l'un d'eux a eu le foyer de sa chaudière éteint par l'embarquement de la mer dans le tuyau de sa cheminée, qu'un autre, dont la boussole était affolée par les trépidations, a été forcé de se diriger comme autrefois par l'étoile polaire, nous ne serions pas éloigné de partager l'opinion émise par M. le contre-amiral Dupin de Saint-André, dans la *Revue des Deux Mondes* du 15 juin 1886, que, « si l'un de ces torpilleurs avait été surpris par un de ces gros temps si fréquents pendant la mauvaise saison, il eût pu être compromis et il l'eût été certainement si, dans de telles conditions, le moindre accident fût arrivé à sa machine ».

Nous ne devons parler qu'avec une extrême réserve des récentes manœuvres de l'escadre cuirassée, commandée par le vice-amiral Lafont, et de la division mixte, commandée par

le contre-amiral Brown de Colstoun; mais il y a des faits tellement notoires, qu'ils appartiennent dès à présent à la discussion. Celui, par exemple, de l'absence des deux tiers des torpilleurs du champ de la bataille qu'ils devaient livrer à l'escadre cuirassée, réfugiée dans la rade d'Ajaccio; absence due à un mauvais temps que ces torpilleurs ne pouvaient affronter, bien qu'il n'apportât aucun obstacle à la navigation des paquebots sur cette côte¹. Celui aussi de l'impossibilité où se trouvaient les torpilleurs de lancer leurs torpilles, quand la vitesse était rapide ou la mer un peu forte.

Concluons qu'il n'est plus permis, aujourd'hui, d'attribuer aux torpilleurs, des types 60 et suivants, des qualités nautiques qui leur permettent de tenir avec sécurité la haute mer et d'y combattre. Ils ont pu effectuer sur la côte de courtes traversées, de relâche en relâche, attendant pour franchir rapidement chaque étape le retour du beau temps. Mais aucun n'a tenu la mer en face d'un coup de vent, comme

1. Voir ci-après, *Troisième Partie*, pages 270 et suiv.; *Défense des côtes*, un récit plus complet de ces manœuvres. L. B.

il serait obligé de le faire s'il croisait au large.

M. G. Charmes a, d'ailleurs, une façon toute nouvelle d'envisager la question nautique. Il ne conteste pas la souffrance physique du personnel embarqué pendant un certain temps sur les torpilleurs autonomes, mais il y voit pour la marine un grand progrès moral. Suivant lui, « ces bâtiments sont une école de navigation où tout le monde trouve sa place. Désormais, il faudra souffrir, affronter les trépidations des torpilleurs pour obtenir des grades... Dès l'instant où le bien du pays l'exigera, les officiers de marine n'hésiteront pas à accepter cette situation. » Qui pourrait en douter? Mais il reste à faire la preuve que l'ordre des choses nouveau, la prétendue réforme qu'il s'agit d'imposer à la marine, est véritablement conçue dans son intérêt, et, surtout, dans l'intérêt du pays. Or, au lieu de cette preuve impossible à faire en présence des résultats des expériences connues, nous ne trouvons, dans les *Torpilleurs autonomes* et la *Réforme de la marine*, que des reproches d'égoïsme et des insinuations malveillantes à l'égard des adversaires de la doctrine.

De pareils procédés de polémique, si nous avions pu y descendre, nous seraient interdits par la fin prématurée de leur auteur ; qu'il nous soit permis, cependant, de signaler dans ses écrits une grave contradiction sur le fond même de la question, sur le caractère de l'instrument nouveau destiné à remplacer les bâtiments actuels de combat, dans la guerre du large aussi bien que dans la guerre de côtes.

Dans les articles de M. Charmes, publiés par la *Revue politique et littéraire* et par le *Journal des Débats*, dans le livre des *Torpilleurs autonomes* qui les reproduit, cet instrument a reçu le nom de torpilleur autonome, indépendant. Nous avons donné plus haut sa définition générale et les dimensions d'un torpilleur auquel elle s'applique. Dans la *Réforme de la marine*, ouvrage qui résume deux années de polémique dans la *Revue des Deux Mondes*, on lit encore le nom de torpilleur autonome ; mais la chose a disparu. Le torpilleur type a perdu toute son indépendance. Il a besoin, pour combattre, d'être défendu ; pour tenir la haute mer, d'être escorté par un transport chargé de l'approvisionner.

Dans l'article de la *Nouvelle Revue*, signé par « un ancien officier de marine », on constate aussi la même évolution de la doctrine; mais c'est dans le livre de M. G. Charmes que nous pourrons mieux l'étudier. « En dehors des tubes de lancement, écrit cet auteur, le torpilleur ne devra être chargé d'aucune arme, ni canons-revolvers, ni même fusils. C'est un torpilleur d'attaque, uniquement destiné à courir sus aux gros navires. Si on lui donnait un hotchkiss, comme on a déjà proposé de le faire, le capitaine risquerait d'être tenté de se battre avec un torpilleur ennemi, négligeant, de la sorte, le seul but qu'il doit poursuivre;.... mais, à côté du torpilleur d'attaque, nous placerons un torpilleur qu'on pourrait appeler torpilleur de défense, dont la fonction sera de faire la chasse aux torpilleurs ennemis, afin de débayer le terrain pour son camarade de combat. Le torpilleur de défense n'aura pas de tube de lancement, c'est-à-dire pas de torpille Whitehead. Son armement se composera de trois ou quatre hotchkiss d'aussi fort modèle que l'on pourra, et d'une torpille portée au bout d'une

hampe... Les bateaux marcheront toujours ensemble... mais ils devront s'approvisionner au bout de sept à huit jours de mer... Dans leurs longues croisières, ils devront, eux aussi, être escortés par des transports. »

Ainsi l'aveu en est fait. Ce torpilleur autonome, capable de détruire les plus gros cuirassés et les flottes de transport, destiné à écumer, sans merci et presque sans péril, les routes commerciales du globe et qu'on nous présente comme l'instrument d'une véritable révolution dans la guerre maritime, est lui-même dans l'impuissance de se défendre, autrement que par la fuite, contre les embarcations ou les navires d'un assez faible tirant d'eau pour n'être pas atteints par ses torpilles et armés de quelques pièces à tir rapide, dont les projectiles traverseraient aisément les tôles de sa coque et de sa chaudière. Il lui faut un défenseur, armé de cette même artillerie, que le principe de la division du travail, qui fait partie intégrante de la doctrine nouvelle et dont nous parlerons plus loin, ne permet pas de placer sur le torpilleur. Et cependant, par une de ces con-

traditions assez fréquentes dans l'œuvre de M. G. Charmes, on laisse au défenseur une torpille portée, juste ce qui est nécessaire pour lui conserver l'étiquette trompeuse de torpilleur. — Au lieu de torpilleurs autonomes, nous avons maintenant des torpilleurs conjugués qui se complètent mutuellement pendant le combat et qui doivent rester rivés l'un à l'autre pendant la navigation. Mais ici se présentent deux écueils redoutables, à l'un desquels vient nécessairement se heurter ce bizarre et nouveau système de combat.

Ras sur l'eau, les torpilleurs qui nous occupent ne s'aperçoivent pas de loin. C'est une qualité, lorsqu'il s'agit d'attaquer un bâtiment par surprise. C'est un grave défaut pour la navigation de conserve. La séparation des torpilleurs conjugués aurait lieu fréquemment la nuit ou par un mauvais temps, et, s'ils se rapprochaient trop pour l'éviter, ils courraient le risque de s'aborder dangereusement, comme le cas s'est présenté trois fois en quelques jours dans les récentes manœuvres entre Toulon et la Corse.

Ces chances d'abordage deviendraient des certitudes si, comme le proposent M. G. Charmes et ses adhérents, on réunissait plusieurs paires de torpilleurs à des canonnières pour en former une flottille, escortée et approvisionnée par un ou plusieurs transports. Des faits récents autorisent à penser qu'avant d'avoir parcouru un long trajet avec des circonstances de temps un peu défavorables, une pareille flottille aurait perdu la moitié de ses bâtiments par des abordages ou des séparations. Quel serait le sort des torpilleurs, arrivés à l'épuisement de leur charbon, de leur eau et de leurs vivres, et séparés à la fois du transport nourricier et de leurs camarades de combat? On peut être certain que, s'ils avaient l'heureuse chance de rencontrer un paquebot ennemi, ils n'hésiteraient pas à lui demander de l'eau et des vivres avant de le couler.

La nature et le rôle de ces transports, destinés à accompagner les groupes de torpilleurs, sont définis ainsi qu'il suit par M. G. Charmes dans la *Réforme de la marine* (p. 137) : « Ils auraient des vitesses de 16 à 17 nœuds et un

armement de canons de 14 centimètres et de hotchkiss leur permettant de combattre en cas d'absolue nécessité ; mais, d'ordinaire, ils ne se défendraient pas eux-mêmes. Ils seraient tout simplement le parc de réserve, le convoi des petits bateaux, demeurant le plus possible en dehors des luttes, se tenant même, au besoin, sur des points déterminés où il sera toujours aisé de les rejoindre, à une certaine distance des routes commerciales que les torpilleurs et les canonnières écumeront. Ces transports porteront les approvisionnements et les munitions. »

M. G. Charmes ne semble pas prévoir que différentes circonstances, le mauvais temps, la présence de forces supérieures, puissent empêcher les transports et la flottille de se retrouver ensemble au rendez-vous après s'être séparés. C'est, cependant, un cas qui peut se présenter souvent et qui rendrait fort critique la situation des transports et des torpilleurs, exposés, les premiers à être capturés ou détruits par l'ennemi, les seconds à manquer de charbon et de vivres, et à rester comme des épaves

sur la surface de l'Océan. En outre, il déclare voués à une destruction certaine, par les torpilleurs de haute mer, les transports chargés de troupes pour une expédition, et il ne craint pas toutefois de donner pour base aux opérations de ces torpilleurs de haute mer la présence de transports chargés de leurs approvisionnements. Pourquoi ceux-ci échapperaient-ils aux coups des torpilleurs ennemis, lorsque les transports chargés de troupes seraient fatalement coulés par les torpilleurs adverses? Et, si les transports chargés des approvisionnements des torpilleurs étaient coulés, les flottilles dissoutes, pourquoi les transports chargés de troupes ne rempliraient-ils pas impunément leur mission? Il y a là une contradiction évidente, comme on en rencontre à chaque pas dans l'exposition d'une doctrine basée sur l'imagination plutôt que sur les faits et la logique.

Concluons de ce qui précède que les torpilleurs autonomes ou conjugués de M. G. Charmes n'ont aucun rôle à remplir dans la guerre du large. Mais, dira-t-on, pourquoi n'en pas augmenter les dimensions pour leur donner

les qualités nautiques qui leur manquent, les approvisionnements qui les rendraient réellement autonomes, et un armement d'artillerie légère pour qu'ils se défendent eux-mêmes? A cette question, nous répondrons, avec M. G. Charmes lui-même, que l'augmentation des dimensions les rendrait moins propres au genre d'opérations pour lequel ils ont été d'abord construits, à la guerre de surprise sur le littoral. Cette prétention de vouloir faire du torpilleur une selle à tous chevaux, un engin universel, peut n'être pas contraire au principe de la division du travail, si souvent invoqué par nos contradicteurs; mais elle heurte un autre principe moins contestable et plus généralement accepté en marine : celui de la spécialisation des types, c'est-à-dire de leur adaptation à la mission spéciale qu'ils auront à remplir.

VIII

Une des raisons, invoquées par M. G. Char-
mes et ses adhérents pour déclarer la domina-
tion de la mer sans résultats pratiques et les
escadres de cuirassés inutiles, est que les ports
de guerre sont désormais inattaquables. S'ils
entendent affirmer l'impossibilité de forcer,
sans courir de grands risques, sans s'exposer
même à un désastre, les passes de ports de
guerre, défendues à la fois par des torpilleurs,
des torpilles fixes, et des batteries et forts blindés,
armés de pièces de gros calibre, nous
partageons leur avis. Ainsi comprise, l'épi-
thète d'inattaquable peut aujourd'hui s'appli-
quer à un certain nombre de ports de guerre
européens. Mais ceux, en plus grand nombre
peut-être, qu'on aperçoit du large et que l'en-

nemi peut atteindre par son artillerie, sans franchir aucune passe, sont, malgré les ouvrages avancés qui les défendent, exposés à des bombardements rendus plus destructeurs par les substances explosibles et inflammables dont on peut charger les obus.

Compter d'une manière absolue sur les torpilleurs pour repousser cette attaque en plein jour, c'est oublier qu'ils sont sans défense contre des embarcations ou de petits navires armés d'une artillerie légère, et que des bâtiments de combat, lorsqu'ils stationnent ou marchent à petite vitesse, peuvent aisément être protégés contre les torpilles portées et automobiles par ces filets métalliques, dont l'expérience a démontré l'efficacité. L'attaque, pour le bombarder, d'un port de guerre situé comme nous venons de l'indiquer, n'a donc rien de téméraire. Elle peut entrer dans le cadre des opérations de celui des deux belligérants qui est maître de la mer, à la suite d'un combat heureux ou par la supériorité incontestée de ses forces. Elle aura des chances de succès d'autant plus grandes que l'escadre assaillante com-

prendra des navires plus nombreux et plus forts, armés d'une puissante artillerie, et sera gardée par un plus grand nombre de contre-torpilleurs, c'est-à-dire d'embarcations ou petits navires armés d'une artillerie légère de canons à tir rapide ou de canons-revolvers.

Si le port attaqué renferme une escadre numériquement inférieure à celle de l'assaillant, elle doit prendre part à la défense, avec les batteries et les forts extérieurs. Qu'on ne dise donc pas qu'autant vaut supprimer les bâtiments cuirassés, s'ils sont obligés de se réfugier dans les ports, lorsqu'ils sont en nombre inférieur à ceux de l'ennemi. A ce moment, leur rôle défensif commence, et, si le port où ils sont retirés n'est pas inattaquable par lui-même, ils peuvent le rendre tel par leur concours à la défense ou, au moins, faire payer chèrement à l'agresseur l'audace de son attaque.

La présence du garde-côte cuirassé le *Fulminant* parmi les torpilleurs qui, dans les manœuvres récentes de l'escadre, défendaient Toulon, prouve suffisamment de quelle utilité

peut être, en pareille circonstance, la coopération de bâtiments cuirassés.

A cela, d'ailleurs, ne doit pas se borner l'action d'une escadre bloquée. Il faut qu'inférieure en nombre elle tire parti des avantages de la défensive pour rétablir la balance des forces.

En 1862, l'escadre d'expériences des cuirassés, qui venait de quitter Cherbourg, reçut devant Brest un coup de vent qui la dispersa. Si une escadre de blocus ennemie s'était trouvée dans les mêmes circonstances, une escadre française, bloquée, très inférieure en nombre, sortant à la fin du coup de vent, aurait pu l'attaquer avec avantage, combattre et détruire successivement ses bâtiments dispersés et maltraités par le mauvais temps.

La puissance maritime, que l'infériorité de ses forces a obligée d'abandonner à son ennemi l'empire de la mer, peut donc encore employer ses escadres à protéger ses ports et ses côtes, et même, en profitant de circonstances favorables, à combattre son adversaire avec quelques chances de succès.

Au nombre des opérations maritimes, ren-

dues impossibles par les grandes vitesses des croiseurs et l'emploi des torpilleurs, M. G. Charmes range les blocus des ports et des côtes. « Il n'y aura pas, écrit-il, de blocus qui ne puisse être aisément forcé, nous ne disons pas la nuit, tâche facile, mais en plein jour devant l'escadre ennemie. Il est donc clair que la guerre d'escadre n'a plus de raison d'être, puisqu'elle ne saurait assurer la domination des mers à la nation qui en sortira victorieuse. »

L'erreur de M. G. Charmes est de supposer qu'autrefois les blocus étaient plus faciles à maintenir avec rigueur. Nos ports ont été bloqués par les Anglais, pendant la durée presque entière des guerres de la première République et de l'Empire, sans que des croiseurs et des escadres entières aient cessé d'en sortir, en profitant de circonstances favorables qui manquaient rarement de se présenter. Le but que se proposaient les ennemis était moins d'empêcher les sorties que d'en être avertis, afin de poursuivre aussitôt les escadres ou les croiseurs qui se hasardaient à prendre la mer. C'est ainsi que, pendant l'hiver, ils surveillaient l'en-

trée de Brest en mouillant dans la baie de Douarnenez, où, pour tenir contre le mauvais temps, ils dépassaient les mâts de hune. Avec ses trois passes du Four, de l'Iroise et du Raz de Sein, cette entrée passait déjà pour impossible à bloquer. Devant Toulon, le mistral offrait aussi au blocus hermétique des difficultés insurmontables en présence desquelles venaient échouer l'habileté et l'audace de Nelson lui-même. Il laissait échapper l'escadre de Ville-neuve et la poursuivait au fond de la Méditerranée, lorsqu'elle faisait route pour les Antilles.

L'emploi de la vapeur n'a pas donné moins de facilité aux bâtiments bloqués, pour tromper la surveillance de l'ennemi, qu'à celui-ci pour resserrer son blocus. L'éperon, aussi bien que la torpille, peut faire courir de grands dangers aux bâtiments qui s'aventurent, la nuit, sur des rades ou dans le voisinage de ports ennemis, qu'ils tiennent bloqués. La situation n'a donc pas changé. Les blocus restent possibles, mais faciles à forcer. Comme autrefois ils ne peuvent être établis que par le belligérant, maître de la mer, et la possibilité de

les établir doit faire attacher encore du prix à cette domination.

Enfin, les adeptes de la nouvelle école déclarent inutiles et dangereuses toutes les opérations de transport et de débarquement de troupes, que rend possibles la domination de la mer. Ils en donnent plusieurs motifs, que nous allons examiner successivement. — En premier lieu, les nombreux transports qu'exigerait une expédition importante occuperaient un tel espace que des béliers ennemis pourraient facilement, la nuit, jouer de l'éperon sur quelques-uns de ces bâtiments et les couler. Des torpilleurs de haute mer pourraient aussi suivre cette flotte sans être vus et, la nuit venue, se lancer sur le convoi pour en couler une partie.

En ce qui concerne les béliers, leur création remonte à une vingtaine d'années et il n'était venu encore à l'idée de personne qu'elle devait avoir pour effet de rendre les transports de troupes impraticables. Il faut, pour être dans la vérité, admettre que les transports n'auront pas une moindre vitesse que les béliers et sau-

ront les éviter s'ils les aperçoivent. Il faut supposer aussi la flotte de transports suffisamment escortée et éclairée.

Les torpilleurs seraient plus dangereux s'ils pouvaient réellement tenir la haute mer, indépendants de tout bâtiment pour les défendre et les approvisionner. Nous avons vu qu'il n'en était pas ainsi, au moins pour les types actuels qu'on nous présente, cependant, comme les instruments de la réforme de notre matériel naval. C'est ici le lieu de signaler une de leurs infirmités qui suffirait pour leur interdire toute pensée de surprendre, la nuit, les bâtiments en haute mer. L'emploi du tirage forcé est nécessaire lorsqu'ils veulent atteindre les grandes vitesses qui les rendent si redoutables; mais, alors, leurs tuyaux de cheminée vomissent un épais nuage de fumée qui, le jour, signale leur présence bien mieux que la voilure des anciens bâtiments à voiles. La nuit, cette colonne de fumée devient lumineuse à sa base et rend le torpilleur plus facile à reconnaître et à suivre qu'un grand bâtiment, dont les feux de navigation sont éteints, comme ils doivent l'être

en temps de guerre. Supposons donc un torpilleur qui, après avoir rencontré un ennemi, veut attendre la nuit pour l'attaquer. Marchant à une vitesse modérée, qui suffit pour accompagner cet ennemi à distance, il peut n'en être pas aperçu ; mais, dès le moment où il veut le joindre en forçant sa vitesse, la flamme et la fumée sortant de son tuyau révèlent sa présence et l'exposent à servir de cible à son adversaire s'il s'en rapproche. Donc, point de surprises possibles par les torpilleurs en haute mer. Encore une illusion à leur égard que les faits observés ont dissipée.

Aux yeux de M. G. Charmes, les opérations de débarquement, rendues fort dangereuses par les attaques des torpilleurs pendant la navigation des flottes de transport, auraient perdu toutes chances de succès depuis l'énorme accroissement des effectifs des armées européennes. Les corps d'armée les plus nombreux que puissent transporter les flottes actuelles trouveraient devant eux, en débarquant, des forces supérieures.

Ce raisonnement est juste lorsqu'on l'ap-

plique à des opérations offensives sur le territoire continental des grandes puissances européennes; mais, en dehors de ce territoire, il reste encore en Europe un assez vaste champ pour des opérations maritimes agressives. Il ne conviendrait pas de chercher à prévoir ici les groupements d'alliances ni les éventualités qu'une guerre pourrait entraîner, encore moins d'indiquer les points faibles sur lesquels la situation intérieure de nos ennemis possibles pourrait nous amener à porter nos coups. Sans menacer personne et sans avoir un objectif déterminé et précis, la France doit conserver tous ses moyens d'action. Des circonstances imprévues peuvent, à chaque instant, lui en faire trouver l'emploi. D'ailleurs, elle a la Corse et l'Algérie à défendre, et cette raison pourrait suffire pour lui interdire de rayer les transports de troupes des opérations que sa marine peut avoir à entreprendre. Elle a aussi, hors des mers d'Europe, des colonies, des points de ravitaillement à défendre, à protéger. Si, comme l'écrit M. G. Charmes, la guerre de course est celle de l'avenir, comme elle ne peut

se soutenir qu'en s'appuyant sur des centres de ravitaillement, la puissance qui possède ou qui a conquis la supériorité sur mer a le plus grand intérêt à s'emparer des points de ravitaillement de son ennemi, et celui-ci ne doit rien négliger pour les défendre. Pour atteindre l'un ou l'autre but, les belligérants devront, sans s'arrêter à la crainte des torpilleurs, recourir à des expéditions et à des transports de troupes. Comment seraient défendus nos ports coloniaux, nos points de ravitaillement? D'après M. G. Charmes (*Réforme de la marine*, p. 107), « on n'aurait pas besoin de les entourer de fortifications. Nos cuirassés transformés, nos flottilles de petits bâtiments, tour à tour offensifs et défensifs, veilleraient, mieux que de coûteuses forteresses qui n'existent nulle part et qu'il faudrait construire, à la garde de trop rares dépôts de charbon qu'on devrait multiplier partout. »

Ainsi, à l'économie d'une marine de combat s'ajouterait celle des fortifications de nos colonies, et l'on ne tarderait pas à faire l'économie des colonies elles-mêmes lorsque, défendues

par des moyens aussi insuffisants, sans secours de la métropole, elles seraient tombées entre les mains de l'ennemi. Car ces torpilleurs, si dangereux pour les grands bâtiments et sur lesquels on fait reposer la défense de nos ports coloniaux, sont, comme on l'a vu, impuissants à se défendre eux-mêmes contre les embarcations ou les petits navires rapides, armés d'une légère artillerie que l'agresseur, maître de proportionner ses moyens d'attaque aux forces de la défense, ne manquerait pas de leur opposer en nombre supérieur. Les canonniers ne seraient pas plus heureuses contre des cuirassés. La vitesse, leur principale arme d'après nos contradicteurs, leur permettrait de fuir, mais non de résister. Ni les torpilleurs ni les canonniers ne pourraient donc s'opposer aux projets de l'assaillant, soit qu'il débarquât des troupes pour s'emparer du port attaqué, après l'avoir assiégé, soit qu'il voulût le détruire par un bombardement. Nos points de ravitaillement ne tarderaient pas alors à devenir, comme en des temps néfastes, la proie facile de l'ennemi, et la guerre de

course perdrait les bases d'opération sans lesquelles elle est frappée d'impuissance.

Nous n'ajouterons que peu de chose à ce que nous venons de dire des canonnières proposées par M. G. Charmes pour constituer désormais, avec les torpilleurs, nos seuls bâtiments de combat. Jusqu'ici le problème de la canonnière se posait ainsi : mettre sur la plus petite coque la bouche à feu la plus puissante. La vitesse ne venait qu'en second lieu. Ainsi comprise, la canonnière n'avait pour champ d'opérations que les côtes et les fleuves, pour emploi que l'attaque ou la défense des ports et autres points stratégiques. Sur ce théâtre restreint, dans ce but spécial, son utilité n'était pas contestée. Mais M. G. Charmes donne le nom de canonnière à un bâtiment de 60 mètres de longueur, 6 mètres de largeur, 2 mètres de tirant d'eau, aussi ras sur l'eau que les torpilleurs, possédant une vitesse de plus de 20 nœuds, armé seulement de deux canons de 14 centimètres et coûtant près d'un million¹.

¹ Ces dimensions et ce prix rappellent la *Comète*, navire construit à Bordeaux pour porter 1 000 hommes de troupes,

L'ingénieur qui, avec ces dimensions, combinerait la légèreté de coque nécessaire pour atteindre une aussi grande vitesse, et la résistance à la rupture, indispensable à un bateau qui serait souvent suspendu par ses extrémités sur deux lames, résoudrait un problème dont la difficulté semble avoir échappé à l'auteur que nous critiquons. Le type de bâtiment qu'il propose ne serait pas protégé contre le tir de l'artillerie. Son seul mérite serait d'échapper, par son tirant d'eau de 2 mètres seulement, aux coups des torpilles automobiles, réglées généralement pour cheminer à la profondeur de 3 mètres. Cet avantage serait bien précaire, car il suffirait que l'adversaire réglât sa torpille pour une profondeur un peu inférieure à 2 mètres pour le faire disparaître, sans que la torpille, ainsi réglée, cessât d'être dangereuse pour les bâtiments cuirassés.

Bornons là nos observations sur ce point. Les questions de ce genre, qui ne peuvent

pendant une courte traversée, et désigné aussi sous le nom de canonnière. C'était le plus mauvais navire de la division des côtes occidentales d'Afrique, dont il faisait partie en 1870. (*Note de l'auteur.*)

être bien traitées qu'avec des détails techniques et des chiffres précis, intéressent peu le lecteur. Il faut les laisser aux conseils et aux hommes compétents. Les questions de principe seules peuvent être débattues avec fruit par la presse. C'est ici le moment d'examiner la valeur du principe de la division du travail, si souvent invoqué par nos adversaires et sur lequel ils s'appuient, non pour approprier chaque type de bâtiment à sa mission spéciale, guerre du large ou guerre de côtes, ce qui est logique, mais pour lui assigner une arme et une fonction spéciale dans le combat, sans tenir compte de la difficulté de maintenir l'unité d'action dans le groupe qui remplacerait ainsi le navire. Voici comment s'exprime à ce sujet M. G. Charmes (*Torpilleurs autonomes*, p. 79) :

« Il est évident que le principe de la division du travail, dont la fécondité est partout reconnue, doit faire enfin son entrée dans la marine qui l'a trop longtemps renié. Malgré les efforts qu'on tente pour les sauver, les masses monstrueuses des cuirassés, où l'on a

voulu accumuler toutes les armes du combat naval et où l'on n'est arrivé qu'à les neutraliser les unes par les autres en les juxtaposant, disparaîtront dans un avenir que nous croyons prochain. Un bateau n'est bon qu'autant qu'il est construit pour un but unique : pour lancer des torpilles, le torpilleur ; pour lancer des boulets, les bateaux-canon... à **chacun sa** spécialité. Ce qui est vrai **des hommes** ne l'est pas moins **des machines**. Un bateau ne saurait, à la fois, essayer de faire sauter son adversaire avec des torpilles et de le couler à coups de canon. »

Non, pas à la fois, rarement du moins ; mais successivement, suivant que la distance et les circonstances du combat sont favorables à l'emploi de l'une ou de l'autre arme. Notre contradicteur, dans son argumentation, confond le but et le moyen.

Le but de la construction du torpilleur est de détruire l'ennemi au moyen du lancement de la torpille, et non pas seulement de lancer cette torpille. Les autres navires de combat poursuivent le même but par d'autres moyens.

On ne voit pas pourquoi ces moyens différents, qui se suppléent mutuellement selon les phases du combat, ne seraient pas réunis sur le même navire dans la même main, pour rester fidèle aux principes de l'unité de commandement et de l'unité d'action qui sont des principes de guerre incontestés, tandis que celui de la division du travail n'a trouvé, jusqu'ici, d'application utile et raisonnable que dans l'industrie. Il y procure un abaissement notable des frais de fabrication ; mais il s'agit ici de combattre et non de fabriquer. La guerre maritime, qu'on l'appelle ou non guerre industrielle, est la destruction organisée qui n'a rien de commun avec la production industrielle. C'est toujours la défaite qui coûte le plus cher, et aucun sacrifice ne doit être épargné pour triompher. D'ailleurs, dans l'industrie même, le principe de la division du travail, poussé à l'excès, a de graves inconvénients moraux. On abêtit l'ouvrier lorsqu'on réduit son travail à un petit nombre d'opérations simples, toujours les mêmes et presque mécaniques. Le seul remède, alors, est de le rem-

placer par une machine. On avait divisé le travail dans les armées d'autrefois, dont l'infanterie comprenait des corps de piquiers et des corps de mousquetaires. Cependant, on n'avait pas été jusqu'aux camarades de combat, d'attaque et de défense, l'un portant la lance et l'autre le bouclier. Au mépris du principe de la division du travail, aujourd'hui, le fantassin est armé à la fois du fusil et de la baïonnette, pour se servir de l'un ou de l'autre suivant l'occasion. A bord, à la vérité, les hommes des équipages sont répartis en spécialités distinctes et formés au maniement et à l'emploi de leurs armes spéciales, pendant le combat, canons, fusils, torpilles. A ce point de vue et dans cette mesure, la division du travail est respectée, mais elle conduirait à des résultats funestes, si elle était poussée jusqu'à détruire l'unité tactique, le bâtiment de combat actuel, pour en répartir les combattants, chacun avec son arme spéciale, sur des bâtiments différents.

Dans l'état actuel des choses, qui existera probablement encore pendant la guerre de demain, l'artillerie reste l'arme principale des

combats de mer, parce qu'elle atteint le plus loin, frappe le plus sûrement et que son efficacité est le moins affectée par les circonstances variables de temps et de mer. Elle engage le combat à distance et peut préparer le succès par des coups heureux. Son tir devient plus précis et plus redoutable, à mesure que diminue la distance qui sépare les combattants. Si l'adversaire est un torpilleur, dès qu'il est à portée, les canons à tir rapide et les canons-revolvers dirigent sur lui leur feu pour le mettre hors de combat, avant qu'il n'arrive à la distance à laquelle la torpille automobile commence à être à craindre. Le principe de la division du travail s'opposerait-il à ce qu'un bâtiment, armé d'une grosse artillerie, lente à charger, se défendît des torpilleurs par de petites pièces d'un maniement plus facile et d'un tir plus rapide. S'il en était ainsi, le bon sens commanderait de sacrifier le principe et de garder les armes utiles. A moins de 600 mètres de distance, les torpilles automobiles commencent à avoir des chances raisonnables d'atteindre l'ennemi. Pourquoi priver de ces

chances heureuses le bâtiment qui dispose d'espaces suffisants pour manœuvrer cet engin sans gêner le tir de l'artillerie? Plus près encore, la mousqueterie joint son feu à celui des pièces légères pour balayer les gaillards, les passerelles de l'adversaire et paralyser le service des pièces. La balle qui tua Nelson à Trafalgar ne respecta pas le principe de la division du travail. Faut-il s'y attacher davantage et supprimer la mousqueterie? Enfin, si, dans la mêlée, un bâtiment ennemi s'offre au coup de l'éperon, comme le *Re d'Italia* à Lissa, faut-il le ménager pour l'honneur du principe? La réponse à ces questions n'est pas douteuse; chacun répondra : Périssent le prétendu principe plutôt que le bâtiment qui porte le pavillon de la France.

Nous ne parlerons ici que pour mémoire de l'emploi des petites armes et armes blanches dans le combat à l'abordage. La vapeur, l'éperon et les torpilles rendront certainement les abordages fort rares. Toutefois, un bâtiment de guerre doit toujours être en mesure de le donner ou de le recevoir.

Nous ne méconnaissons pas que la multiplicité des engins de guerre, dont le grand cuirassé est aujourd'hui armé, a rendu fort lourde la tâche de son capitaine pendant le combat. Celui-ci ne peut déléguer à personne la direction du navire lui-même et de la machine, lorsque, d'un coup de barre ou d'un tour d'hélice, peut dépendre le salut ou la perte de ce navire ou de son adversaire. Il garde entre ses mains les fils qui font concourir toutes les armes, artillerie, torpilles, mousqueterie, au but final. Si difficile que soit cette tâche, elle n'est cependant pas au-dessus des forces et de l'habileté de nos capitaines. Elle pourrait, d'ailleurs, être allégée par certaines modifications au règlement, en harmonie avec les transformations subies par le matériel naval. L'issue d'une guerre maritime dépendra, peut-être, des choix qui seront faits des officiers appelés à commander ces grands bâtiments de combat. Or, nos meilleurs capitaines de vaisseau étant naturellement appelés au grade de contre-amiral, après avoir exercé deux ou trois commandements, la ma-

rine se trouve privée des services inappréciables qu'ils pourraient rendre en commandant, en temps de guerre, ces grands bâtiments de combat qu'ils auraient appris à manœuvrer pendant la paix. Que faudrait-il pour remédier à ce grave inconvénient? Placer en temps de guerre un officier général sur chacun de ces grands bâtiments, dont l'importance pour la marine vaut bien celle d'une brigade pour l'armée de terre, et lui donner, par une modification au règlement, la direction effective du combat de ce cuirassé, tout en laissant au capitaine de vaisseau la manœuvre de son bâtiment par la barre et la machine. Nous n'insisterons pas sur ce point, notre étude n'ayant que le matériel pour objet. Nous avons voulu seulement indiquer la possibilité d'écarter l'objection contre les cuirassés, tirée des complications de la tâche du capitaine pendant le combat. Ne serait-elle pas allégée, comme on vient de l'indiquer, que nos capitaines sauraient encore la supporter sans fléchir.

Mais rien ne pourrait pallier les inconvénients, les dangers même de l'absence d'u-

nité dans le commandement et dans l'action du groupe par lequel on prétend remplacer le grand bâtiment de combat cuirassé. Ce serait en vain que, pendant la lutte, le chef de ce groupe chercherait, par ses signaux, à en diriger les éléments pour une action commune. L'inutilité des signaux dans les combats d'escadre, quand a commencé la mêlée, est aujourd'hui reconnue. En aurait-on un meilleur emploi, lorsqu'il s'agirait de diriger les mouvements des torpilleurs, beaucoup plus vifs et plus rapides que ceux des grands bâtiments qui composent les escadres? Évidemment non. Et, cependant, ces signaux sont beaucoup plus nécessaires lorsqu'il s'agit de maintenir la cohésion d'un groupe dont les éléments se complètent deux à deux pour agir et manquent d'autonomie, que lorsqu'ils s'adressent à une unité tactique, comme le cuirassé, qui se suffit à elle-même pour le combat comme pour la navigation.

Comme beaucoup de marins, nous avons mis en doute la possibilité, pour les torpilleurs actuels, de 33 mètres de longueur, de tenir la

haute mer et, par conséquent, de faire partie des groupes de combat dont il s'agit. Admettons, pourtant, qu'en augmentant leurs dimensions et sacrifiant ainsi un peu de leur valeur pour les surprises, on les rende capables de supporter le mauvais temps. Ils ne garderaient quelque chose de leur qualité primitive et essentielle, d'être difficilement aperçus de loin, grâce à leur faible hauteur au-dessus de l'eau, qu'en restant exposés aux abordages et aux séparations : abordages qui pourraient être funestes ; séparations qui paralyseraient le groupe et le torpilleur séparé.

Si le grand principe de la division du travail, sur lequel on cherche à édifier notre puissance maritime, aboutit à de pareilles conséquences, à la création d'une nouvelle unité tactique dont les éléments semblent trop bien disposés à se détruire mutuellement et qu'un mauvais temps peut suffire pour désagréger, nous avons une démonstration, par l'absurde, de la fausseté de ce principe ou de l'erreur de son application, qui dispense de chercher d'autres arguments pour le combattre.

IX

Dans son livre, *la Réforme de la marine*, M. G. Charmes a exposé un système de guerre qui n'admet, comme but, que la destruction des richesses de l'ennemi et, comme moyens, que la course sans merci, et le bombardement des ports de commerce.

Il a cherché à justifier ce système en déclarant les ports de guerre inattaquables, les blocus impossibles, les transports de troupes périlleux, les débarquements sans chances de succès et, par suite, la domination de la mer, qui n'a d'autre utilité que de favoriser ces entreprises, un mot vide de sens. Les instruments de la guerre qu'il propose seraient, à l'exclusion des grands bâtiments de combat, devenus inutiles, les croiseurs, les torpilleurs,

les canonniers ; ces deux derniers types réalisant, par l'armement spécial de chacun d'eux, torpille ou canon, l'application du principe de la division du travail, emprunté à l'industrie et qu'on assure convenir admirablement à la marine, malgré les conséquences bizarres auxquelles il conduit.

Mais la guerre de course sans merci, qui emploie les torpilles à des destructions aveugles, viole les traités et le droit des gens. Elle nous donnerait pour ennemis, sans aucune compensation, tous les neutres atteints par la barbarie de nos procédés. Elle doit être écartée, et la guerre de course ne peut être comprise que limitée par les règles du droit international. Pour être fixé sur son efficacité, nous avons interrogé l'histoire. Elle nous a appris que, même avant le traité de Paris, cette guerre a rarement réussi sans l'appui de fortes escadres dominant la mer et paralysant celles de l'ennemi ; que, même heureuse, elle n'a jamais exercé d'influence sur les résultats de la lutte engagée entre deux peuples ; et qu'enfin, elle est devenue impossible quand des expéditions

ont fait tomber entre les mains de l'ennemi les ports où nos croiseurs pouvaient se ravitailler. — Après le traité de Paris, les difficultés de cette guerre se sont accrues; les avantages qu'elle procure ont paru fort amoindris. Aussi, ses plus chauds partisans vont-ils jusqu'à déclarer que le respect des traités la rendrait absolument stérile. On ne peut donc songer à en faire notre principal moyen d'action offensive comme le proposent M. G. Charmes et ses adhérents, mais on ne doit pas davantage renoncer à ce mode de guerre, aussi longtemps qu'il sera autorisé par les traités et qu'il pourra être employé contre nous.

Si ces traités devaient être révisés dans un sens libéral, la France aurait intérêt à faire prévaloir le principe de l'immunité des bâtiments et des ports de commerce en temps de guerre.

Dans l'état actuel des choses, la guerre de course, dans les limites des traités, étant maintenue, la torpille est la dernière arme dont il faille armer les croiseurs, si ce n'est pour combattre d'autres bâtiments de guerre; car

elle coûte bien plus cher qu'un boulet, atteint beaucoup moins loin et ne peut servir à donner un avertissement, une semonce au bâtiment de commerce qui cherche à échapper aux croiseurs.

C'est, d'ailleurs, à un bâtiment spécial, le torpilleur, que M. G. Charmes réserve l'emploi de la torpille. Le trait caractéristique de son système est d'affecter à des croisières contre le commerce et même à l'attaque des bâtiments de guerre en haute mer, ce torpilleur, accepté d'abord uniquement pour la guerre de côte, où il constitue, en effet, un dangereux ennemi pour les grands bâtiments de combat. Mais, si dangereux qu'il soit dans des circonstances données, lorsqu'il agit par surprise, cet engin, sur lequel repose le projet de réforme proposé, a un grave défaut. Il est sans défense contre des embarcations ou des navires contre-torpilleurs d'un faible tirant d'eau, armés de la plus légère artillerie, hotchkiss ou canons à tir rapide. Un bâtiment semblable à ces contre-torpilleurs est nécessaire pour sa défense. On l'appelle torpilleur de défense. Il forme une

paire avec le torpilleur d'attaque, et, pour justifier cette innovation bizarre, on prétend y trouver une autre application de ce principe de la division du travail, passé ici à l'état de dogme indiscutable.

Pour la croisière au large, plusieurs paires réunies à des canonnières et à un transport chargé des approvisionnements, forment un groupe qui devient la nouvelle unité de combat. Toute cette organisation dont le moindre défaut est de disperser sur plusieurs navires les forces réunies dans la même main sur un bâtiment de combat, repose sur l'hypothèse que le torpilleur est habitable et peut tenir la haute mer. Mais les faits récents de la navigation des torpilleurs des types 60 et suivants, des ports du Nord dans la Méditerranée et sur les côtes de la Provence et de la Corse, ne permettent plus de conserver ces illusions. Ils peuvent, certainement, profiter d'une embellie pour franchir rapidement la distance qui sépare deux points de relâche ; mais ils seraient compromis s'ils recevaient un coup de vent au large. Leur navigation en groupe serait pleine

de périls par les abordages auxquels elle donnerait lieu. Les séparations seraient fréquentes la nuit et par le mauvais temps, et ces séparations auraient des conséquences fâcheuses pour le groupe désorganisé et le torpilleur séparé. Enfin, le transport chargé des approvisionnements pourrait tomber aux mains de l'ennemi et laisser le groupe sans charbon et sans vivres, véritable épave sur l'Océan. Quant aux canonnières, dont la conception dérive aussi du principe de la division du travail, elles ont le grave défaut d'être destinées à deux genres d'opérations qui exigent des qualités différentes. Pour attaquer, défendre ou bombarder des fortifications, des ports, la vitesse est une qualité secondaire, la puissance de l'artillerie passe en première ligne. Pour croiser, la vitesse et les qualités nautiques sont surtout désirables. En cherchant à atteindre un double but par la construction de ces canonnières, on n'en atteindrait aucun. En outre, le relèvement de la ligne de tir des torpilleurs ennemis les exposerait aux coups de ceux-ci comme les cuirassés.

L'impuissance des types actuels de torpilleurs à tenir la haute mer et à se défendre des contre-torpilleurs étant constatée, toute l'organisation du matériel naval proposée par M. G. Charmes, et qui suppose ces torpilleurs maîtres absolus des mers, s'écroule à la fois. Les bombardements des ports de guerre aperçus du large redeviennent possibles. Les blocus restent, comme toujours, faciles à forcer. Les expéditions d'outre-mer, qui auraient aujourd'hui sur le continent européen, pour des causes étrangères aux torpilles, un champ plus restreint qu'autrefois, peuvent encore trouver un but utile en dehors de ce continent, sur des points nombreux du littoral de la Méditerranée et dans l'attaque et la défense des colonies et des points de ravitaillement sur lesquels s'appuierait la guerre de course. La domination de la mer a donc conservé toute son importance. Pour y prétendre, la disputer, ou seulement protéger le littoral, des escadres sont toujours nécessaires; nous devons conserver les nôtres, surtout, en présence de voisins jaloux qui ont mis leur amour-propre à construire les cuiras-

sés les plus grands, les plus forts et les plus rapides, et qui nous verraient, sans déplaisir, détruire nos forces navales de nos propres mains ou seulement les laisser dépérir. Ces cuirassés, qui font encore aujourd'hui la force de notre marine et qui, réunis en escadre, sous des chefs habiles, forment la meilleure école de discipline, d'instruction et d'esprit militaire pour nos officiers et nos équipages, il faut pourvoir à leur défense par tous les moyens que l'industrie et l'art naval peuvent fournir, filets métalliques, contre-torpilleurs embarqués ou autonomes, en attendant l'heure où de nouveaux progrès imposeront une transformation nouvelle du matériel naval. Malgré l'avènement des torpilleurs et les essais des types n° 60 et suivants, cette heure ne semble pas encore venue. Les résultats des récentes manœuvres de l'escadre nous la montrent même fort éloignée. D'autres types que ceux qu'elle a expérimentés réussiront-ils mieux; réuniront-ils cet ensemble de qualités, quelques-unes contradictoires, dont M. G. Charmes a libéralement doté le torpilleur autonome pour en faire

la base de son système? Nous l'ignorons. Nous exprimons seulement l'espoir que l'on n'abandonnera pas la proie pour l'ombre et que, si notre matériel naval doit être réformé, ce sera seulement après l'expérimentation complète et le succès des types qui devront composer la flotte nouvelle. C'est ainsi qu'il a été procédé jusqu'ici dans toutes les circonstances analogues, lorsque le vaisseau à voiles a été remplacé par le vaisseau à vapeur et que, plus tard, celui-ci a fait place au bâtiment cuirassé. La même marche logique s'impose pour les torpilleurs actuels qui ont beaucoup de défauts à corriger, même en vue de la guerre de côtes, avant de prétendre à remplacer les cuirassés. — Entretenir ceux-ci sur un pied qui réponde à la puissance maritime de la France, créer des contre-torpilleurs dont le rôle acquiert une grande importance du fait qu'ils annihilent les torpilleurs, hors le cas de surprise, telle nous paraît être aujourd'hui la direction à imprimer à nos constructions navales! Et, de même que le premier élément de succès des flottes comme des armées est la con-

fiance des équipages et des troupes dans leurs chefs et leur matériel, nous conjurons nos adversaires, au nom des intérêts du pays qu'ils ont comme nous à cœur, de ne pas chercher à ébranler cette confiance par d'injustes attaques et des critiques passionnées.

P.-S. — On lit, dans le *Temps* du 22 juillet, sous la rubrique : *les Amiraux à la Commission du budget*, un article dont nous jugeons utile de joindre ici quelques extraits :

«...L'amiral Lafont ne méconnaît pas le rôle important que la torpille jouera dans l'avenir ; mais il estime que le torpilleur est aujourd'hui un outil très délicat, qu'on doit le ménager et l'entretenir avec le plus grand soin, et qu'il est indispensable de modifier l'appareil militaire du type en construction. Il a insisté sur la nécessité de modifier les plans des torpilleurs qui sont sur les chantiers, afin de pouvoir lancer les torpilles Whitehead dans des conditions de temps où leur tir est impossible aujourd'hui...

« L'amiral a insisté vivement sur la nécessité

de conserver l'escadre d'évolutions, de la composer d'une façon logique, afin qu'elle continue à être la grande école militaire de notre marine. Enfin, sur l'interrogation d'un des membres de la Commission, il s'est plu à rendre justice au personnel de notre armée navale. Il n'en est pas de meilleur, a-t-il dit; on obtient de lui tout ce qu'on veut, et on peut affirmer qu'il soutient la comparaison avec les équipages des meilleures marines étrangères...

« La déposition de l'amiral Brown a été des plus intéressantes et elle a frappé d'autant plus les membres de la Commission que ses conclusions sont les mêmes que celles de l'amiral Lafont... »

TROISIÈME PARTIE

LA DÉFENSE DES COTES ET LES TORPILLEURS

Au cours de la discussion du budget de l'année 1888, à la Chambre des députés, la répartition des crédits pour les constructions navales, entre les arsenaux maritimes et les chantiers de l'industrie privée, fit surgir la question de la défense des ports de commerce, intimement liée à celle plus générale de la défense des côtes. L'amiral d'Hornoy, frappé de l'énergie des moyens de destruction que possèdent aujourd'hui les bâtiments de combat, avait exprimé des craintes fondées, pour la sécurité de nos ports marchands et des chantiers et ateliers

qu'ils renferment, au cas où un ennemi maître de la mer entreprendrait de les détruire par un bombardement, mais il n'était pas parvenu à faire partager ses craintes par tous ses collègues. L'honorable rapporteur du budget de la marine avait même exprimé l'opinion qu'avec les moyens dont la marine dispose aujourd'hui, il était facile de défendre les villes ouvertes, jugées jusqu'ici indéfendables. Il allait ainsi beaucoup plus loin que l'école nouvelle des partisans enthousiastes des torpilles qui, à la vérité, déclarent les ports de guerre inattaquables, grâce à ces engins; mais qui, loin d'attribuer le même privilège aux ports de commerce, font de leur destruction, qu'ils déclarent exempte de difficultés et de dangers, le principal objectif des forces navales belligérantes.

Voici en quels termes M. G. Charmes exprimait cette opinion dans le livre *la Réforme de la marine*, où il exposait la doctrine de l'école :

» Attaquer Toulon, par exemple, lorsqu'on peut ruiner de fond en comble, sans le moindre danger, Nice, Marseille et Cette (et pour-

quoi pas Dunkerque, Dieppe et le Havre?), serait une de ces folies chevaleresques contre lesquelles un célèbre tacticien allemand, Von der Goltz, a hautement protesté dans son livre de *la Nation armée*. » M. G. Charmes ajoutait que la défense des côtes par les places fortes ne peut plus être qu'un souvenir du passé et que toutes les nations se préparent à défendre leurs côtes avec des torpilleurs. Ce sont là en effet les moyens nouveaux sur lesquels comptent aujourd'hui quelques personnes pour préserver nos ports de commerce des destructions dont les menacent à la fois les progrès de l'artillerie navale et les doctrines communes à l'école nouvelle et à l'écrivain allemand dont elle invoque l'autorité. Mais ces moyens, dont nous étudierons plus loin l'efficacité, excluent si peu l'emploi des fortifications pour la défense des côtes que la plupart des nations étrangères s'efforcent au contraire de les rendre plus redoutables en les revêtant de cuirasses métalliques et les armant des canons les plus puissants.

La France seule, si elle a amélioré le mode

de construction de ses batteries de côte, n'est pas entrée dans la voie de leur cuirassement et n'a marché que lentement dans celle de l'augmentation des calibres de leurs bouches à feu. Toutes les nations maritimes conservent d'ailleurs, augmentent même leurs escadres de bâtiments cuirassés. Elles construisent ceux-ci plus rapides, à doubles coques, avec de nombreux compartiments étanches, remplis sur les flancs de matières obturantes ou encombrantes, destinées à faire obstacle à l'introduction de l'eau causée par l'explosion des obus ou des torpilles. Elles les arment de canons dont la puissance balistique et destructive croît sans cesse, avec leur allongement et l'emploi de poudres nouvelles dans la pièce et dans le projectile.

Constater, en présence des redoutables progrès de l'artillerie de mer, la situation de notre défense, avec la réserve que commande un sujet si délicat; indiquer en même temps les mesures qui peuvent l'améliorer et les ressources que l'art naval peut offrir dans ce but, telle est la pensée de cet écrit. Si nous sommes

amenés à signaler l'insuffisance de nos moyens actuels de défense, nous le ferons sans esprit de critique et en tenant compte des circonstances de diverses natures qui ont empêché de les tenir toujours à la hauteur des moyens d'attaque.

Personne ne peut ignorer les grands sacrifices que le pays s'est imposés, après une guerre malheureuse et la perte de nos frontières du Nord-Est, pour reconstituer la ceinture de places fortes destinées à fermer à l'ennemi l'entrée de notre territoire. Les travaux des fortifications du littoral n'ont pu marcher du même pas. D'ailleurs le pays avait jusqu'ici toujours compté, pour la sécurité du littoral, en cas de guerre avec des puissances continentales, sur la supériorité de sa flotte. Si cette sécurité semble aujourd'hui compromise¹, si les populations maritimes s'in-

1. Dans sa séance du 22 juin 1887, le conseil municipal de Cherbourg, sur la proposition de M. Moll, ancien directeur des constructions navales, maire de la ville, a émis à l'unanimité, en le faisant précéder de considérants fortement motivés, le vœu suivant : « que la sollicitude du gouvernement soit appelée sur les dangers dont seraient menacées les côtes nord de la France, en cas de guerre maritime, et sur la convenance d'organiser à bref délai pour les conjurer, le

quêtent, cela tient à ce que des raisons d'économie que nous n'avons pas à apprécier ont forcé à réduire l'effectif de la flotte de combat au-dessous de ce qui est indispensable à la défense de nos côtes. Il importe donc qu'aucune illusion ne subsiste sur le degré de protection que les fortifications du littoral, en l'absence de forces navales suffisantes, peuvent offrir aux cités et aux arsenaux qu'elles défendent. Sans manquer de reconnaissance pour la grande puissance qui, en 1875, lui a tendu une main amie, la France ne doit laisser à aucune autre le soin de protéger ses frontières maritimes. Un conseil amical et sensé lui est venu des bords de la Néva : *Soyez forts, très forts*. C'est à ce prix, en effet, qu'on trouve de solides alliances. Cherchons donc les moyens d'être forts sur nos côtes et de mettre les riches et populeuses cités qui les bordent à l'abri des dévastations de la guerre. Nous y gagnerons plus d'assurance et de liberté dans les entre-

cas échéant, une division navale qui aurait Cherbourg comme centre d'opérations. » Le conseil général de la Manche a émis un vœu dans le même sens. (*Note de l'auteur.*)

prises que nous pourrions tenter au loin, pendant la paix comme pendant la guerre. Que servirait d'ailleurs au commerce du Havre et de Marseille d'étendre ses relations à quelque île perdue de l'océan Pacifique, à quelque point ignoré de la côte d'Afrique, si les entrepôts de ces riches cités devaient être le premier but offert au canon ennemi le lendemain de l'ouverture d'hostilités?

I

Sous l'ancienne monarchie, la défense des côtes était dans les attributions de l'Amirauté, dont les officiers devaient, deux fois l'an en temps de guerre et une fois tous les deux ans en temps de paix, faire la revue des hommes valides des paroisses sujettes au guet de la mer, c'est-à-dire éloignées d'une demi-heure au plus de ses bords. Ces hommes étaient tenus de s'armer et de s'approvisionner de munitions et requis de concourir à la défense de la côte dans leur voisinage. Colbert leur donna des capitaines ; mais cette organisation fut impuissante à repousser la plupart des entreprises tentées par les Anglais sur nos côtes, lorsque, après des défaites ou par suite de l'incurie des gouvernants, nos escadres cessèrent de leur

disputer l'empire de la mer. En 1694, profitant de la concentration des forces navales françaises dans la Méditerranée, les Anglais exécutèrent une série d'attaques contre nos ports de la Manche et de l'Océan. Débarqués à Camaret, à l'entrée de Brest, ils furent jetés à la mer par Vauban qui y commandait. Mais ils brûlèrent Dieppe, et répandirent une telle terreur dans les populations du littoral que Louis XIV se vit obligé de rappeler 30 vaisseaux de la Méditerranée dans l'Océan. Lorsque plus tard, sous le règne désastreux de Louis XV, la France renonça aux grandes escadres, les attaques des Anglais contre notre littoral devinrent plus fréquentes. Lorient et Rochefort furent menacés par des débarquements; Cherbourg occupé et détruit par un petit corps d'armée qui, jeté ensuite sur la côte bretonne, fut défait par les milices locales et obligé de se rembarquer en désordre.

L'institution des gardes-côtes fut supprimée pendant la Révolution. Pour la remplacer, le Premier Consul, par un arrêté du 18 mai 1803 organisa 128 compagnies de canonniers gar-

des-côtes soldés en temps de guerre, et qui devaient en temps de paix se réunir, dix jours par an, dans une batterie d'exercice. Ces compagnies étaient placées sous les ordres des généraux commandant les divisions territoriales. Cependant la marine restait chargée de la défense des ports de Brest et de Rochefort, et, après l'expédition des Anglais contre Anvers en 1810, des officiers de marine furent investis du commandement des côtes entre l'Escaut et l'Elbe, à la défense desquelles, en raison des nombreuses embouchures de rivières qui les coupent, la marine était appelée à coopérer activement. Pendant les guerres du premier Empire, nos côtes de la Manche et de l'Océan furent fréquemment insultées par les Anglais. L'histoire de ces guerres, par James, abonde en récits d'exploits accomplis par les embarcations des navires de cette nation employés au blocus de nos côtes. Ils ne craignaient pas de venir enlever les bâtiments de commerce et même les petits bâtiments de guerre sous les batteries du littoral dont ils enclouaient les pièces après s'en être emparés. Les rôles étaient

si bien distribués chez les agresseurs que, parfois, avant que l'équipage du navire attaqué fût réduit, les matelots anglais s'emparaient du gouvernail, coupaient le câble, montaient larguer les voiles, les établissaient, et que le navire capturé faisait voile vers le large, pendant que l'on combattait encore sur le pont.

Les batteries situées sur les points saillants de la côte jouèrent cependant un rôle utile, quelquefois glorieux, en repoussant les croiseurs anglais qui, à l'époque de la formation du camp de Boulogne, cherchaient à barrer le passage aux flottilles de péniches et de canonnières, sorties des différents ports de l'Océan pour gagner le lieu du rendez-vous.

La défense des côtes fut très négligée sous la Restauration et durant la première partie du règne de Louis-Philippe. Mais, en 1841, la menace d'une guerre avec toute l'Europe fit confier l'examen de la situation de cette défense à une commission d'officiers supérieurs de la guerre et de la marine. Le 5 avril 1843, cette commission présenta au ministre de la guerre un rapport qui a servi de point de départ et

de guide dans la réorganisation du matériel de la défense. Dans son rapport, la commission réagissait contre la tendance à éparpiller les moyens de défense sur toute l'étendue du littoral, à élever des ouvrages et à armer des batteries partout où l'ennemi pouvait prendre pied. Elle proposait de concentrer les ouvrages de défense sur les points stratégiques importants, tels que les arsenaux maritimes, les grands ports de commerce, les embouchures des fleuves, les presqu'îles et les grandes îles du littoral. Elle créait, dans les positions isolées et les îles les plus importantes, de petites citadelles munies d'abris casematés qui ne devaient céder qu'à un siège en règle. Elle défendait par des réduits crénelés, par des forts de terre, les batteries ou forts de mer ouverts à la gorge. Enfin elle créait dans des positions centrales, en arrière du littoral, des camps retranchés d'où les troupes de la défense pouvaient se porter rapidement à la rencontre de l'ennemi débarqué, pour le jeter à la mer.

A l'époque où la commission de 1841 commençait ses travaux, la plupart des batteries

de côte étaient construites en maçonnerie qui donnait lieu à de dangereux éclats, lorsque les parapets étaient frappés par les projectiles ennemis. On leur préférerait déjà les batteries en terre, lorsqu'on trouvait, en avant de la position assignée aux bouches à feu, l'espace nécessaire pour un large épaulement et son talus. Lorsque plus tard les navires cuirassés firent leur apparition et que les batteries de côte, comme les navires, furent armées avec des pièces de gros calibre, il fallut aussi dans ces batteries protéger les pièces avec plus de soin. On augmenta les épaisseurs des épaulements en terre, on sépara les pièces par de longues et épaisses traverses, qui les défendirent des coups d'écharpe, en restreignant leur champ de tir littéral, et dans l'intérieur desquelles on établit à l'abri des feux de l'ennemi les logements des servants et les magasins de munitions. Enfin on rechercha, pour la position des batteries, les altitudes élevées qui permettent d'atteindre par un tir plongeant les ponts, c'est-à-dire les parties vulnérables des cuirassés.

Cette transformation était à peine commencée lorsque éclata la guerre de 1870. Après la conclusion de la paix, le programme de la commission de 1841, rendu exécutoire en 1847, fut soumis à une revision complète, et un nouveau programme sur les mêmes bases que le précédent, arrêté en 1874. Il comportait une dépense totale de 40 millions, pour des travaux classés à divers degrés d'urgence. La loi de finances alloua seulement 30 millions au service du génie chargé des travaux de fortification sur tout le littoral, dans les ports de guerre comme dans ceux du commerce. Cette somme est aujourd'hui dépensée sans que les travaux de première urgence soient achevés. Dans le programme de 1874 la concentration des ouvrages de défense sur un nombre limité de points du littoral a fait de nouveaux progrès. En exécution de ce programme, le déclassement d'un grand nombre de batteries sans valeur a été préparé par un projet de loi déposé à la Chambre des députés en 1886; mais la loi n'a pas encore été votée par le Parlement.

Pour l'armement des forts et batteries de

côte, Gribeauval avait proposé les canons en usage de son temps sur les vaisseaux, c'est-à-dire des canons de 36, 24, 18, 19 et 12 livres en fonte de fer et des mortiers de 12 et 10 pouces en bronze, à chambre tronconique. Ce ne fut qu'après sa mort, en 1789, qu'on songea à appliquer ses idées à ce sujet. La commission de 1841, tenant compte des changements survenus dans l'armement des vaisseaux, admit pour la défense des côtes le canon de 30, l'obusier de 22 centimètres et le mortier à plaque de 32 centimètres. Mais l'artillerie de marine ne bornait pas ses progrès à des accroissements de calibre. Elle adoptait le chargement par la culasse ¹, la rayure de l'âme

1. Au moment où l'on songe à créer des corps spéciaux pour la fabrication des bouches à feu de la guerre et de la marine, il est utile de constater avec l'auteur d'un article intéressant de la *Nouvelle Revue*, partisan cependant de cette création, que le système adopté en France pour la fabrication des bouches à feu est excellent et qu'une mission envoyée des États-Unis en Europe, afin d'examiner les procédés en usage dans les divers pays pour fournir aux besoins en matériel de l'armée et de la flotte, a reconnu que nous avons su choisir la solution la plus rationnelle. Ajoutons que l'artillerie de marine française, qui, comme l'artillerie de terre, a compté et compte encore à sa tête des officiers du plus grand mérite, si elle n'a pu éviter des mécomptes de

des bouches à feu, la forme ogivo-cylindrique des projectiles, et elle réalisait par le forçement de ceux-ci un progrès remarquable dans la portée et la précision du tir. En même temps, par le frettage et le tubage des canons en fonte, par la fabrication complète du corps du canon en acier, elle donnait aux bouches à feu la résistance nécessaire pour supporter l'accroissement d'efforts sur les parois de l'âme résultant de ce forçement du projectile. Puis en combinant l'emploi des poudres lentes avec l'allongement des bouches à feu dans le but de prolonger la durée de l'action des gaz de la poudre dans l'âme de la pièce, elle réalisait, sans augmentation de fatigue pour la bouche à feu, des quantités de travail productrices de plus grandes vitesses et par suite de plus grandes portées

détail, si, pour des raisons d'économie qui avaient leur valeur, elle a un peu hésité à entrer dans la voie de la fabrication en acier, s'est préservée au moins des fautes commises en Angleterre où l'on a longtemps conservé le chargement par la bouche, et aux États-Unis où les canons à âme lisse viennent seulement d'être abandonnés. Nous croirons difficilement que le moment où les faits démontrent la supériorité d'une organisation soit bien choisi pour la détruire (*Note de l'auteur.*)

et de pénétrations plus profondes, supérieures aux plus fortes épaisseurs de cuirasse employées sur les bâtiments.

A mesure que l'artillerie des vaisseaux acquérait une plus grande puissance, on sentait la nécessité d'augmenter aussi les calibres des batteries de côte. Mais il ne fallait pas moins de 3266 bouches à feu pour remplacer l'ancien armement du littoral fixé par la commission de 1841. Dans l'impossibilité d'y pourvoir dans un bref délai, le département de la guerre se décida, tout en supprimant un certain nombre de batteries de côtes inutiles et impuissantes, à armer les autres au moyen de canons en fonte rayés de 16 centimètres, modèle 1858-60, et d'obusiers en fonte rayée de 22 centimètres, qui, restés sans emploi sur les bâtiments après la création de pièces plus puissantes, lui furent cédés par le département de la marine.

Cette artillerie provisoire ne répondait qu'imparfaitement aux besoins de la défense. Aussi le département de la guerre ne tarda pas à faire fabriquer pour son propre compte les armements de ses batteries de côte en pièces de

plus gros calibre. Nous ne devons rien ajouter sur ce sujet délicat aux renseignements que donnent plusieurs articles de la *Revue d'artillerie* à partir du mois de novembre 1886, et desquels il résulte que l'armement des batteries de côte de la guerre est presque uniquement composé de canons de 27, 24 et 19 centimètres, auxquels viendront bientôt se joindre quelques mortiers rayés, et d'un trop grand nombre de vieux canons de 16 et de vieux obusiers rayés de 22 centimètres.

La marine compte dans ses batteries un certain nombre de bouches à feu de calibres plus élevés. Mais, dans son ensemble, l'artillerie des batteries de côte de France, reste, pour le calibre et la puissance balistique, fort en arrière de l'artillerie des bâtiments cuirassés et inférieure à celle des batteries de côte en Allemagne et en Angleterre.

Pour compléter ce résumé historique, nous devons parler de l'organisation du commandement et des attributions respectives des départements de la guerre et de la marine dans la défense des ports militaires. L'ordonnance du

3 janvier 1843 avait chargé le département de la marine, dans les cinq ports de guerre, de « l'armement, du service et de la garde des batteries ayant une vue directe sur les ports, les rades intérieures adjacentes, sur les passes et goulets conduisant aux rades intérieures, lorsque les ouvrages auxquels appartenaient ces batteries n'intéressaient pas principalement le système de défense du côté de terre, de la place et de ses dépendances ». Le département de la guerre a gardé dans ses attributions la construction et la réparation par le génie militaire de tous les forts et batteries de côte, ainsi que l'armement, le service et la garde des forts et batteries qui ne sont pas laissés au département de la marine. L'ordonnance de 1843 maintenait, en cas d'attaque d'un port militaire, le commandement supérieur de la défense et l'entière disposition de toutes les troupes appelées à y concourir aux mains du général commandant la division territoriale; celui-ci résidait au chef-lieu de la division militaire et non au port qu'il devait commander. Pour atténuer les sérieux inconvénients de cette dis-

position, un décret du 12 octobre 1853 prescrivit qu'en cas d'attaque imprévue le préfet maritime serait provisoirement investi du commandement en chef et aurait en cette qualité l'entière disposition des troupes de toutes armes qui se trouveraient dans la place, jusqu'à ce que le général commandant la division fût venu prendre ce commandement en personne. Ce décret, comme les précédents, méconnaissait l'intérêt qu'il y avait à faire préparer la défense par le chef appelé à la diriger. Il créait l'inconvénient grave de la transmission des pouvoirs du commandement, peut-être au moment d'une attaque et sous le feu de l'ennemi.

Les amères leçons de la guerre de 1870 avaient cependant fait désigner à l'avance les gouverneurs des places fortes, pour qu'ils pussent en étudier à loisir et en préparer la défense, et prendre, au premier ordre de mobilisation, le commandement supérieur de toutes les troupes de la place s'ils ne l'exerçaient déjà. Il était naturel d'étendre cette mesure aux ports militaires, et les préfets maritimes qui y

résident, et sont déjà responsables de la sécurité des arsenaux, étaient naturellement désignés pour le commandement en chef de la défense, en cas de guerre. Il leur a été confié en 1875, en vertu d'une entente entre les deux départements de la guerre et de la marine, et cette mesure a été sanctionnée par le décret de 1883 sur le service des places.

En vertu de ce décret, le préfet maritime, assisté par un conseil de défense dans la composition duquel entrent des officiers de la marine et de l'armée, prépare, sous le contrôle des ministres de la guerre et de la marine, les plans de défense et de répartition du personnel. Son autorité s'étend en dehors et autour du port sur un certain périmètre, comprenant tous les points où, par un coup de main, l'ennemi débarqué pourrait prendre à revers les forts et batteries de la défense et faciliter ainsi le forçement des passes par les escadres assaillantes.

Élevés au rang de commandant en chef de corps d'armée et entrant en cette qualité dans l'organisation générale de la défense du pays et dans la hiérarchie des grands commande-

ments, les préfets maritimes disposent, pour assurer la sécurité de leurs ports, en outre des forces de l'armée de mer, de toutes celles de l'armée de terre que leur attribue le plan général de mobilisation. Ils dépendent du ministre de la guerre en ce qui touche les troupes de l'armée de terre placées sous leurs ordres, et du ministre de la marine en ce qui concerne les troupes de l'armée de mer, les navires, les arsenaux et leurs approvisionnements. Cette organisation, fruit d'une longue expérience, est excellente dans ses grandes lignes. Elle concilie tous les intérêts, respecte tous les droits, assure une bonne préparation de la défense et, en établissant l'unité de commandement sans laquelle aucun succès n'est possible à la guerre, fait concourir à une action commune les divers éléments de la défense, les troupes de toutes armes, les forts et batteries de côte, les navires, les torpilleurs et les torpilles.

Le commandement de la défense des grands ports de commerce rentre dans les conditions ordinaires du commandement des places fortes. La marine n'y exerce aucune autorité militaire.

II

Pour assurer complètement la sécurité des frontières maritimes d'un grand pays, trois systèmes de défense sont nécessaires. Au large, en première ligne, la flotte de combat pour lutter contre les forces navales ennemies, dominer la mer et transporter le théâtre de la guerre non loin des côtes que cette flotte a pour mission de protéger. En seconde ligne, les forts et batteries sur le littoral, les torpilles dans les passes, les torpilleurs et les navires garde-côtes dans les rades et les ports pour les défendre et s'opposer aux débarquements. Enfin, en troisième ligne, les corps de troupes réunis sur des points stratégiques dans les grands ports ou en arrière du littoral, pour se porter rapidement au-devant de l'ennemi qui

tenterait de débarquer, l'arrêter s'il a réussi, le combattre et le jeter à la mer. La responsabilité de la défense du large incombe en entier au département de la marine, qui a seul les moyens d'y pourvoir avec ses escadres.

Le même département, avec les forts et batteries des ports militaires, les torpilles, les torpilleurs et les garde-côtes, coopère à la défense de la seconde ligne avec le département de la guerre, qui est chargé de l'armement et du service de tous les autres forts et batteries.

Enfin, l'armée de terre possédant seule les ressources en personnel et en matériel nécessaires pour organiser la défense de la troisième ligne, le bon sens indique qu'elle seule peut être chargée de cette défense.

La première ligne de défense, celle du large, confiée à la flotte, pourrait dispenser des autres si l'ennemi, par l'infériorité numérique de ses forces navales ou à la suite des revers qu'il aurait subis, était hors d'état de la tourner ou de la forcer. Dominer la mer n'est pas un vain mot, comme l'ont prétendu les adeptes de l'école nouvelle. C'est grâce à cette domination que,

pendant la guerre contre la Russie en 1854, l'Autriche en 1859 et l'Allemagne en 1870, nos populations maritimes ont pu se livrer sans être inquiétées aux industries de la paix, à la navigation de long cours et de cabotage, à la grande comme à la petite pêche, et qu'en outre, pendant cette dernière guerre, on a pu maintenir avec l'armée du Nord des communications que nos revers avaient rendues impossibles par terre, et recevoir par la même voie les armes et les munitions nécessaires pour la continuation de la lutte. La question de savoir si le droit des gens permet aux escadres belligérantes de bombarder et de détruire des villes et des ports inoffensifs ne se posait alors que pour les villes et les ports ennemis. La France et l'Angleterre, alliées contre la Russie, l'avaient en fait résolue négativement, lorsque les obus de leurs flottes, détruisant les arsenaux maritimes d'Odessa et de Sweaborg, avaient épargné ces villes mêmes. Elle renaît avec ses sombres perspectives, soulevée par les doctrines de l'école nouvelle et par un incident étrange et inattendu qui s'est produit au commencement

de cette année et qui a vivement inquiété les populations riveraines de la Manche.

Au moment même où des discours belliqueux prononcés à la tribune du parlement allemand faisaient prévoir une guerre imminente, on apprenait que toutes nos forces navales disponibles étaient concentrées dans la Méditerranée et qu'il ne restait plus dans les ports du Nord qu'un petit nombre de navires en essai ou en réserve ; de telle sorte qu'une escadre allemande sortie, aussitôt après la déclaration de guerre, de Kiel ou de Wilhemshaven, pouvait, sans rencontrer de résistance, se présenter devant tous nos ports de la Manche situés au bord de la mer, et les détruire par des bombardements avant le retour de nos cuirassés de la Méditerranée vers ces ports.

Pour justifier cette concentration par des raisons plus solides que la nécessité de procéder avec de grandes forces aux manœuvres d'été, on a fait allusion dans certains documents officieux à une alliance qui aurait, sur notre flanc gauche, tenu la marine allemande en échec et permis ainsi de renforcer notre aile

droite pour l'offensive. Mais cette justification basée sur l'hypothèse d'une alliance formelle, dont la réalisation pouvait ne pas suivre immédiatement la déclaration de guerre, n'a été accueillie qu'avec méfiance par la presse et le public. On s'est rappelé les cruels mécomptes de notre diplomatie en 1870, lorsque tous les rêves d'alliance s'évanouissaient aux premiers revers, comme la brume du matin aux rayons du soleil levant. Sans en craindre de pareils avec la sage et habile direction donnée à notre diplomatie, on a pensé cependant que la sécurité de notre frontière maritime ne pouvait être entière qu'assurée par des forces nationales, et que la probabilité de certaines alliances n'était pas un motif suffisant pour les faire entrer comme facteurs dans l'organisation de la défense du pays.

A ce dernier point de vue, l'opinion émise par le brillant auteur de *Doria et Barberousse*, que pour la constitution de la flotte (et sans doute aussi pour sa répartition) le marin doit prendre le mot d'ordre du diplomate, ne serait sans danger que si le diplomate était infail-
lible

dans ses prévisions. Or elles sont trop souvent déjouées par des incidents imprévus. Il faut que le militaire et le marin soient préparés pour le pire. Il faut aussi que le diplomate, l'homme d'État ne se fasse aucune illusion sur le véritable état des forces de son pays et de ceux avec lesquels il peut avoir à traiter.

Les moyens de connaître la situation réelle des marines étrangères pour les comparer à la nôtre ne manquent pas aujourd'hui, grâce à la publicité donnée par la presse spéciale de presque tous les pays à la construction et aux mouvements des navires de guerre. Il est donc facile aux hommes politiques de se tenir en garde contre les exagérations qui, dans un but intéressé, enflent ou réduisent outre mesure les forces d'une marine rivale. Un des meilleurs documents qu'ils puissent consulter à ce sujet est l'*Annuaire naval* de lord Brassey, ancien membre de l'amirauté anglaise, qui a publié sous ce titre, pour l'année 1886, des listes détaillées des bâtiments de guerre de toutes les nations maritimes, avec les indi-

cati^ons les plus précises sur leur construction et leur armement.

L'examen de cet intéressant document, dont on trouvera plus loin quelques extraits, montre que si aucune des grandes nations maritimes n'a négligé de construire ou d'acheter des torpilleurs, les bâtiments à murailles cuirassées ou à ponts blindés, à batteries ou à tourelles, forment toujours le principal élément de leurs forces navales. Ces bâtiments, outre leur puissante artillerie, sont la plupart munis d'appareils pour lancer des torpilles automobiles et de canots porte-torpilles. Les escadres formées par leur réunion sont accompagnées d'éclaireurs rapides, de contre-torpilleurs (*anti-torpedo-boats*) et, dans le voisinage des côtes, de torpilleurs de haute mer. Le microbe n'a pas tué le géant, comme l'annonçait l'école nouvelle. Il est devenu son auxiliaire. Ainsi renforcées, les escadres de grands bâtiments de combat que cette école voulait supprimer, restent le rempart le plus sûr des ports de guerre et de commerce, contre les destructions dont les escadres ennemies les menaceraient. Il est

démontré aujourd'hui par les résultats des manœuvres navales françaises et anglaises de ces dernières années que les flottilles de torpilleurs sont impuissantes à entraver la navigation des escadres cuirassées. Celles-ci, lorsqu'elles sont égales ou supérieures en forces à l'ennemi, peuvent toujours, malgré ces flottilles, le chercher, le combattre et, si elles sont victorieuses, le détruire ou le forcer à se réfugier dans ses ports en abandonnant pour le moment toute pensée d'agression.

Mais le plus faible peut déjouer parfois la surveillance et les calculs du plus fort, et se présenter inopinément sur la côte ennemie pour y causer des ravages. C'est ce qui rend indispensable la seconde ligne de défense, celle du littoral.

III

L'Angleterre a longtemps fait reposer la sécurité de son territoire insulaire sur les murailles de bois (*woodden walls*) de ses vaisseaux. Il a fallu l'invention de la vapeur pour appeler son attention sur les fortifications du littoral qu'elle avait jusqu'alors négligées, mais les travaux qu'elle a faits pour constituer solidement sa seconde ligne de défense, que le vice-amiral Touchard ¹ appelait la défense du corps de la place, ne l'ont pas empêchée de maintenir ses armements de navires cuirassés à un chiffre presque égal à celui des autres puissances maritimes réunies. Convaincue qu'en cas de guerre maritime les premiers et les plus rudes coups

¹. *Défense des frontières maritimes, 1877. (Note de l'auteur.)*

seront portés par les escadres permanentes, elle tient à la mer, en Europe, en outre des stations navales répandues dans toutes les mers du globe, deux escadres armées sur le pied de guerre et une réserve de bâtiments avec équipages réduits.

L'une de ces escadres, celle de la Manche (*channel squadron*), a pour mission spéciale la protection et la défense des côtes des îles Britanniques et ne s'en écarte guère au delà de Lisbonne. Elle compte, en 1887, 5 cuirassés.

Les bâtiments qui composent la première réserve, au nombre de 9 cuirassés, sont stationnés dans les principaux ports de commerce de la Grande-Bretagne. Entièrement prêts en matériel, ils n'ont besoin pour prendre la mer que d'un complément d'équipage, fourni par les garde-côtes et les réserves navales dont ils centralisent le service dans chaque arrondissement de la côte. L'été, plusieurs de ces bâtiments rejoignent l'escadre de la Manche pour la renforcer durant les grandes manœuvres. En cas de déclaration de guerre, l'Angleterre disposerait ainsi, au bout de quelques jours, d'une

force navale imposante, aussi propre à l'attaque des ports ennemis qu'à la défense de ses côtes.

Elle entretient aussi, dans la Méditerranée, pour les besoins de sa politique, la défense de ses possessions et de ses intérêts dans cette mer et le maintien de ses communications avec l'Inde par le canal de Suez, une escadre composée, l'année dernière, de 8 et, aujourd'hui, de 5 cuirassés des types les plus nouveaux et les plus puissants.

Enfin chacune des stations navales anglaises disséminées sur les mers compte au moins un navire cuirassé.

Le jubilé de la reine Victoria a été l'occasion d'un vaste déploiement des forces de la marine britannique. A la revue de Spithead, le 23 juillet dernier, figuraient 27 cuirassés de tous rangs, 14 croiseurs, 31 canonnières et 38 torpilleurs. Dans le nombre de ces cuirassés, une dizaine, provenant de la seconde réserve des ports de guerre, n'avaient peut-être pas leurs équipages au complet. Il est à remarquer cependant que, dans les manœuvres fort actives qui suivirent immédiatement la revue et qui eurent la

Manche et la mer d'Irlande pour théâtre, 20 grands cuirassés répartis en quatre escadres et 6 garde-côtes cuirassés prirent part aux opérations.

On a écrit, et c'est incontestable, qu'un certain nombre de cuirassés anglais, comme l'*Azincourt* et le *Black-Prince*, dont la construction remonte à une date fort ancienne, sont pour la vitesse, l'épaisseur de la cuirasse et la puissance de l'artillerie, très inférieurs aux nouveaux types. Mais on commettrait une grave erreur si, dans la comparaison des forces navales des différentes puissances, on éliminait les bâtiments qui, au point de vue technique, ne répondent plus aux desiderata de l'époque actuelle. La loi du progrès impose sans doute l'obligation de créer dans chaque bâtiment mis en chantier un type plus rapide et plus fort qu'aucun de ses devanciers; mais il ne faudrait pas oublier qu'à égalité de valeur morale des chefs et des équipages (ce qu'il faut toujours supposer), la perfection du matériel ne compense pas toujours l'infériorité du nombre.

L'ancienne marine à voiles comprenait des

vaisseaux d'échantillons inégaux, depuis le trois-ponts de 120 canons jusqu'aux deux-ponts de 74 et de 64 canons. Pour être plus facilement pénétrés par les projectiles, ceux-ci ne combattaient pas moins en ligne. Ils comptaient dans la supputation des forces des adversaires aux prises. Les cuirassés de date ancienne constituent aussi dans les flottes actuelles une classe de bâtiments qui, malgré l'infériorité de leur puissance offensive et défensive, conservent encore une valeur militaire assez sérieuse pour contribuer, le cas échéant, au succès d'une bataille. Surtout pour la défense des ports, tout ce qui porte un canon peut être utilisé. Les Danois l'ont bien montré en combattant sur de vieux pontons, avec une admirable vaillance, les vaisseaux de Nelson. C'est avec une escadre composée en grande partie de navires en bois démodés que Tegethoff a vaincu à Lissa. L'artillerie anglaise n'est certainement pas à l'abri de toute critique. Elle compte encore un grand nombre de pièces se chargeant par la bouche, leurs coups n'en seraient pas moins dangereux. Ses canons écla-

tent quelquefois ; n'avons-nous pas aussi nos mécomptes ?

Il ne faut rien exagérer. Malgré l'infériorité de son personnel et de son matériel, qu'il ne nous coûte pas d'admettre, la flotte anglaise réunie à Spithead avait, comme l'esclave debout auprès de l'empereur mort, un grand mérite, celui d'exister, avec ses 27 cuirassés qui presque tous prirent part aux opérations dont la revue fut suivie. On était alors au lendemain d'une crise qui avait menacé la paix de l'Europe et l'on aurait vainement cherché dans toute la Manche un bâtiment français disponible. On n'aurait aperçu que deux cuirassés italiens venus pour assister à la revue de Spithead, et qu'une question d'étiquette avait empêchés d'y paraître.

La nécessité pour la France d'avoir une force navale permanente dans la Manche ou l'Océan avait été reconnue dans les dernières années de l'Empire, alors que les liens de l'alliance anglaise commençaient à se desserrer. La division cuirassée de la Manche forma en 1870 le noyau de l'escadre de la Baltique. Reconsti-

tuée à la paix, elle fut supprimée à l'époque de la guerre de Chine par mesure d'économie. Aujourd'hui que les dépenses de cette guerre ont cessé et que, sans provoquer personne, la France relevée cherche à mettre partout son territoire à l'abri d'injustes agressions, le rétablissement sur nos côtes septentrionales d'une force navale capable de les protéger s'impose impérieusement aux pouvoirs publics. La seule raison qu'on puisse invoquer contre cette mesure est l'insuffisance des ressources du budget de la marine, qui ne permettrait plus d'armer à la fois une division cuirassée dans le Nord et une escadre d'évolutions dans la Méditerranée. Mais ces ressources ne sont pas moindres qu'aux époques où existait cette division. Seulement, dans la distribution des forces navales du pays, on a trop souvent fait passer, avant sa défense, la protection d'intérêts, fort respectables sans doute, mais à coup sûr secondaires, sur les mers éloignées du globe.

On a conservé des armements de luxe, tels que certaines frégates amirales et la frégate-école

des aspirants de 2^e classe ¹, en renonçant aux armements de première nécessité, ceux des cuirassés qui en cas de guerre auraient à supporter le premier choc, et à porter le premier coup. Enfin, on a maintenu l'éparpillement de nos forces navales, lorsque des circonstances encore présentes à toutes les mémoires, et dont le retour semble aujourd'hui périodique, réclament leur concentration.

L'organisation des stations navales, telle que d'anciennes traditions l'ont constituée, n'est pas étrangère à ce fâcheux état de choses. On n'a pas encore tenu compte des notables améliorations survenues dans l'état politique et social d'un grand nombre de pays où nous

1. Nous n'entendons pas faire ici la critique de l'école d'application des aspirants. L'instruction de ces jeunes gens ne peut que gagner pendant le voyage agréable et instructif qu'ils font en sortant du *Borda*, sous la direction d'officiers distingués. Nous voulons dire seulement que cette institution, souvent supprimée et souvent rétablie, n'est pas de première nécessité; que les aspirants de 2^e classe peuvent débiter sur tous les bâtiments de la flotte, à la condition, facile à remplir, qu'on s'y occupe sérieusement de leur instruction; et qu'en fin de compte, dans les circonstances actuelles, un cuirassé de plus dans une escadre permanente serait plus utile au pays que la frégate-école d'application des aspirants.

avons l'habitude d'en entretenir, pour la protection de nos nationaux et de notre commerce. On les a maintenues comme si, dans les pays civilisés, la présence habituelle de quelque vieux spécimen de notre architecture navale pouvait ajouter au caractère dont les représentants de la France sont revêtus, et si l'autorité des consuls n'était pas suffisante pour maintenir la discipline sur nos bâtiments de commerce.

Pendant la paix, la plupart de ces stations navales sont peu utiles. Elles donnent une moins haute idée de la puissance maritime de la France que ne le ferait l'apparition accidentelle de forces navales plus sérieuses, par exemple de divisions volantes de croiseurs protégés. Elles ne sont pas plus aptes à combattre que ne l'étaient les divisions militaires territoriales avant 1870. Enfin, pendant la guerre, en face d'ennemis plus redoutables que les Allemands sur mer à cette époque, elles seraient compromises. Il faut donc les remplacer aussi par des divisions actives, et l'on pourrait trouver dans cette mesure une partie

des économies nécessaires pour augmenter le nombre de nos cuirassés armés. Elle froisserait peut-être certains intérêts particuliers. Mais nous sommes arrivés aujourd'hui à l'extrême limite de l'affaiblissement de nos forces navales. Il faut absolument choisir entre leur relèvement, pour assurer la défense du territoire, la sécurité de nos ports et notre légitime ascendant dans les mers d'Europe, ou bien la continuation du système d'éparpillement de nos forces qui aboutit à l'abandon d'intérêts de premier ordre devant lesquels tous les intérêts secondaires devraient s'effacer.

La première division navale à créer, en supprimant plusieurs stations et tous les armements de luxe, est certainement celle à qui incomberait la tâche de défendre nos côtes de la Manche et de l'Océan¹. Elle aurait pour réserve des bâtiments en première ou seconde catégorie, à Brest et à Cherbourg, qui, armés en temps de guerre, seraient réunis à cette di-

¹ La division navale cuirassée de la Manche a été rétablie en décembre 1887. — L. B.

vision pour former l'escadre destinée à opérer dans le Nord et dont le chef devrait être désigné à l'avance, par les mêmes raisons qui font désigner ainsi les commandants d'armées et les gouverneurs des places fortes. Lorsque d'ailleurs la paix de l'Europe ne serait pas menacée, la division cuirassée du Nord pourrait, suivant les besoins de la politique, traverser l'Atlantique et montrer sur ses côtes occidentales des forces navales plus imposantes que les frégates en bois et les avisos des stations.

C'est aussi l'intérêt de l'instruction de nos officiers et de nos équipages qui réclame le rétablissement d'une division d'évolutions dans l'Océan et la Manche. Les vieux marins n'ont pas oublié comme avait pâli, pendant la croisière d'hiver de 1831-32¹ devant Anvers, la

1. C'est dans cette croisière, à bord de la frégate la *Melpomène*, que Jauréguiberry débuta dans la carrière maritime. Aucun de ceux qui l'ont connu alors n'a été surpris de son élévation et de l'illustration qu'il a acquise. L'attachement au devoir, la ténacité, la fermeté de caractère, distinguaient déjà le jeune aspirant qui devait plus tard, dans sa résistance héroïque contre l'envahisseur, et au milieu d'un effondrement sans exemple, apporter quelques consolations au patriotisme national et se couvrir lui-même de gloire.

réputation de certains bâtiments venus de la Méditerranée, et cités jusqu'alors pour leur bonne tenue. Il manquait à leurs équipages l'habitude de braver le mauvais temps, sans laquelle l'éducation du marin est incomplète. Nous avons été témoin, en Angleterre, du frémississement d'orgueil qui courait dans ce pays lorsque la presse annonçait que l'escadre du canal avait supporté, à la mer, un violent coup de vent et que les bâtiments qui la composaient avaient tenu leur poste sans relâcher et sans faire d'avaries. Le public anglais comprenait que de cette qualité maîtresse pouvait dépendre un jour le salut du pays. De deux escadres en présence celle qui la posséderait seule n'aurait pas de peine à achever la défaite de l'autre lorsque le mauvais temps l'aurait commencée. Or cette qualité ne peut s'acquérir que dans les parages où l'on rencontre parfois de grands vents et de grosses mers et, à ce point de vue, vingt-quatre heures passées dans la Manche ou le golfe de Gascogne sont souvent plus profitables qu'un mois dans la région des vents alizés, ou l'été dans la Méditerranée.

Dans cette mer qui devait être un lac français, les forces de notre escadre d'évolutions sont aujourd'hui réduites à 4 cuirassés. C'est un peu moins que l'escadre d'évolutions italienne, qui compte habituellement 6 cuirassés parmi lesquels en 1885 figuraient le *Duilio* et le *Dandolo*.

Plusieurs nations maritimes n'arment que pour l'été leurs escadres d'évolutions. Ce n'est pas là un exemple à imiter. L'économie est faible et l'on perd par un désarmement tout le fruit de l'instruction donnée au personnel. Aujourd'hui un bâtiment de combat n'acquiert toute sa valeur que lorsque chaque mécanicien, chaque canonier, chaque homme de l'équipage s'est familiarisé par une longue habitude avec les armes, les engins qu'il doit employer ou manœuvrer pendant la navigation ou le combat : lourdes pièces et petits canons-revolvers ou à tir rapide, affûts hydrauliques et autres, appareils de rotation, de tourelles, de chargement et de manœuvre des pièces, petits chevaux, pompes à vapeur, machines électriques et projecteurs lumineux. Confiés

à des mains inexpérimentées, la plupart de ces engins ne feront qu'un mauvais service, et les économies de personnel qu'on aura cherché à réaliser seront plus que compensées par les dépenses qui résulteront des avaries du matériel et surtout par les chances mauvaises que ces avaries pourront faire courir aux bâtiments. Si la Russie et l'Allemagne n'arment que pendant l'été leurs escadres, c'est que la présence des glaces dans la Baltique et aux embouchures des fleuves qui se jettent dans la mer du Nord interdisent la navigation dans ces parages, pendant quelques mois d'hiver.

IV

Les escadres permanentes sont seules en mesure de frapper un coup décisif, le lendemain d'une déclaration de guerre. Mais si les hostilités se prolongent, chacun des belligérants peut être amené à armer tous ses bâtiments à flot et ceux descendus des chantiers avant la fin de la guerre. Il faut donc les faire entrer dans l'estimation de la puissance maritime des nations auxquelles ils appartiennent.

On aurait quelque peine à faire à ce sujet des comparaisons exactes si, parmi les chiffres qui représentent les divers éléments de la construction et de l'armement des navires, il ne s'en trouvait pas un qui fût l'expression approchée de la force relative des bâtiments de même espèce, des cuirassés par exemple, qui

constituent la flotte de combat. Ce chiffre caractéristique est fourni par le déplacement qui est le poids total du navire entier, comprenant le poids de la coque, de la cuirasse, de la machine, de l'armement et des approvisionnements. En totalisant les déplacements des navires de guerre de même espèce dans chaque marine, on obtient des chiffres dont la comparaison permet d'apprécier les forces relatives des différentes marines, mieux que les assertions vagues ou exagérées lancées si souvent de chaque côté de la Manche, mais plus particulièrement à la tribune anglaise, dans le seul but de faire augmenter les crédits du budget de la marine.

Les deux tableaux ci-après concernant les cuirassés français et anglais ont été dressés sur ces bases. Ils sont extraits de l'*Annuaire naval* de lord Brassey, qui a puisé ses renseignements dans les documents parlementaires ou officiels des deux pays. Ils donnent les nombres et les déplacements des navires cuirassés des différentes catégories, à flot en 1886 et qui pourront y être en 1890. Ils s'accordent

avec ceux donnés par M. Lisbonne pour 1889 dans le *Génie civil*. La première catégorie comprend tous les cuirassés dont le déplacement excède 8 500 tonneaux et l'épaisseur de cuirasse 0^m,23; la seconde, ceux qui ont moins de 8 500 tonneaux de déplacement et plus de 0^m,20 d'épaisseur de cuirasse; la troisième, tous les autres cuirassés de haute mer, et la quatrième, les petits garde-côtes.

Les chiffres du second tableau ont été calculés en comptant comme à flot en 1890 tous les bâtiments actuellement sur les chantiers, et comme ayant disparu à cette époque tous les bâtiments dont la construction est antérieure à 1868.

CATÉGORIES.	1885		1890	
	ANGLETERRE.	FRANCE	ANGLETERRE	FRANCE.
1 ^{re}	13 121 920	30 400	22 210 560	10 105 314
2 ^e	14 85 940 ¹	87 200	24 141 920	18 126 740
3 ^e	14 112 410	61 931	12 98 380	4 19 887
Garde-côtes.	14 41 530	34 552	14 41 530	19 42 212
TOTAUX . .	55 361 800	214 083	72 492 390	51 294 153

1. Lord Brassey compte dans les cuirassés anglais de

Ces tableaux montrent combien sont peu fondées les plaintes périodiquement portées à la tribune anglaise sur le dépérissement de la marine de nos voisins; plaintes que certains écrivains de ce côté-ci de la Manche ont le tort de prendre au sérieux. L'Angleterre en cinq années, de 1885 à 1890, aura augmenté de sept dixièmes le déplacement total de ses cuirassés des deux premiers rangs. Elle s'entoure d'une ceinture de murailles de fer et d'acier qui remplacent les anciennes murailles de bois. Et cependant des incidents récents, dont nous parlerons plus loin, semblent lui faire craindre que, malgré la supériorité de ses forces navales, la sécurité de ses ports et de ses côtes ne soit pas suffisamment assurée.

La Russie, que le traité de Paris avait obligée à renoncer à tout établissement naval dans la mer Noire, possède aujourd'hui dans cette mer 5 cuirassés dont 2 de forme circulaire (*popofkas*), propres uniquement à la défense des côtes,

2^e classe sept grands croiseurs protégés par une ceinture cuirassée de 0^m,25 à la flottaison et par un pont blindé en acier de bout en bout. (*Note de l'auteur.*)

et 3 de 1015 tonneaux de déplacement chacun. Lorsqu'à ces derniers bâtiments viendront se joindre 3 autres de même force, actuellement sur les chantiers, la Russie aura le noyau de l'escadre cuirassée qui peut-être un jour franchira le Bosphore pour mettre fin à la domination turque en Europe. Elle possédera alors dans la mer Noire 8 cuirassés d'un déplacement total de 67196 tonneaux. En ce moment, la flotte turque cuirassée compte à la vérité 18 bâtiments d'un déplacement total de 66559 tonneaux; mais la plupart de ces bâtiments sont de petites dimensions, vieux et mal armés en personnel et en matériel. Un seul, le *Mesoudieh*, déplace plus de 9000 tonneaux. La Turquie achetant tous ses bâtiments de guerre à l'étranger, il est difficile de prévoir ce que deviendra sa flotte dans plusieurs années.

La flotte cuirassée russe dans la Baltique, forte de 36 bâtiments, d'un déplacement total de 146745 tonneaux, se compose en majeure partie de garde-côtes d'un déplacement moyen et d'un tirant d'eau limité. Les plus petits sont de véritables moniteurs à tourelles fermées,

destinés à combattre au milieu des bancs et des rochers qui bordent la côte russe dans la Baltique. Elle compte cependant 4 grands cuirassés de 6 000 à 9 000 tonneaux et une demi-douzaine de croiseurs protégés, c'est-à-dire à ceinture cuirassée et à pont blindé, destinés sans doute à combattre les grands croiseurs anglais. En cas de guerre avec l'Allemagne, cette flotte pourrait suffire pour lui disputer la domination de la Baltique et attaquer même ses côtes. Le concours d'une puissance maritime alliée serait alors une garantie de succès pour les débarquements qui pourraient être tentés par une armée russe sur le flanc et les derrières de l'armée allemande belligérante. En cas de guerre avec l'Angleterre, la marine russe ne pourrait que se concentrer derrière les forts de Cronstadt pour soutenir une lutte défensive avec l'appui d'une flottille de canonnières et de torpilleurs.

Bordée par des mers peu profondes, l'Allemagne a construit aussi une grande partie de sa flotte pour le service spécial de garde-côtes, en vue d'une navigation dans des parages se-

més de roches et de bas-fonds, et pour protéger les embouchures de ses rivières. Elle a néanmoins compris dans son programme de 1882 8 frégates et 6 corvettes cuirassées, et elle possède aujourd'hui ces 8 frégates de 6 000 à 9 500 tonneaux de déplacement; les unes à batterie ou à réduit, les autres à tourelles. Quatre bâtiments cuirassés de sa flotte, de 7 400 tonneaux de déplacement, qui portent le nom de corvettes de sortie, peuvent, dans les mers d'Europe, se joindre aux bâtiments de haute mer pour opérer contre les escadres et les côtes ennemies et défendre ainsi leurs propres côtes de la manière la plus efficace. Il est même à remarquer que ces corvettes de sortie, armées chacune de 6 canons de 26 centimètres en barbette, sont mieux disposées pour un bombardement à distance que pour un engagement de près avec des navires. En outre de 2 ou 3 vieux bâtiments, le reste de la flotte cuirassée allemande se compose de 11 canonnières blindées de 1 100 tonneaux de déplacement, calant 2^m,50, filant seulement 9 nœuds et armées chacune d'un canon de 0^m,305 en barbette. Comme les

corvettes de sortie, ces bâtiments semblent destinés à opérer des bombardements à grande distance, dans lesquels leurs projectiles de très gros calibre, chargés avec les nouvelles substances explosives, produiraient certainement de très grands ravages.

Tout compris, l'Allemagne possède aujourd'hui 41 navires cuirassés, d'un déplacement total de 102 225 tonneaux, dont un seul, il est vrai, le *Kœnig-Wilhem*, peut compter pour un cuirassé de premier rang. Ces navires sont presque tous répartis dans les deux grands ports de Kiel et de Wilhemshaven, et désarmés pendant l'hiver, où la présence des glaces interrompt la navigation dans la Baltique et les fleuves de l'Allemagne du Nord. Dans quelques années, lorsque le canal de la Baltique à la mer du Nord sera creusé, l'Allemagne pourra aisément concentrer dans un court délai toutes ses forces navales dans l'un ou l'autre de ces deux ports, ce qui lui donnera un très grand avantage sur l'adversaire obligé de diviser ses forces pour les surveiller tous deux à la fois.

On ne saurait donc, sans imprudence, fixer à

moins de 12 cuirassés, armés ou en réserve, déplaçant environ 120 000 tonnes, les forces navales nécessaires à la France pour tenir en échec la marine allemande et l'obliger à réserver, pour la défense de ses propres côtes, ces nombreux cuirassés à barbette qu'elle semble avoir construits pour d'autres desseins. Si, en outre, une grande puissance riveraine de la Baltique joignait ses forces navales aux nôtres et fournissait un corps expéditionnaire de débarquement, ce corps amené en quelques heures sur le littoral de l'Allemagne prendrait à revers ses lignes de défense à l'est et à l'ouest, ce qui pourrait exercer une influence décisive sur l'issue de la guerre¹. Mais si la commu-

1. Un journal militaire allemand, *Militär Zeitung*, a publié au commencement de cette année une étude du général de Goltz sur le débarquement d'une armée française en Poméranie. Dans cette étude, l'éminent général suppose que les escadres allemandes battues se sont réfugiées dans les ports et que l'armée ennemie a pu débarquer une trentaine de mille hommes à Rugen, Usedom et Wollin. Elle a échoué dans l'attaque de Swinemunde et marché sur Berlin après un combat heureux près de Stettin; mais les réserves sont accourues de l'intérieur du pays, et l'armée d'invasion a été forcée de battre en retraite et de se rembarquer. Alors la flotte allemande a quitté la rade de Kiel et est venue attaquer de flanc l'escadre française afin de rendre plus com-

nauté des intérêts permet de compter qu'à un moment donné de la lutte cette grande puissance y prendra part, la France doit être prête, en l'absence d'une alliance formellement stipulée, à supporter partout le premier choc. Son attitude à ce moment exercera une influence décisive sur la résolution des puissances qui auront avec elle des intérêts communs et redouteront un plus grand développement de la puissance allemande.

Dans la Méditerranée, nous n'avons d'alliances à prévoir que celles formées contre nous. L'hypothèse d'une guerre avec l'Allemagne entraîne celle d'une guerre avec l'Autriche et l'Italie, ou au moins avec cette dernière puissance. Lorsque ce jeune royaume eut constitué son unité, il dut réorganiser de toutes pièces la défense de ses côtes. Il renonça au système suranné des batteries de côte épar-

plète la victoire des Allemands sur le continent. Comme on le voit, le récit du général de Goltz repose sur deux hypothèses : la première, que l'Allemagne n'aurait qu'un ennemi dans la Baltique ; la seconde, que l'armée d'invasion commettrait la faute de s'avancer dans l'intérieur du pays sans s'être assurée de la possession d'un port de mer fortifié. (*Note de l'auteur.*)

pillées sur tous les points du littoral et concentra les travaux de fortifications sur les trois ports militaires de la Spezzia, Tarente et Venise, et sur quelques autres points où des débarquements de troupes étaient à craindre.

Il repoussa aussi le système de défense locale qui eût consisté à répartir sur des points du littoral convenablement choisis un grand nombre de bâtiments spéciaux, garde-côtes et canonnières. Ce système, disait l'amiral Saint-Bon, ministre de la marine, étant donné le développement considérable des côtes et les conditions hydrographiques défavorables à l'emploi de bâtiments de faibles dimensions, eût exigé un minimum de 50 garde-côtes de fort tonnage, analogues au *Rupert* anglais et au *Tonnerre* français ; c'était une dépense exagérée, hors de proportion avec l'état du budget et surtout avec le résultat final, qui eût été de créer une ligne longue et mince, c'est-à-dire faible en tous les points. L'Italie fit donc reposer son système de défense des côtes surtout sur sa flotte de combat et de haute mer. Cette flotte comprend deux fractions bien dis-

tinctes. La première, dont les types remontent à l'année 1861 et qui est destinée à disparaître dans un petit nombre d'années, se compose de 8 cuirassés, d'un déplacement moyen de 5 000 tonneaux, et de 3 petits navires aussi cuirassés, de 2 000 à 2 700 tonneaux. La seconde, dont le plus ancien type date seulement de 1876, comprend 2 bâtiments de 10 500 tonneaux (*Quilio, Dandolo*) à citadelle centrale et à tourelles cuirassées, 2 bâtiments de 13 851 tonneaux (*Italia et Lepanto*) et 3 bâtiments de 11 000 tonnes (*Andrea Doria, Francesco Morosini et Ruggiero di Laurio*). Sur les 5 derniers bâtiments, la ceinture cuirassée est remplacée par un pont en acier, au-dessous de la flottaison et, au-dessus de ce pont, par une série de compartiments étanches remplis de charbon, dont le but est de limiter l'introduction de l'eau et de maintenir l'assiette du navire, dans le cas où sa coque serait percée par les projectiles ennemis. Trois bâtiments de 13 251 tonneaux, semblables aux précédents, sont encore sur les chantiers.

Les nouveaux cuirassés italiens sont armés

chacun de 4 canons de 43 ou 45 centimètres placés, à bord du *Duilio* et du *Dandolo*, dans des tourelles fermées, et sur les autres en barbette. Ils ont été construits pour réaliser des vitesses de 15 à 16 nœuds pour les premiers et de 18 nœuds pour le *Lepanto* et l'*Italia*. Leur puissance offensive est redoutable; mais la puissance défensive de ceux de ces bâtiments qui n'ont pas de ceinture cuirassée à la flottaison était déjà très problématique avant l'emploi des obus chargés avec de la mélinite. On peut sans crainte affirmer qu'elle sera nulle en présence de bâtiments dont l'artillerie lancera ces nouveaux projectiles. Si l'on fait le total de tous les bâtiments de combat italiens, en y comprenant ceux encore sur les chantiers, on en trouve 21 d'un déplacement total de 167755 tonnes. Mais l'ancienne flotte aura probablement disparu lorsque les 3 derniers grands cuirassés seront lancés, et alors la flotte italienne de combat se réduira à 10 bâtiments d'un déplacement de 120 000 tonnes.

Devons-nous prévoir qu'en cas de guerre européenne la marine autrichienne se joindrait à

celle de l'Italie contre la nôtre? Malgré la brillante victoire qu'elle a remportée à Lissa, l'Autriche, dont le budget de la marine est très réduit, ne paraît voir dans sa flotte qu'un appoint pour la défense de ses côtes. Elle ne compte à flot que 10 cuirassés d'un déplacement total de 53 150 tonneaux, auxquels viendront se joindre 2 autres de 6 000 tonneaux chacun. Mais à ce moment disparaîtront 4 bâtiments en bois dont la construction remonte à 1869 et dont le déplacement total est de 22 000 tonneaux; de sorte que la marine autrichienne qui est loin, comme on le voit, d'imiter l'Italie dans ses constructions gigantesques et coûteuses, ne possédera plus que 8 cuirassés d'un déplacement total de 43 000 tonneaux.

Si à ce chiffre on ajoute celui de 120 000 tonneaux pour la flotte italienne, on voit qu'en cas de guerre avec la triple alliance, la marine française pourrait avoir devant elle, dans la Méditerranée, une force navale de 163 000 tonneaux. La tâche qu'elle aurait à remplir serait très complexe en présence de cette force. Elle devrait, à la fois, protéger efficacement les côtes méri-

dionales de la métropole, celles de la Corse, de l'Algérie et de la Tunisie, dominer la mer pour maintenir libres les communications de la France avec ses possessions africaines, et enfin opérer contre le littoral de l'ennemi les attaques qui seraient de nature à affaiblir celui-ci et à faire des diversions utiles à notre armée de terre. 18 cuirassés d'un déplacement total de 180 000 tonneaux ne seraient pas trop pour cette tâche ardue : c'est donc en tout 30 cuirassés déplaçant 300 000 tonneaux qui sont nécessaires pour soutenir avec succès une guerre maritime contre la triple alliance. En jetant les yeux sur les tableaux qui précèdent, on voit que ce but n'est pas encore atteint, mais qu'on y touchera en 1890 si l'on poursuit activement la construction des cuirassés en chantier. La prétention de rester maître de la mer en présence de trois puissances maritimes de second ordre n'a rien d'excessif ni qui excède les ressources normales du budget de la marine française. L'Angleterre, qui à la même époque aura une flotte cuirassée d'un déplacement total de près de 500 000 tonneaux, ne saurait en prendre om-

brage. D'ailleurs, cet effort nous est plus que jamais imposé par le souci de la sécurité et de l'intégrité de notre territoire.

De toutes les guerres dans lesquelles la France puisse être entraînée contre son gré, celle avec l'Italie serait certainement la plus antipathique. On l'a dit avant nous, elle serait presque une guerre civile. Mais il peut ne pas dépendre de la France de l'éviter. Alors se poserait la redoutable question de savoir si le droit des gens permet de réduire en cendres les villes maritimes peu ou point fortifiées. Dans leurs grandes manœuvres, comme nous le verrons plus loin, les Anglais employant un spirituel euphémisme ont appliqué le mot capture à l'acte de coercition exercé par une escadre victorieuse sur un port qu'elle ne peut cependant, faute de troupes, occuper autrement que par ses obus. Si des villes situées dans le bassin de la Méditerranée doivent être capturées dans ces conditions, ne négligeons aucun effort, aucune dépense pour que ce soit plutôt Gênes et Naples que Nice et Marseille. Ce seraient des économies déplorables et ruineuses

que celles qui, par un amoindrissement de nos forces navales, mettraient ainsi nos grands ports de commerce à la merci d'un ennemi vainqueur.

La répartition habituelle des forces navales françaises en deux mers séparées par la péninsule ibérique est pour leurs opérations une gêne considérable. On a pensé que l'ouverture entre l'Océan et la Méditerranée d'un canal accessible aux cuirassés, en permettant la rapide concentration de nos escadres dans une même mer, en augmenterait l'efficacité. Cela serait vrai si l'on ne devait tenir compte que du raccourcissement du trajet ; mais l'élément le plus important est ici sa durée. Or, à moins de donner au canal une section exagérée, les grands bâtiments seraient obligés de réduire singulièrement leur vitesse en le parcourant. Ils subiraient en outre de fréquents arrêts et des retards continuels en raison des nombreuses voies de communication qui couperaient le canal. De telle sorte que, avec les grandes vitesses qu'atteignent aujourd'hui les cuirassés et qui ne peuvent que s'accroître, une escadre se rendrait de Brest à Tou-

lon plus rapidement par le détroit de Gibraltar que par le canal. Le seul avantage stratégique qu'il offrirait, en cas de guerre avec l'Angleterre, serait d'éviter, pour ceux de nos bâtiments qui se rendraient d'une mer dans l'autre, le passage du détroit de Gibraltar où ils pourraient trouver des forces anglaises supérieures. Mais cet avantage serait nul en cas de guerre contre la triple alliance, dont les escadres ne pourraient, comme les escadres anglaises, s'abriter sous le rocher de Gibraltar.

Dans tous les cas, il serait payé bien cher, et les dépenses de la construction d'un véritable port à chaque issue du canal pour la défendre seraient mieux employées à fortifier les ports qui existent déjà et à accroître la flotte actuelle qu'à faciliter pour l'avenir sa concentration dans des cas difficiles à prévoir.

V

Le gros des escadres restant formé comme on l'a vu de bâtiments cuirassés, accompagnés d'éclaireurs, les torpilleurs et les contre-torpilleurs constituent cependant des instruments de guerre dont il faut tenir compte dans la comparaison des forces navales des différentes puissances. Le lecteur n'aurait donc qu'une idée incomplète de ces forces si aux chiffres relatifs aux cuirassés on ne joignait ceux relatifs aux torpilleurs, dont les plus grands peuvent coopérer dans un certain rayon aux opérations des escadres de première ligne, et les autres sont particulièrement appelés à la défense de la seconde ligne, du littoral, des rades et des ports. Le tableau page 251, dressé par M. Lisbonne d'après le *Naval annual*, donne

les nombres et les déplacements des torpilleurs et contre-torpilleurs à flot et en construction des cinq grandes puissances maritimes, groupés par catégorie suivant leur espèce et leur grandeur.

Les trois premières catégories de ce tableau comprennent de véritables navires de haute mer, à grande vitesse. Les plus grands, qualifiés de croiseurs, et armés presque uniquement de torpilles automobiles, manquent de l'artillerie à grande portée indispensable pour en faire le service. Ainsi le *Condor*, en France, ne possède, en outre de ses torpilles, que des canons de 10 centimètres et des canons-revolvers. Il en est de même du *Scout* en Angleterre. Mais le *Mohawk* qui l'a suivi a reçu 6 canons de 15 centimètres et 8 canons à tir rapide. On peut penser que les autres bâtiments anglais du même type recevront aussi un armement mieux approprié à leur dénomination et au service qu'elle suppose. Ces bâtiments ne pourraient d'ailleurs sans imprudence s'attaquer à des cuirassés qui les couleraient avant qu'ils ne pussent faire usage

	ANGLETERRE.		FRANCE.		ITALIE.		ALLEMAGNE.		RUSSIE.	
	Nombre.	Displacement.	Nombre.	Displacement.	Nombre.	Displacement.	Nombre.	Displacement.	Nombre.	Displacement.
Croiseurs-torpilleurs de 1 400 à 1 800 tonn.	10	15 900	8	12 280	"	"	3	4 146	"	"
Croiseurs-torpilleurs de 600 à 1 000 tonn.	"	"	"	"	4	2 940	1	975	2	1 200
Avisos-torpilleurs de 320 à 450 tonn. . . .	4	1 800	6	1 920	2	634	2	720	"	"
Torpilleurs de haute mer de 38 à 45 m. de longueur.	55	3 520	10	690	"	"	6	489	10	600
Garde-côtes de 1 ^{er} cl. d'environ 33 m. . .	6	300	69	4 140	62	3 720	131	7 860	9	540
Garde-côtes de 2 ^e cl. d'environ 25 m. . .	71	2 272	41	1 312	21	672	13	416	82	2 624
Torpilleurs-vedettes de 20 m. et au-dessous.	10	120	9	108	"	"	"	"	12	140
TOTAUX.	156	33 912	143	20 450	89	7 966	156	14 606	115	5 104

de leurs torpilles. Leur grand tirant d'eau (4^m,70) les exposant aux coups des torpilles automobiles, ils ne sont pas faits davantage pour le rôle de contre-torpilleurs. C'est donc comme croiseurs et comme éclaireurs d'escadre qu'ils peuvent rendre les meilleurs services, et les torpilles dont ils sont armés ne trouveront pas souvent leur emploi.

Pour trouver de véritables contre-torpilleurs, c'est-à-dire des navires rapides, d'un assez faible tirant d'eau pour n'avoir rien à craindre des torpilles automobiles, et assez bien armés, d'une artillerie légère, pour avoir facilement raison des torpilleurs, il faut descendre à la troisième catégorie, celle des bâtiments appelés avisos-torpilleurs, représentés en France par la *Coulevrine*, la *Bombe*, etc., de 320 tonnes de déplacement, et en Angleterre par le *Grass-Hoper*, le *Rattle-Snake*, etc. Ces bâtiments comme ceux des deux premières catégories possèdent, en outre de leurs torpilles automobiles, une artillerie légère de canons à tir rapide et de canons-revolvers, assez puissante pour mettre hors de combat, pour couler

même les torpilleurs proprement dits qui composent les quatre dernières catégories et dont la plupart en France n'ont d'autre armement que leurs torpilles et des fusils.

Pour parler de ces petits bâtiments dont la destination primitive était seulement la défense des ports et des rades, nous suivrons l'ordre inverse de leur classement, c'est-à-dire que nous commencerons par les plus petits, qui, à quelques exceptions près, ont été les premiers construits. Nous dirons peu de chose des torpilleurs-vedettes de 20 mètres, dont le type paraît aujourd'hui abandonné. Ils portaient leurs torpilles et on ne leur demandait que les qualités nécessaires pour agir par surprise sur les rades ou dans le voisinage des côtes, en profitant de circonstances de temps et de mer favorables, de la brume ou de la fumée du canon pendant l'action. Classés en Angleterre comme torpilleurs de deuxième classe, ils devaient être embarqués sur les grands cuirassés. La vitesse de 18 nœuds de ces premiers torpilleurs, qui gardèrent longtemps le nom de leur constructeur anglais, M. Thornicroft,

excita une vive admiration et assura le succès de leurs débuts. Mais on ne tarda pas à ramener les dimensions des torpilleurs embarqués à celles de canots à vapeur ordinaires, et d'autre part à augmenter le tonnage des torpilleurs autonomes pour étendre leur rayon d'action et obtenir des vitesses plus rapides. Les torpilles automobiles Whitehead remplacèrent alors les torpilles portées sur ces nouveaux types d'une longueur de 25 à 27 mètres, qui constituèrent en Angleterre la première classe de torpilleurs et en Russie la plus grande partie de la flottille de garde-côtes des golfes de Bothnie et de Finlande.

L'Allemagne qui avait débuté par le *Zieten*, de 974 tonneaux, a construit la plupart de ses torpilleurs avec une longueur de 33 mètres. Leurs dimensions sont certainement suffisantes pour la navigation de cabotage le long des côtes de la Baltique, de la mer du Nord et même de la Manche dans la belle saison. En présence d'un ennemi supérieur en forces navales, l'Allemagne, comme la Russie, replierait tous ses bâtiments de combat sur sa seconde

ligne de défense, celle du littoral. Pour la guerre de surprise à laquelle la condamnerait l'infériorité numérique de sa marine, les faibles dimensions des torpilleurs seraient plutôt une qualité qu'un défaut. Si au contraire l'une de ces puissances se croyait en mesure de prendre l'offensive contre un adversaire, dans les mers septentrionales de l'Europe, ces torpilleurs de 25 à 33 mètres pourraient dans ces cas donnés prendre part aux opérations. Les torpilleurs de 25 mètres entrent pour moitié dans la composition de la flottille de torpilleurs anglaise. Mais aucune des puissances dont nous venons de parler n'a songé à affecter normalement les torpilleurs de 25 à 33 mètres à une navigation de long cours ni à d'autres services que la défense et l'attaque des côtes.

Dès qu'on a voulu, en France, étendre à la haute mer le champ d'opérations des torpilleurs de 33 mètres, leur inaptitude à cette mission, pour laquelle ils n'avaient pas été créés, s'est montrée au grand jour. Sans attendre les résultats définitifs d'expériences en cours, pendant l'année 1886, le département

de la marine, espérant corriger les défauts qu'on leur connaissait déjà par un allongement de quelques mètres et l'exhaussement de leurs tubes de tir, a commandé dans différents ports de commerce une cinquantaine de ces torpilleurs dont le tonnage a été porté ainsi de 60 à 65 tonneaux environ. Il faut attendre les résultats de l'expérience pour se prononcer sur la valeur de ces modifications; mais dès à présent nous devons constater avec regret que le nouveau type n'est pas mieux armé que l'ancien.

L'Angleterre aussi, en 1885, n'avait pas attendu les résultats de la campagne d'expériences de cette année pour mettre en chantiers 54 navires de 38 mètres, qualifiés torpilleurs de haute mer. Mais cette création, motivée par la crainte d'une guerre avec la Russie, avait un but spécial et nettement défini, le blocus et l'attaque des ports de Cronstadt et de Sweaborg. Aussitôt que la guerre aurait été déclarée, écrit lord Brassey, « les navires de guerre russes se seraient renfermés dans les bassins de Cronstadt et de Sweaborg, garantis

contre toute attaque de torpilleurs ou de cuirassés par une barrière infranchissable d'espars et d'obstructions et protégés par des batteries blindées, armées de puissants canons. Pendant ce temps, quelle eût été la position de l'escadre anglaise de blocus? Nos navires obligés de tenir la mer auraient été exposés à des attaques, à chaque occasion favorable présentée par l'obscurité de la nuit. Nous étions anxieux de trouver les meilleurs moyens de protéger une escadre placée dans une situation des plus hasardées. L'opinion des personnes les plus autorisées fut unanime pour entourer les cuirassés par une ceinture de contre-torpilleurs. Ceux-ci devaient être semblables aux torpilleurs sous tous les rapports, excepté celui de l'armement. Pour qu'ils remplissent leur but qui était de défendre les grands bâtiments contre des antagonistes petits et agiles, offrant une cible étroite et difficile à atteindre en raison de la mobilité, l'armement proposé devait consister, non en torpilles, mais en pièces d'artillerie, puissantes quoique légères, à tir rapide et à répétition. — La paix étant assurée,

ces bâtiments seront armés avec des torpilles et répartis, selon les besoins de la défense, dans les différentes stations navales, dans les ports de commerce métropolitains et dans les dépôts de charbon coloniaux. »

C'est donc comme contre-torpilleurs plutôt que comme torpilleurs, que l'Angleterre a construit les nombreux petits bâtiments classés comme torpilleurs de haute mer (*sea-going torpedo boats*) dans le tableau de M. Lisbonne reproduit ci-dessus.

La différence essentielle entre les deux types gît uniquement dans l'artillerie dont les contre-torpilleurs sont armés. L'école nouvelle repoussait cet armement. Elle craignait que dans une action le torpilleur armé de pièces légères ne fût détourné de son but, l'attaque des gros navires, par le désir de combattre les embarcations ou les contre-torpilleurs qui chercheraient à lui barrer la route.

Cette raison pouvait être admise lorsqu'il s'agissait uniquement de petits torpilleurs destinés à n'agir que par surprise et dont l'échantillon de coque était d'ailleurs trop faible pour

permettre l'installation et le tir de ces pièces. Mais elle était sans valeur pour les torpilleurs de 33 à 35 mètres, si improprement appelés **autonomes**, que l'on prétendait opposer en plein jour à des navires et à des torpilleurs ennemis. Il fallut bien reconnaître que ces torpilleurs sans artillerie étaient exposés à être attaqués et détruits par des contre-torpilleurs avant d'avoir atteint le navire qu'ils cherchaient à couler, et l'on imagina alors de faire défendre chaque torpilleur sans artillerie par un contre-torpilleur armé. C'était la condamnation du type primitif de 33 mètres, et cependant ce grave défaut n'a pas été corrigé dans celui de 35 mètres qui a succédé au premier et qui avec le précédent compose la plus grande partie de notre flottille. Il y aurait là pour elle une cause de faiblesse, s'il n'y était promptement remédié, au moins pour le dernier type, dont les échantillons commencent à descendre successivement des chantiers.

Les pièces légères destinées à être placées à bord des contre-torpilleurs et des bâtiments de combat, pour repousser l'attaque des torpil-

leurs, sont de deux sortes : des canons-revolvers et des canons à tir rapide. La guerre de sécession d'Amérique vit paraître les premiers qui, quelques années plus tard, entrèrent sous le nom de mitrailleuses dans la composition de notre artillerie de campagne et jouèrent un rôle dans la guerre de 1870. Ces mitrailleuses lançaient des balles de plomb. Faites uniquement pour tirer sur des troupes, elles ne pouvaient arrêter des torpilleurs. Pour combattre ceux-ci, on dut employer des projectiles plus lourds dans des armes de plus fort calibre. Hotchkiss, en dépassant le poids de 400 grammes fixé par la convention de Saint-Pétersbourg, comme le minimum du poids de projectiles explosibles, put lancer avec son canon-revolver, à cinq tubes de 37 millimètres, de petits obus capables de causer par leurs éclats de grands ravages à l'intérieur des torpilleurs. Ce canon-revolver, établi sur un pivot fixe, se charge avec rapidité, se pointe à l'épaule sans recul, et perce la tôle de 6 millimètres des premiers thornicrofts à la distance de 2 400 à 3 000 mètres, suivant l'angle d'incidence du

projectile. A mesure que les torpilleurs ont augmenté de dimensions et d'échantillon, on a senti la nécessité d'augmenter le calibre des pièces légères établies sur les bâtiments pour les repousser. On a voulu percer non seulement la tôle de la coque, mais aussi celles des chaudières et les cloisons qui divisent la cale en compartiments étanches. On a créé alors les canons-revolvers de 47, 53 et 57 millimètres, semblables au premier.

L'amirauté anglaise avait préféré au canon Hotchkiss, adopté par la marine française, le canon Nordenfeld à plusieurs tubes (*barrels*) parallèles dans un même plan, qui se chargent et se tirent en même temps, et lancent des projectiles pleins du poids de 300 grammes environ. Mais bientôt les deux constructeurs rivaux furent amenés à créer un nouveau type de canon léger à un seul tube, sans recul, à chargement et à tir rapides, avec lequel, grâce à la grande longueur d'âme de ce tube et à l'emploi de poudres lentes spéciales, ils obtinrent des résultats balistiques inespérés.

Les canons Hotchkiss à tir rapide, de 47 à

57 millimètres, ont une longueur d'âme égale à 40 fois le calibre du projectile. Ils pèsent sans l'affût, le premier 239, et le second 365 kilogrammes.

Leurs projectiles sont respectivement du poids de 1^k,200 et 1^k,724. Ils ont une vitesse initiale de 610 mètres par seconde et, à la distance de 1 000 mètres, ils percent des plaques d'acier de 47 et 59 millimètres; à de plus grandes distances, ils traversent les tôles de la coque, des chaudières et des cloisons transversales des torpilleurs, et en éclatant à l'intérieur ils peuvent tuer ou blesser beaucoup de monde et causer des ravages qui mettent ces torpilleurs hors de combat.

On évalue le nombre des coups qu'ils peuvent tirer par minute à 12 en pointant avec attention et à 20 sans pointer. Il est facile d'en déduire, dans chacune de ces hypothèses, le nombre de coups que peut essuyer un torpilleur qui se dirige en plein jour sur un navire pour l'attaquer et qui est le but du tir d'un canon de ce type, depuis le moment où il est à portée, c'est-à-dire depuis la distance de

3 000 mètres, jusqu'à ce qu'il soit en mesure de lancer sa torpille, c'est-à-dire à la distance d'environ 400 mètres.

En supposant que le canon à tir rapide tire seulement 12 coups par minute et que le torpilleur soit animé de la vitesse exceptionnelle de 20 nœuds ou 10 mètres par seconde, celui-ci sera exposé au feu du canon pendant 260 secondes et pourra être frappé 52 fois de coups dont un grand nombre seront mortels. Mais il faut tenir compte de toutes les circonstances extérieures qui influent sur la précision du tir. De nombreux essais faits en différents pays au moyen d'un canon à tir rapide établi sur une embarcation marchant vers un but fixe ayant le profil d'un torpilleur, ont amené à réduire à 7, c'est-à-dire à un septième environ, le nombre des touchés auxquels est exposé un torpilleur pendant le temps qu'il reçoit ainsi le feu d'un canon à tir rapide et jusqu'à ce qu'il puisse faire usage de sa torpille contre le bâtiment attaqué. Il est clair que, dans ces conditions, l'attaque du torpilleur n'a aucune chance de succès et que sa mise hors de combat avant

qu'il ait pu frapper son adversaire est certaine.

Mais l'artillerie n'a pas dit son dernier mot.

Nordenfeld, dans un nouveau canon de 57 millimètres, cherche à atteindre des vitesses initiales de 700 mètres avec lesquelles il se propose de percer des plaques d'acier de 15 centimètres, épaisseur des premières cuirasses de nos bâtiments blindés. Les formules de la balistique appliquées aux faits connus rendent ce résultat de vitesse vraisemblable, mais cette pénétration ne pourra être obtenue qu'avec un projectile offrant une résistance suffisante au choc. Quoi qu'il en soit, la supériorité de l'artillerie légère sur le torpilleur s'accroît aujourd'hui de façon à montrer combien s'égareraient ceux qui voyaient dans ces engins nouveaux les futurs dominateurs des mers. Le canon maintient son ascendant. Il s'empare même de la torpille pour la lancer et produire les effets de destruction les plus redoutables pour les villes et pour les bâtiments.

L'adresse des canonnières est plus que jamais le facteur important du succès d'une bataille

navale. Ce nombre de touchés qu'on évalue à 7, pour le torpilleur qui se dirige vers un canon à tir rapide et qui représente les chances qu'a ce canon de le couler, pourra croître ou se réduire suivant que le pointeur aura été plus ou moins souvent exercé à ce tir spécial sur un but mobile, qui doit aujourd'hui entrer largement dans l'instruction de nos canonniers.

VI

Les torpilleurs, malgré leurs imperfections, constituaient une arme trop redoutable et paraissaient appelés à jouer un trop grand rôle dans les guerres maritimes futures pour que l'on ne cherchât pas à déterminer, par des expériences et des manœuvres, la valeur pratique de ces engins et la portée des modifications que leur emploi devait apporter à la tactique navale. Les manœuvres d'été de ces dernières années, chez plusieurs nations maritimes, ont eu pour objet l'étude de ces engins nouveaux associés ou aux prises avec les anciens bâtiments de combat. En France, on a posé la question entre le maintien des escadres cuirassées et leur remplacement par des flottilles de torpilleurs. L'expérience a prononcé en fa-

veur des premiers sans condamner les seconds ; mais elle n'a pas ajouté beaucoup à ce que savaient des uns et des autres les marins instruits et expérimentés.

En Angleterre, si les mesures radicales ont trouvé aussi des partisans dans la presse, l'amirauté a su se préserver de tout engouement irréfléchi. Elle a admis les torpilleurs et les contre-torpilleurs comme d'utiles auxiliaires dans les escadres, particulièrement dans celles employées à la défense des côtes, et elle a donné pour but aux manœuvres d'été de l'escadre de la Manche l'étude pratique des conditions dans lesquelles cuirassés et torpilleurs peuvent agir utilement de concert dans les guerres navales futures. C'est dans le même esprit que paraissent avoir été dirigées les manœuvres de l'escadre italienne en 1885 et les années suivantes. Celles de l'escadre autrichienne, comme celles de l'escadre française, ont consisté, en la même année 1885, à faire attaquer les cuirassés par des torpilleurs. Ceux-ci ont été complètement battus.

Entrons dans quelques détails concernant les

grandes manœuvres navales anglaises et françaises, sur lesquelles on possède des renseignements assez précis.

Durant l'été de 1885, l'escadre anglaise de la Manche, renforcée par plusieurs cuirassés de la réserve, se livra à d'intéressantes manœuvres sur les côtes d'Irlande et d'Écosse. Elle était composée de 11 grands cuirassés; d'un bélier blindé et armé de torpilles le *Polyphemus*, de 8 torpilleurs dont les deux plus grands avaient 36 mètres de longueur, et de plusieurs croiseurs et éclaireurs rapides. Les torpilleurs étaient armés de petits canons Nordfeld. Leur navigation ne fut pas heureuse. Pendant la traversée de Portland à la baie de Bantry, un grand nombre furent mis hors de service par des avaries de machines ou des abordages. Pendant celle de la côte d'Irlande à la côte d'Écosse, ils souffrirent tellement du mauvais temps, malgré l'abri des grands bâtiments auxquels chacun d'eux était attaché, qu'il fallut les renvoyer au mouillage. Ils roulaient tellement à la mer que les équipages ne pouvaient prendre ni nourriture ni repos, exposés

à la chaleur intolérable de la machine, à l'intérieur, ou aux coups de mer sur le pont ; ils étaient exténués de fatigue et hors d'état de continuer leur service. Parmi les simulacres de combat et les expériences qui eurent lieu sur la rade de *Bere Haven*, nous citerons seulement la tentative de sortie, par une nuit claire, d'une division bloquée, qui fut déjouée par la surveillance des torpilleurs de l'escadre bloquante, et la destruction d'une estacade par le *Polyphemus* lancé avec toute sa vitesse de 17 à 18 nœuds. Sur la rade de *Black-Sod*, le 6 juillet, par une nuit noire, les cuirassés munis de filets métalliques furent attaqués par des torpilleurs qui s'en approchèrent assez pour lancer leurs torpilles d'exercice ; mais ils ne furent pas atteints et l'on retrouva les torpilles dans les filets. Il fut démontré, écrit lord Brassey, que chaque torpilleur engagé dans l'attaque aurait été exposé au feu destructeur des gros canons et de l'artillerie légère des bâtiments cuirassés. Dans la manœuvre qui consista à replier et ramasser les filets, on remarqua le *Shannon*, qui n'y employa qu'une heure et quarante minutes.

Les dernières opérations eurent pour thème la défense des ports de Greenok et de Belfast contre une escadre voulant les détruire ou les mettre à contribution. Les résultats en furent indécis.

En France, les traversées effectuées au commencement de l'année 1885, entre les ports du Nord et Toulon, par 14 torpilleurs, de 27 à 33 mètres de longueur, avaient montré aussi sous un jour peu favorable les qualités nautiques des bâtiments de ces deux classes. Ils allaient compléter la flottille commandée par le contre-amiral Brown de Colstoun et destinée à opérer, dans les manœuvres d'été, contre l'escadre d'évolutions commandée successivement, en 1886 et 1887, par les vice-amiraux Lafont et Peyron. Les opérations de ces forces navales en 1886 ont été décrites avec exactitude par M. Weyl, ancien officier de marine, dans des articles du journal *le Temps*, réunis plus tard en brochure¹.

L'impartialité de l'auteur est d'autant moins

1. *Les Grandes Manœuvres de l'escadre française.* (Paul Ollendorff.) (Note de l'auteur.)

suspecte que dans une publication faite à la fin de 1885, sous le titre : *Questions maritimes*, il se montrait partisan de l'emploi des torpilleurs à la guerre de course au large et partageait sur ce point¹ les doctrines de l'école nouvelle, auxquelles ses fidèles récits de la campagne de 1886 allaient porter un rude coup. Malheureusement, durant les manœuvres de cette année et de l'année suivante, nos escadres manquèrent de l'outillage nécessaire pour donner aux combats simulés entre les cuirassés et les torpilleurs les apparences d'engagements réels. Il fallut y suppléer par des conventions qui, en l'absence d'arbitres, furent l'objet d'interprétations contradictoires par les adversaires aux prises. Les torpilleurs n'étaient pas munis de torpilles d'exercice. Ils faisaient un signal convenu lorsqu'ils se croyaient en me-

1. « C'est cette proie (le commerce anglais) qui se présenterait à nos coups si la guerre venait à éclater. Des flottilles de torpilleurs échelonnés sur les côtes de France feraient plus pour la paix que tous les cuirassés. Elles se joueraient des croisières, passeraient dans les mailles du filet les plus serrées et sans bruit; de jour comme de nuit, elles ravageraient les mers et détruiraient tous les navires anglais. »
(*Note de l'auteur.*)

sure de frapper l'ennemi : quelquefois dans des circonstances où l'état de la mer les aurait empêchés de lancer la torpille et même d'ouvrir le tube de lancement, quelquefois lorsque d'après les conventions adoptées ils auraient dû se considérer comme mis hors de combat par l'artillerie de leurs adversaires. L'efficacité des coups de torpilles signalés dans ces conditions était naturellement contestée par les cuirassés qui en avaient été le but. Ceux-ci n'étaient pas tous munis de filets métalliques pour les protéger contre les torpilles automobiles. Enfin l'escadre manquait de contre-torpilleurs. Il est vrai que si elle en eût possédé en nombre suffisant, les torpilleurs sans armement étant hors d'état de leur résister, le résultat inévitable des manœuvres de jour eût été la défaite de ces torpilleurs. Quant aux manœuvres de nuit, aux surprises et aux rencontres en mer, leurs résultats dépendent tellement du hasard, qu'ils ont seulement la valeur d'un fait dont la répétition, dans les mêmes circonstances, n'est pas certaine, et dont on ne peut dès lors tirer des conséquences générales et précises. Aux causes

d'infériorité pour l'escadre qui viennent d'être indiquées se joignait l'obligation qui lui fut souvent imposée la nuit, pour éviter les abordages, de tenir des feux de route allumés lorsque ceux des torpilleurs étaient masqués.

Résumons maintenant la série des manœuvres et des simulacres de combat opérés dans ces conditions si désavantageuses pour l'escadre.

Le 13 mai 1886, l'escadre d'évolutions commandée par le vice-amiral Lafont, forte de 8 cuirassés et de quelques croiseurs et torpilleurs, profite d'un mauvais temps pour se présenter devant Toulon. Elle défile à 2 milles de la grande jetée de la rade et canonne les torpilleurs qui s'y trouvent au mouillage, placés sous les ordres du contre-amiral Brown de Colstoun. Sortis tardivement, ceux-ci rencontrent une mer dure qui balaie leurs ponts et dont les embruns empêchent de distinguer les objets à plus de 50 mètres. Leurs tubes de lancement des torpilles sont fermés, et leurs mouvements désordonnés eussent rendu le tir de ces engins très incertain dans le cas où

l'on eût pu l'effectuer. Une escadre cherchant dans ces circonstances à bombarder le port de Toulon n'eût donc redouté que les forts et batteries de la côte, surtout si elle avait eu à sa disposition les contre-torpilleurs qui manquaient à l'amiral Lafont et si ses bâtiments avaient été munis de filets métalliques.

Le 18 mai, le port de Toulon étant bloqué par l'escadre, un des croiseurs de la défense force le blocus et prend le large, favorisé par un simulacre d'attaque générale de l'escadre par les torpilleurs. Le succès d'une pareille tentative, opérée en choisissant des circonstances favorables, n'est pas plus douteux aujourd'hui avec des croiseurs à vapeur qu'autrefois avec des bâtiments à voiles.

Le 2 juin, l'escadre d'évolutions appareille du golfe Jouan pour se rendre à Ajaccio en contournant la côte orientale de la Corse. Elle doit doubler le cap Corse à moins de 20 milles de distance de ce cap. La flottille, composée de 2 croiseurs, de 14 torpilleurs de 33 mètres et de 8 torpilleurs de 27 mètres, doit l'attaquer à ce passage. Elle est répartie par petits groupes

sur le méridien du cap, avec une réserve sous la terre, lorsque, dans la nuit claire du 3 au 4, l'escadre se présente pour franchir la ligne de défense vers son extrémité nord, et prend le contact d'un groupe. Mais aucun torpilleur n'est en mesure de tirer sur un cuirassé avant d'avoir servi lui-même de but au tir des pièces légères de l'escadre, pendant assez longtemps pour être considéré comme hors de combat. Le cuirassé *Amiral-Duperré*, qui, en exécution des ordres de l'amiral, s'est séparé de l'escadre pour poursuivre un croiseur de la flottille et l'a atteint, est seul attaqué par deux torpilleurs dans des conditions qui, en l'absence des filets protecteurs, auraient compromis sa sécurité.

En fin de compte, le passage est forcé, sans autres incidents, par l'escadre qui va prendre son mouillage à Ajaccio et se retrancher derrière une estacade improvisée pour attendre l'attaque de la division des torpilleurs. Celle-ci a gagné le mouillage de Bastia où elle a été rejointe par le *Fulminant*. Un de ses torpilleurs abordé par un autre a été coulé près du cap Corse. C'est le troisième accident de ce

genre depuis la formation de la division. Le quart environ des petits bâtiments qui la composent ont été successivement mis hors de combat par des abordages mutuels. Elle en compte encore 18, dont 12 de première classe et 6 de deuxième. D'après le plan de campagne arrêté par le ministre, cette division doit attaquer, du 9 au 12 juin, l'escadre cuirassée mouillée sur la rade d'Ajaccio. Il vente une bonne brise d'ouest. Le contre-amiral Brown, laissant au mouillage 6 torpilleurs de première classe, va attendre le retour du beau temps à Maccinagio avec les 6 autres et les 6 torpilleurs de deuxième classe. Lorsqu'il se décide à faire route pour atteindre Ajaccio avant l'expiration du délai fixé, il se voit forcé par l'état de la mer et la fatigue qu'en éprouvent les torpilleurs de deuxième classe (27 mètres) de leur donner l'ordre de retourner à Bastia. Enfin il arrive devant Ajaccio dans les délais fixés, avec le *Fulminant* et ses torpilleurs réduits à 5 de première classe par l'avarie de la machine de l'un d'eux. Le *Fulminant*, moins heureux que le *Polyphemus* et l'*Iron-Duke* en de pareilles ten-

tatives, cherche en vain à briser par le choc l'estacade derrière laquelle sont mouillés les cuirassés. Une attaque de nuit échoue complètement, car on ne peut compter comme un succès l'entrée, par une passe laissée ouverte pour les besoins de la navigation, d'un torpilleur qui aurait été fort embarrassé de son audace si les bâtiments de l'escadre avaient été munis de filets défensifs¹.

Dans la traversée du cap Corse à Ajaccio, les torpilleurs de première classe ont beaucoup souffert. L'un d'eux a presque engagé². Sur plusieurs, les tôles de la coque ont été renfoncées par la mer. Les rivets commençaient à sauter. Un second coup de vent les aurait com-

1. L'exactitude de certains points de ce récit a été contestée. Le *Fulminant* aurait en effet cherché à faire placer une amarre sur l'estacade pour la remorquer et non à la rompre par le choc. Plusieurs torpilleurs se seraient présentés à l'entrée de la passe, mais un seul paraît avoir poussé son attaque à fond, après en avoir dérobé le début aux vues de l'escadre.

Quoi qu'il en soit de ces détails de l'action, les conclusions déduites par l'auteur n'en peuvent être modifiées. — L. B.

2. Les marins disent qu'un navire a engagé lorsque, par l'effet du vent ou de la mer, il a pris et gardé quelques instants une inclinaison dangereuse et qu'on a pu douter qu'il se redressât. (*Note de l'auteur.*)

promis. Et cependant le temps n'était pas assez mauvais pour empêcher les paquebots du littoral de continuer leur service.

Pour terminer les grandes manœuvres navales de 1886, l'escadre d'évolutions qui s'est rendue à Oran doit, en opérant son retour à Toulon, forcer le passage entre Yvice et Majorque, gardé par la division des torpilleurs. Elle donne dans ce passage le 27 au soir, par une mer calme et un temps très clair, et le franchit sans avoir été inquiétée autrement que par quelques torpilleurs isolés, dont un seul peut tenter à distance convenable un simulacre d'attaque d'un succès douteux.

L'escadre a passé presque inaperçue entre deux groupes de torpilleurs. Elle n'a pas été chassée et elle arrive à Toulon sans obstacle.

Les grandes manœuvres de 1887 ont eu aussi pour but de mettre aux prises une escadre de cuirassés accomplissant une mission en haute mer telle, par exemple, que l'escorte d'un convoi de troupes, avec une flottille de torpilleurs qui chercherait à lui barrer le passage. Au commencement de mai, l'escadre

d'évolutions, commandée par le vice-amiral Peyron et forte de 8 cuirassés, est au mouillage de Toulon. Elle doit, à jour fixe, appareiller pour Alger. La flottille, composée de 4 croiseurs, 1 transport et 17 torpilleurs, est au mouillage d'Ajaccio. Elle est prévenue de la date du départ de l'escadre et doit manœuvrer pour la rencontrer et la combattre au passage. Au jour dit, le temps est mauvais, le vent souffle du nord avec violence, la mer est grosse au large. L'escadre appareille et fait route pour sa destination, poussée par le mistral. Les torpilleurs sortis d'Ajaccio sont forcés d'y rentrer par l'état de la mer. Le lendemain le temps ne s'est pas amélioré. Il est d'ailleurs trop tard pour atteindre l'escadre avec de petits bâtiments dont les vitesses, remarquables en calme, tombent bien vite, quand la mer est forte, au veau de celles des grands bâtiments de combat. L'escadre, abandonnée seulement par l'*Indomptable* quel'état de la mer a forcé de relâcher aux îles d'Hyères, mouille en rade d'Alger sans avoir aperçu un seul de ses petits adversaires. Ceux-ci la guettent vainement à

son retour. Hors d'état de la poursuivre après l'avoir manquée, ils la laissent opérer son retour à Toulon sans l'avoir inquiétée un seul instant.

Dans chacune de ces deux campagnes, l'habile direction donnée aux mouvements de l'escadre française par les officiers généraux qui la commandaient a eu certainement sa part dans le succès avec lequel elle a dérouté la flottille de torpilleurs qui lui était opposée. Il faut cependant reconnaître que la rencontre en mer de deux adversaires, dont l'un cherche à échapper à l'autre, dépend autant du hasard que de leurs manœuvres inspirées souvent par de fausses hypothèses.

L'histoire maritime en offre de nombreux exemples. C'est ce qui rendait ces grandes manœuvres de 1886 et 1887 fort dangereuses pour l'avenir de notre flotte. Le hasard pouvait favoriser les torpilleurs, les amener en nombre et à l'improviste sur le passage de l'escadre, leur procurer quelques succès de surprise, et ces faits accidentels, grâce à l'engouement passager qui régnait alors, pouvaient être pré-

sentés comme des preuves éclatantes de l'excellence du mode de guerre basé sur l'emploi exclusif des torpilleurs et préconisé par l'école nouvelle. On doit se féliciter de ce qu'il en a été autrement. L'escadre n'a rencontré que peu ou point de torpilleurs, mais il n'en faudrait pas conclure que les choses se passeront toujours ainsi. La possibilité de pareilles rencontres est évidente : une escadre qui en est menacée de nuit doit, pour en éviter les fâcheuses conséquences, se faire garder avec une extrême vigilance par des éclaireurs rapides et par des contre-torpilleurs, elle doit se tenir prête à déjouer les attaques par un intelligent usage de la lumière électrique, des filets métalliques maniables et à les repousser au moyen de son artillerie légère de canons revolvers et de canons à tir rapide. Son salut, la nuit, est à ce prix.

VII

Les manœuvres de l'escadre anglaise de la Manche, composée de 5 cuirassés, pendant l'été de 1886, avaient un but particulier. Elles devaient faire connaître si une escadre peu nombreuse, réfugiée dans une rade amie, doit se croire suffisamment défendue contre des forces supérieures par une barre de torpilles fixes et derrière une drome solidement établie¹. Elles eurent lieu d'abord dans la baie de Bantry, où une drome de ce genre fut aisément rompue par un cuirassé, l'*Iron-Duke*, qui l'aborda avec toute sa vitesse, après que les abords en eurent été dégagés des torpilles fixes qui la défendaient. Cet essai fut répété avec

1. *Revue maritime*, octobre 1886, M. Cloarec, enseigne de vaisseau. (Note de l'auteur.)

moins de succès sur la rade de Milford, par le *Sea-Horse*, vapeur de 670 tonneaux, et par une canonnière. La drome ne fut brisée que par une torpille de 25 kilogrammes placée sur l'une de ses chaînes. Deux fois les torpilleurs de la défense essayèrent de faire des reconnaissances au large, et deux fois ils durent, en raison de l'état de la mer, se réfugier dans un havre de la côte. Il y eut d'ailleurs de nombreux engagements entre grands bâtiments et torpilleurs dans lesquels, malgré la présence d'arbitres, chacun des adversaires prétendit avoir coulé l'autre. Il était admis qu'on ne devait pas tenir compte des forts restés seuls en présence des cuirassés, au bout d'un certain temps passé lequel ils étaient censés détruits. La conséquence de ces manœuvres paraît avoir été qu'une escadre, malgré l'appui de forts bien armés, ne pouvait se considérer comme entièrement à l'abri derrière les obstacles qu'elle pouvait improviser.

En 1887, la revue navale de Spithead ayant été le but de l'armement de nombreux cuirassés, l'amirauté résolut de les employer à

des manœuvres dont le thème fut l'attaque et la défense des côtes anglaises. Il y eut deux attaques distinctes : l'une dans la mer d'Irlande entre cette île et la Grande-Bretagne, l'autre dans la Manche sur les côtes méridionales d'Angleterre. La première était faite par une escadre composée, sous les ordres du commodore Fitz-Roy, de 5 cuirassés et de 2 croiseurs rapides, sans torpilleurs. L'escadre de défense qui lui était opposée, et que commandait le vice-amiral Baird, comprenait le même nombre de cuirassés et de croiseurs et, en outre, 2 torpilleurs. Cet officier général avait aussi sous ses ordres les flottilles de garde-côtes de Milford, Holyhead et Belfast, formées chacune de 1 ou 2 cuirassés garde-côtes, de 6 ou 7 canonnières et de 8 torpilleurs.

Il était convenu que si l'escadre attaquante parvenait, sans être aperçue par l'autre, à s'approcher d'un port et à rester, pendant dix heures consécutives de jour, dans un rayon de 8 milles de la place, le port serait capturé; on avait admis aussi que si l'escadre de défense, après avoir rejoint l'autre, parvenait à la tenir

pendant deux heures à la distance de 3 milles au plus, elle serait censée l'avoir repoussée.

Dès que les hostilités furent déclarées, le commodore Fitz-Roy voulut entrer dans la mer d'Irlande et attaquer Liverpool. Mais il rencontra l'escadre de défense, chercha à lui échapper et, ayant été rejoint, dut se considérer comme battu. d'après les conventions adoptées. Quelques autres opérations de détail eurent lieu dans la même mer. Leurs résultats n'en sont pas exactement connus. On sait seulement qu'une division de croiseurs fut repoussée par des torpilleurs à l'embouchure de la Clyde, qu'un de ces croiseurs aurait capturé Dublin et Kingstown et que le croiseur *Amphion* aurait pu être coulé par deux torpilleurs.

Les manœuvres dans la Manche ont un plus grand intérêt. Ici l'escadre d'attaque, commandée par le contre-amiral Freemantle, est forte de 5 cuirassés et de 2 croiseurs-torpilleurs ; celle de défense, sous les ordres du vice-amiral Hewett, du même nombre de cuirassés, de 1 croiseur rapide, de 1 aviso-torpilleur et de 3 torpilleurs de première classe. Cet officier

général dispose en outre d'une flottille composée de 2 cuirassés garde-côtes, de 16 canonnières et d'un grand nombre de torpilleurs stationnés sur la rade des Dunes et dans les ports de la côte voisine du Pas de Calais et de l'embouchure de la Tamise. Les conventions adoptées sont les mêmes que pour les opérations de la mer d'Irlande.

Le 30 juillet, l'amiral Freemantle quitte les îles Scilly avec son escadre et se dirige vers les côtes d'Angleterre pour commencer les opérations. L'amiral Hewett l'attend avec la sienne en croisant entre Portland et la Hague et se faisant éclairer à l'entrée de la Manche. L'escadre d'attaque arrive devant Falmouth sans avoir été signalée à son adversaire. Elle y passe dix heures au mouillage et remplit ainsi les conditions fixées pour la capture de ce port. Puis elle appareille et fait route au sud pour gagner le milieu de la Manche et se dérober à l'escadre de défense. Celle-ci, avertie tardivement de la présence des agresseurs sous Falmouth, s'est concentrée à Portland et fait route à leur rencontre jusqu'à la hauteur de

Plymouth, où elle apprend qu'ils ont quitté la côte d'Angleterre. Elle change alors de cap et se met à la poursuite de l'ennemi qui lui a échappé. Pendant ce temps, l'amiral Freemantle a fait route à l'est et lorsque, renseigné par ses éclaireurs, il a acquis la certitude de laisser derrière lui l'escadre de défense, il prend la décision hardie de forcer le passage du détroit, de se présenter à l'embouchure de la Tamise, de capturer Sheerness et de s'échapper dans la mer du Nord s'il est serré de trop près par son adversaire. En conséquence, l'escadre d'attaque formée sur deux colonnes, dont chacune longe une des deux côtes du détroit pour être moins facilement aperçue, franchit le Pas de Calais la nuit, par un temps assez clair, repousse aisément les attaques de quelques torpilleurs et arrive à la pointe du jour sur la rade des Dunes où la flottille de défense est réunie pour lui barrer le passage. Elle lui livre un combat en règle dont le résultat, d'après les arbitres, aurait été la défaite et peut-être la destruction de la flottille, sans grandes pertes pour l'escadre, et poursuivant

l'exécution du plan arrêté, elle vient mouiller à 7 heures du matin devant Sheerness. La capture, c'est-à-dire la destruction de ce port, eût été complète si l'escadre fût restée à ce mouillage pendant au moins dix heures ; mais avant la nuit l'amiral Hewett est en vue, forçant de vapeur pour rejoindre son antagoniste.

Pour lui échapper, puisque la seule présence de l'escadre de défense pendant un temps limité est la défaite pour l'escadre d'attaque, Freemantle appareille et veut gagner la mer du Nord. Les fonds et la marées s'opposent au succès de cette manœuvre. Il entre alors dans la Tamise et la remonte jusqu'à *Thames haven*, tandis que Hewett vient avec son escadre occuper le mouillage de la Nore, que les agresseurs viennent de quitter, et les bloquer dans le fleuve. Leur capture étant considérée comme inévitable dans ces circonstances, les hostilités prennent fin.

Un journal anglais¹ résume ainsi, en les exagérant un peu, les résultats obtenus par l'escadre d'attaque dans cette courte campagne qui a fait une grande sensation en Angleterre :

1. *Army and navy Gazette*, 6 août 1887. (Note de l'auteur.)

« Falmouth brûlé, les navires marchands arrivant au port détruits, le Pas de Calais, la Medway et la Tamise forcés, l'arsenal de Sheerness détruit, tels sont les résultats de cinq jours d'opérations. »

Il convient de remarquer que si, d'après les conventions adoptées, l'escadre d'attaque devait être considérée comme prise ou détruite, elle eût pu en temps de guerre causer le plus grand mal à l'ennemi en détruisant, avant de succomber, tous les navires et les chantiers de construction dans la Tamise. Pour en sortir, elle eût livré bataille, mais sa défaite même, si ses bâtiments coulés dans les passes les avaient obstruées, eût été pour le vainqueur un véritable désastre.

Les torpilleurs, comme il arrive toujours en pareil cas, ont bien prétendu avoir coulé quelques cuirassés attardés ; mais le doute subsiste sur la question de savoir si les torpilleurs qui se vantaient d'avoir tiré des coups heureux n'avaient pas été déjà mis hors de combat par l'artillerie des cuirassés. Ce qui paraît certain, c'est qu'un bâtiment muni de filets métalliques

n'aurait eu dans ces circonstances rien à craindre des torpilleurs; mais que l'obligation d'avoir ces filets en place aurait ramené de 10 à 5 nœuds au plus la vitesse de l'escadre d'attaque entre Douvres et la Tamise, et nui peut-être à la réalisation du plan de l'amiral Freemantle.

Il est à remarquer encore que l'emploi de torpilles fixes n'est nulle part entré en ligne de compte, et que tous les torpilleurs étaient du côté de la défense. L'attaque ne disposait que de quelques éclaireurs auxquels fort improprement on a donné le nom de torpilleurs, bien que la torpille ne soit pas leur arme essentielle.

Notons encore en passant que d'assez nombreuses avaries de machine ont signalé la navigation des escadres anglaises, et que le tir à poudre des nordenfeld a causé plusieurs accidents. Si l'on néglige ces détails et quelques autres moins importants, on est amené à reconnaître que l'opinion publique, en Angleterre, a eu quelque raison de s'émouvoir à la pensée que, malgré sa supériorité numérique, la marine anglaise ne pourrait pas toujours protéger contre des dévastations les côtes et les rivières

du Royaume-Uni, et qu'une escadre ennemie, commandée par un chef audacieux, pouvait déjouer la surveillance de la défense, remonter la Tamise jusqu'au pont de Londres et infliger à l'Angleterre les plus cruels désastres.

La capitale de la France est, par sa situation géographique, à l'abri d'une pareille insulte; mais combien de nos ports en seraient menacés en temps de guerre maritime, si celles de nos forces navales dont la mission est surtout de les défendre n'étaient pas maintenues sur un pied respectable!

Nous engageons fort ceux qui douteraient encore des dangers que courraient ces ports en temps de guerre et qui persisteraient à croire que les risques seraient pour les agresseurs, à méditer la convention adoptée pour les dernières manœuvres navales anglaises, et d'après laquelle il suffisait qu'une forte escadre se tint pendant dix heures à portée de canon d'un port de guerre ou de commerce pour que ce port fût considéré comme capturé, c'est-à-dire, en bon anglais, les nouveaux obus aidant, comme brûlé et détruit.

VIII

Les forts et les batteries constituent avec les garde-côtes et les torpilleurs la seconde ligne de défense des côtes. Ils ont, sur les bâtiments qui les attaquent, un avantage naturel et précieux, celui de ne craindre ni l'incendie ni le naufrage. Aussi ce fut longtemps un axiome qu'une batterie de quatre canons établie à une hauteur suffisante devait avoir raison d'un vaisseau de ligne. Et si, plus d'une fois, des escadres de vaisseaux à voiles, profitant d'un vent favorable, forcèrent des passes défendues par des batteries, on les vit rarement s'arrêter à combattre ces batteries corps à corps, lorsqu'elles ne possédaient pas une supériorité écrasante par le nombre et le calibre de leurs bouches à feu.

Les bâtiments rachètent cette infériorité naturelle par leur mobilité. L'attaque peut les réunir en nombre tel que toutes les chances de la lutte soient en leur faveur. Elle a aussi le choix du temps, des circonstances et des positions les plus favorables pour combattre. On comprit de bonne heure que le moyen le plus efficace de réduire une ville maritime était le bombardement par des navires spéciaux, mouillés hors de portée du canon de la défense. C'est dans ce but qu'au commencement du règne de Louis XIV, Renau d'Éliçagaray construisit les bombardes ou galiotes à bombes qui jouèrent à cette époque un si grand rôle dans l'attaque des places maritimes. Duquesne, en 1682, jeta 3 000 bombes sur la ville de Gênes et y causa des dégâts estimés à une centaine de millions. Alger et Tripoli furent aussi bombardés. Pendant la guerre de l'indépendance des États-Unis d'Amérique, Gibraltar, occupé par les Anglais, fut attaqué par les Français et les Espagnols. Les assiégeants avaient construit sous la direction du colonel d'Arçon des batteries flottantes à murailles fort épaisses. Elles furent ame-

nées devant les batteries de la place pour les combattre ; mais elles ne tardèrent pas à être incendiées par le feu de ces batteries. L'escadre alliée, découragée par cet insuccès, abandonna le siège. Durant les guerres de la Révolution et du premier Empire, on ne compta qu'un petit nombre d'attaques sérieuses de ports fortifiés par des escadres. Celle de Copenhague en 1801 fut dirigée par Nelson avec 10 vaisseaux, 7 frégates et 7 bombardes, contre une ligne de navires et de pontons armés, appuyée à l'une de ses extrémités sur le fort des *Trois-Couronnes*. La ligne danoise était en partie détruite, mais le fort, grâce aux troupes fraîches qui s'y succédaient, tenait encore Nelson en échec, lorsque ce grand homme de mer fut tiré de sa position difficile par l'acceptation des ouvertures de paix qu'il avait adressées au prince de Danemark. Le désir de sauver Copenhague de la destruction déjà commencée par les bombardes anglaises avait déterminé la décision du prince.

Lorsqu'en 1807 les Anglais attaquèrent une seconde fois cette malheureuse capitale, in-

struits par l'expérience et par le récent échec de l'amiral Duckworth sous les murs de Constantinople, ils eurent recours à un débarquement et ils bombardèrent Copenhague par terre et par mer. La ville succomba après trois jours d'une opiniâtre résistance qui coûta la vie à 2 000 Danois et seulement à 235 Anglais ¹.

Neuf ans plus tard, lord Exmouth reçoit du gouvernement anglais la mission de se présenter devant Alger, avec une escadre que la paix rendait inactive, et d'exiger du Dey la liberté des esclaves chrétiens ainsi que des satisfactions pour les actes de piraterie commis par ses navires. L'escadre anglaise est forte de 6 vaisseaux, 4 frégates, 3 corvettes et 4 bombardes. Elle est rejointe par une division hollandaise de 3 frégates. Après avoir vainement parlementé, l'amiral anglais, confiant dans la solidité de ses équipages et l'adresse de ses canonniers, n'hésite pas à profiter de la brise du large pour venir prendre avec ses bâtiments une position d'embossage,

1. W. JAMES, *Naval History*. (Note de l'auteur.)

à petite distance des batteries du môle d'Alger qui restent silencieuses. Leurs servants groupés sur les parapets suivent avec curiosité les mouvements de ces masses flottantes qui vont bientôt les mitrailler. L'escadre anglaise a terminé son embossage lorsque enfin quelques coups de canon isolés partent des batteries. Avant de leur répondre, mû par un sentiment d'humanité, lord Exmouth fait signe de la main aux canonniers groupés en face de son vaisseau *Queen-Charlotte*, qui se décident alors à descendre à leurs pièces. L'artillerie des alliés commence à foudroyer les batteries algériennes. Les 4 bombardes placées hors de portée de ces batteries écrasent la ville de leurs bombes. En quelques heures le feu des Algériens est éteint et leurs ouvrages sont bouleversés.

Sa tâche accomplie, l'escadre profite de la brise de terre pour s'éloigner, avec une perte de 141 hommes tués et 742 blessés. Les Algériens en ont fait de beaucoup plus sensibles. Menacé de la continuation du bombardement, le Dey cède et accorde à l'amiral vainqueur toutes les

satisfactions qu'il a exigées. C'est là un rare exemple du succès de l'attaque de forts ou de batteries par des bâtiments en bois ; mais ces ouvrages étaient mal commandés. En laissant les navires s'emboîser, sans les troubler dans leurs manœuvres par une vigoureuse canonnade, les Algériens avaient renoncé à l'un des plus grands avantages des batteries contre les navires et commis une faute souvent répétée depuis par les musulmans, en différentes circonstances, comme à Saint-Jean-d'Acres. Les bombardements auraient pu d'ailleurs suffire pour atteindre le but poursuivi par les alliés, avec moins de gloire sans doute, mais aussi moins de pertes.

L'effet produit par le châtement ainsi infligé aux Algériens ne fut pas durable. Il fallut la prise d'Alger par les Français en 1830 pour mettre un terme à leur piraterie et les bombardements de Tanger, de Mogador et de Salé pour inspirer une crainte salutaire aux Marocains.

La chute du fort de Saint-Jean-d'Ulloa, attaqué en 1838 par la petite division navale de

l'amiral Baudin, celle de la redoutable forteresse de Saint-Jean-d'Acre attaquée en 1840 par les Anglais et les Turcs, furent amenées aussi par des bombardements.

Nous dirons peu de chose de la prise de Bomarsund par les alliés, pendant la guerre contre la Russie. Un corps de troupes français, sous les ordres du général Baraguey d'Hilliers, débarqué dans l'île, fit le siège régulier de la place. Lorsque les travaux furent assez avancés et qu'une batterie de brèche fut établie devant le corps de la place, plusieurs vaisseaux et vapeurs français et anglais, mouillés à environ 2400 mètres des forts, hors de portée de leur artillerie, ouvrirent le feu avec leurs plus grosses pièces, des canons de 36 et de 50 et des obusiers de 22 centimètres. Les murailles de granit de ces forts furent à peine entamées par le tir. Ce résultat était dû à l'impuissance de l'artillerie à âme lisse dont nos bâtiments étaient encore armés. Néanmoins la forteresse capitula, et sa prompte reddition doit être attribuée en partie à l'effet moral de la présence des escadres alliées qui menaçaient de recom-

mencer le tir en prenant des positions plus rapprochées.

La journée du 17 octobre 1854, devant Sébastopol, offrit un des derniers exemples de la lutte corps à corps de bâtiments en bois contre des fortifications. Elle fut un échec pour les premiers qui composaient l'escadre anglo-française assaillante, et qui durent se retirer sans avoir réduit les fortifications qu'ils attaquaient. La prolongation du siège força bientôt de recourir, pour s'emparer de la place, aux moyens que la marine d'autrefois avait employés contre Gênes et Alger et que le général d'artillerie de Blois avait préconisés dans son *Traité du bombardement* publié pendant la guerre. Il constatait que, sur 64 bombardements terrestres entrepris par les armées d'Europe, 15 seulement n'avaient pas amené la reddition des places et que l'insuccès de ces dernières attaques pouvait être attribué à la faiblesse ou à la mauvaise direction de bombardements entrepris de trop loin. Il calculait qu'il fallait, pour assurer le succès, lancer environ 10 bombes par hectare, soit 20 000 pour détruire un arsenal d'une

superficie de 200 hectares, et que le tir pouvait être maintenu à raison de 3 coups par pièce et par heure, ce qui portait à 72 heures le temps nécessaire à une force navale armée de 100 bouches à feu pour écraser un grand arsenal maritime. L'efficacité des bombardements avait déjà d'ailleurs été démontrée durant cette guerre par le succès de ceux d'Odessa et de Sweaborg. Pour agir contre Sébastopol on mit en batterie 300 mortiers, dont plusieurs sur des bombardes anglaises et françaises mouillées dans les anses de la côte à l'abri des vues de l'assiégé. Les bombes lancées par ces mortiers écrasèrent la ville assiégée, firent perdre à la garnison jusqu'à 2 500 hommes par jour et, en la forçant de se renfermer dans ses casemates, préparèrent le succès de l'héroïque assaut de Malakoff. La théorie du général de Blois trouvait ainsi une éclatante consécration.

IX

Lorsque des forts ou batteries de côte défendaient des passes conduisant au port attaqué et qu'après les avoir franchies l'agresseur ne devait plus rencontrer une résistance sérieuse, les bâtiments en bois pouvaient, à l'aide d'un bon vent ou de la vapeur, franchir rapidement les passes sans s'arrêter à éteindre le feu de ces forts ou batteries et se présenter en maîtres devant ce port pour l'occuper, le rançonner ou dicter les conditions de la paix. C'est ainsi qu'avec des navires à voiles, Duguay-Trouin avait forcé l'entrée de Rio-Janeiro, Roussin celle du Tage, et, avec des navires à vapeur, Farragut celles de Mobile et de la Nouvelle-Orléans. Dans ces passages de vive force, les navires usaient de toute leur vitesse pour se soustraire au feu

des batteries de la défense dont ils reconnaissaient ainsi la supériorité dans le combat corps à corps. Cette supériorité devint plus marquée par l'emploi des obusiers de gros calibre proposés par le général Paixhans. Pour la conjurer, les navires eurent recours aux cuirasses métalliques protégeant leurs œuvres vives près de la flottaison, les organes vitaux, les chaudières, les soutes à poudre et même les batteries.

La guerre de Crimée, qui avait vu l'échec des derniers vaisseaux en bois devant Sébastopol, vit aussi le succès des premiers navires cuirassés devant Kinburn. Quatre batteries flottantes revêtues de cuirasses en fer, amenées à l'embouchure du Dniéper, et fièrement embossées devant les batteries russes, purent impunément les bouleverser et les détruire, avec le concours de quelques vaisseaux mouillés hors de la portée de l'artillerie des ouvrages. Mais ces batteries flottantes, comme leur nom l'indique, étaient à peine des navires. Elles manquaient de vitesse et de qualités nautiques. Elles furent suivies de près en France par la

première frégate cuirassée la *Gloire*, due à notre illustre ingénieur M. Dupuy de Lôme, et par une flotte de bâtiments du même type, doués à peu près des mêmes qualités nautiques que les navires en bois qu'ils remplaçaient. Les Anglais nous imitèrent et regagnèrent vite par l'activité de leurs chantiers l'avance prise par la marine française dans la création des cuirassés. De l'autre côté de l'Atlantique, on construisit des *monitors*, bâtiments ras sur l'eau, cuirassés à la flottaison, et dont l'artillerie uniquement composée de grosses pièces était renfermée dans des tourelles tournantes fortement blindées. A partir de cette époque, sauf de très rares exceptions, on n'attaqua plus les fortifications qu'avec des navires cuirassés. Pour ceux-ci, en effet, les chances étaient devenues beaucoup meilleures. Ils pouvaient vaincre s'ils étaient bien commandés, bien armés et en nombre suffisant. Chacune des phases de la lutte entre le canon et la cuirasse, entre l'artilleur et l'ingénieur, avait ajouté à leur puissance offensive et défensive.

Ainsi les canons rayés de 16 centimètres, en

fonte frettée, qui armèrent les premières frégates cuirassées françaises, perçaient à peine les cuirasses de 12 centimètres dont ces frégates étaient revêtues. On augmenta graduellement le calibre et la puissance balistique des bouches à feu, tandis que, parallèlement, les cuirasses devenaient plus épaisses, et le résultat final de cette lutte fut tout entier en faveur du cuirassé qui profitait des progrès des deux antagonistes, tandis que le grand nombre des bouches à feu bordant le littoral rendait beaucoup plus difficile leur remplacement à chaque progrès nouveau réalisé par l'artillerie navale.

Quelques chiffres empruntés à l'annuaire de lord Brassey donneront au lecteur une idée assez précise du point où cette lutte entre le canon et la cuirasse est arrivée aujourd'hui, chez les principales nations maritimes de l'Europe.

En France, le *Caïman* et le *Requin* sont protégés par une cuirasse ayant 50 centimètres d'épaisseur au centre. Leur armement comprend deux canons de 42 centimètres, pesant 76 tonneaux chacun, et dont les projectiles de

rupture percent à bout portant des cuirasses en fer forgé de 84 centimètres d'épaisseur. En Angleterre, le *Benbow* déjà lancé, le *Renown* et le *Sans-Pareil* encore en chantier, porteront une cuirasse de 45 centimètres et seront armés de canons de 41 centimètres pesant 110 tonneaux et capables de percer à bout portant des cuirasses de 92 centimètres.

L'Allemagne possède une douzaine de canonniers cuirassés à 20 centimètres et armés chacune d'un canon de 30 centimètres du poids de 35 tonneaux, dont le projectile au sortir de la pièce perce une cuirasse de 52 centimètres. Enfin l'Italie place sur ses nouveaux bâtiments de combat, les uns cuirassés à 54 centimètres, les autres seulement protégés par un pont métallique, des canons de 43 centimètres pesant 110 tonneaux, qui percent des cuirasses de 82 centimètres.

De nouveaux types de canons en essai, en France, en Angleterre et en Allemagne, perceront des plaques de cuirasse de plus d'un mètre d'épaisseur; mais ce n'est plus en augmentant le calibre et le poids des pièces que

l'on cherche aujourd'hui la réalisation de grandes puissances balistiques, on la demande à l'emploi de poudres lentes combiné avec l'allongement du projectile et de l'âme de la pièce. On a obtenu ainsi en France, avec un canon de 37 centimètres, pesant seulement 76 tonnes, une puissance de perforation supérieure à celle du canon anglais de 45 centimètres et de 100 tonnes se chargeant par la bouche. Il ne semble pas d'ailleurs que l'épaisseur des cuirasses doive faire désormais de nouveaux progrès et dépasser beaucoup 50 centimètres. L'emploi de l'acier pour leur fabrication les rend plus résistantes, à épaisseur égale. D'autre part, pour mieux défendre les parties vitales des navires, on avait supprimé ou réduit le cuirassement de leurs extrémités et reporté sur la cuirasse centrale l'économie de poids ainsi obtenue.

Les ravages que causeraient les obus chargés avec les nouveaux explosifs, s'ils éclataient à l'intérieur du navire, obligeront sans doute à revenir sur cette mesure. Il faudra renoncer à se défendre, par d'épaisses cuirasses, contre

les projectiles perforants et s'attacher surtout à empêcher la pénétration des obus au moyen de cuirasses moins épaisses mais capables cependant de déterminer l'éclatement des obus à minces parois et à fortes charges qui viendraient les frapper.

Ces cuirasses devront s'étendre, sinon à toutes les œuvres mortes du navire comme sur les premiers bâtiments cuirassés, au moins à toutes les parties du bâtiment occupées par le personnel pendant le combat et particulièrement au poste de commandement.

X

L'emploi des nouveaux obus, qui semble, comme on le voit, commander un retour vers le cuirassement plus complet des navires, doit exercer une influence de même nature sur la construction des forts et des batteries de côte. L'Angleterre, favorisée par le grand développement de son industrie métallurgique, est entrée la première dans la voie de leur cuirassement. Vers l'année 1860, se croyant menacée par la création d'une flotte cuirassée française, elle avait commencé à élever devant les ports de Plymouth, Portsmouth et Sheerness, et aux embouchures de la Mersey et de la Clyde, des forts en maçonnerie revêtus de cuirasses métalliques. Ces forts sont aujourd'hui terminés. On en distingue quatre genres.

Au premier (*iron batteries*) appartient le fort du brise-lames (*break-water*) de Plymouth dont les murailles du type *Sandwich* sont formées par des couches alternatives de plaques en fer forgé et de bois de teck. L'épaisseur de chacune de ces plaques est de 13 centimètres et leur nombre, aujourd'hui de trois, peut être augmenté pour répondre à un accroissement de la puissance balistique de l'artillerie des navires. Ce fort de forme elliptique est armé de 14 canons de 38 centimètres et de 4 canons de 25 centimètres.

Les forts en granit qui, situés sur la terre ferme, croisent leurs feux avec ceux du fort du brise-lames, pour défendre l'accès de la rade de Plymouth, sont du second genre (*shieldsbiult in masonry*). Le plus important est celui de *Pukle-Comb*, à deux étages. Leur blindage, formé aussi de couches alternatives de fer et de bois de teck ou de béton, est noyé dans la maçonnerie.

A l'ouverture de la rade de Spithead s'élève, du sein de la mer, les grands forts circulaires de *Horse-Sand* et de *Normand's Land*, à

deux étages, revêtus de blindages du second genre. L'étage inférieur est armé de 25 canons de 27 centimètres et l'autre du même nombre de canons de 23 centimètres. Chacun de ces forts doit être surmonté de 5 tourelles blindées (*turrets*) dont chacune abritera un canon de 30 centimètres.

Sur la pointe Garrison, à l'entrée de la Tamise, près de Sheerness, est un fort cuirassé du second genre. A la pointe Sainte-Hélène, près de Portsmouth, à Malte, à Gibraltar, on voit un troisième genre de batteries cuirassées (*shields in masonry, with guns on turn tables*) dans lesquelles le canon repose sur une plaque tournante qui permet de le présenter à l'une des deux embrasures en face desquelles il est placé. La muraille est blindée par plusieurs couches alternatives de fer et de béton : trois de 15 centimètres ou deux de 23 centimètres de fer.

Enfin à Douvres, à l'extrémité de la jetée du port, on voit, au-dessus d'un fort circulaire en maçonnerie, une tour blindée mobile sur son axe, dont le blindage est formé de plusieurs couches de fer d'une épaisseur totale de

63 centimètres et qui renferme un canon de 40 centimètres. Un glacis blindé protège ses mécanismes et elle manœuvre avec les mêmes appareils et dans les mêmes conditions que celles des navires. Ce quatrième genre de fortifications blindées, assez rare en Angleterre, est au contraire très répandu sur la côte du nord du continent de l'Europe.

Mais la fonte Gruson y remplace le fer forgé et le sommet de la tourelle entière a la forme d'une calotte sphérique, d'une coupole. Autour d'Anvers et d'Amsterdam s'élèvent un grand nombre d'ouvrages cuirassés. Le plus remarquable est la batterie casematée de *Sainte-Marie*, près d'Anvers, entièrement construite en fonte Gruson, dont l'épaisseur atteint 70 centimètres près des embrasures. Le fort de *Harsens*, qui défend le Helder, a plusieurs coupoles cuirassées du même métal. Nous n'entrerons pas ici, à propos des mérites respectifs du fer forgé et de la fonte Gruson, dans des détails techniques qui pourraient paraître fastidieux au lecteur. Notre but est seulement de mettre en relief le grand développement qu'a pris la

fortification cuirassée sur les côtes voisines, tandis qu'elle semble, sur les nôtres, l'objet d'une exclusion systématique. On trouvera d'ailleurs, dans un intéressant mémoire de M. le lieutenant de vaisseau Degouy sur les opérations combinées des armées de terre et de mer¹, des renseignements plus complets sur ce genre de fortification.

Les bouches de l'Ems avec Wilhemshaven, celles du Weser et de l'Elbe, dit cet officier, se hérissent de batteries et forts à coupoles cuirassées. A l'embouchure du Weser, on construit deux forts casematés et cuirassés surmontés de coupoles en fonte Gruson, sur des bancs de sable qui se découvrent à mer basse et qui obligeraient les navires assaillants à se tenir à grande distance pour les attaquer. Sur les côtes de la Baltique il n'existe pas encore d'ouvrages cui-

1. *Revue maritime et coloniale*, mai 1887 et mois suivants. Ce mémoire a été signalé au ministre par la Commission des travaux des officiers comme particulièrement digne d'attention. Il a été écrit avant la mise en service des obus chargés de mélinite, ce qui explique l'opinion peu favorable au bombardement à distance de M. Degouy. Cet officier semble aussi n'avoir pas accordé une suffisante attention à l'emploi des torpilleurs pour la défense. (*Note de l'auteur.*)

rassés. Il semble que les Allemands comptent, pour leur défense, sur l'altitude des batteries qui protègent la rade de Kiel et, dans l'Est, sur les difficultés d'accès que rencontreraient de grands bâtiments de combat. Ils vont cependant cuirasser les ouvrages qui défendent Dantzick et Swinemunde.

Cronstadt est défendu par un certain nombre de batteries cuirassées dont le blindage est formé par plusieurs plaques de fer forgé reposant sur un matelas de teck. Elles sont surmontées de tourelles à barbette dont les canons, du calibre de 27 centimètres, sont montés sur des affûts à éclipse comme les affûts Labrousse et Moncrieff, c'est-à-dire descendent, par l'effet du recul après le tir, à l'abri des parapets, pour être rechargés.

L'Italie, qui a fait à la Spezzia de grands travaux de défense et placé dans ses forts et batteries plusieurs canons de 40 centimètres, n'a guère que deux coupoles cuirassées. Plusieurs de ces ouvrages sont d'ailleurs à une altitude qui rend leur cuirassement moins nécessaire. A Pola, les Autrichiens ont construit

des casemates blindées en fonte Gruson d'une forte épaisseur, qui protègent des canons Krupp de 28 centimètres et que surmontent des coupes Gruson renfermant des pièces de même calibre.

Après avoir passé en revue les fortifications maritimes de l'étranger, M. Degouy voudrait aussi parler des nôtres, mais son patriotisme recule devant une comparaison qui, dit-il, ne serait pas de nature à satisfaire notre amour-propre national. Il se hâte d'ajouter, et nous pensons comme lui, que cette situation a pour unique cause la nécessité où s'est trouvé le pays, après la malheureuse guerre de 1870, de refaire presque intégralement le matériel de l'armée et de reconstruire notre ligne de défense continentale. Il n'y a ici de procès à faire à personne ni à aucun département; mais il serait imprudent de méconnaître cette situation dont la gravité résulte aujourd'hui de la réduction excessive subie par nos forces de première ligne, par nos escadres permanentes, qui devaient jusqu'ici, en cas de guerre avec des puissances maritimes de second ordre,

suffire à la défense de nos côtes, et qu'on a vainement cherché à remplacer par des torpilleurs.

Il y a d'ailleurs des esprits plus optimistes que M. Degouy. Ainsi, M. le capitaine Fabre, qui écrit dans la *Revue d'artillerie*, tout en reconnaissant l'insuffisance de l'armement de nos batteries de côte, qui, composé presque uniquement de canons de 19 et de 24 centimètres, correspond aux premières phases de la lutte entre l'artillerie et les cuirasses, cherche à démontrer que ces calibres sont suffisants pour donner à des batteries établies à une certaine altitude la supériorité sur la plupart des cuirassés étrangers. Pour soutenir sa thèse, il passe en revue tous ces navires, examine les conséquences de la lutte qu'ils soutiendraient contre des batteries armées de canons de 24 centimètres, et arrive à cette conclusion que les chances seraient en faveur des batteries de côte. Nous ne saurions partager cette illusion.

S'agit-il d'une batterie basse non cuirassée armée de ces canons de 24 centimètres, et attaquée à la distance d'environ 1 000 mètres, à

laquelle tous les coups portent, par un navire dont la cuirasse a au moins 30 centimètres d'épaisseur? Cette cuirasse n'étant pas pénétrable à cette distance¹ par le projectile de rupture de 24 centimètres, M. Fabre reconnaît que toutes les chances sont en faveur du cuirassé. Mais il les voit diminuer rapidement à mesure que la distance augmente, parce que, dit-il, l'éloignement du but altère la précision du tir du navire beaucoup plus rapidement que celle de la batterie.

Si la mer est calme, on ne voit pas de raison pour qu'il en soit ainsi. Or le navire agresseur a le choix du moment de l'attaque et, par suite, du temps par lequel il l'opère.

Il doit certainement éviter d'engager une action contre des batteries par une mer et dans des circonstances qui peuvent nuire à la justesse du tir, à moins que sa supériorité numérique ne compense largement cette cause d'infériorité. Il est d'ailleurs, le plus souvent,

1. Le projectile de rupture de notre canon de 24 centimètres ne perce les plaques de fer de 30 centimètres qu'à des distances moindres que 600 mètres. (*Note de l'auteur.*)

maître de choisir sa distance et de se placer à moins de 1 000 mètres si cette position lui est plus avantageuse. Il est possible cependant qu'en augmentant sa distance, le navire se trouve exposé au feu convergent d'autres batteries. S'il était seul à les combattre, il pourrait être victime d'une infériorité numérique ; mais pourquoi ne pas supposer que d'autres navires opposés à ces batteries viendront rétablir l'égalité ?

Au commencement de sa consciencieuse étude, le capitaine Fabre repousse comme très coûteuse la généralisation du cuirassement des batteries de côte. Il pense que l'on peut racheter, par une réorganisation complète de ces batteries, leur infériorité défensive actuelle, et sinon leur rendre leur ancienne prépondérance, au moins leur permettre de tenir tête à des adversaires devenus plus redoutables.

C'est par l'altitude et l'emploi des feux courbes qu'il veut suppléer au cuirassement et à la puissance balistique qui fait défaut. Avec tous les hommes spéciaux, il indique pour objectif au tir des batteries élevées, au lieu des mu-

railles cuirassées, les ponts et les parties non blindées des navires. Mais les localités n'offrent pas toujours des hauteurs dont on puisse profiter pour établir des batteries. Souvent, comme au Havre ¹, ces hauteurs sont en arrière ou à côté des points que les ouvrages doivent défendre, et l'on ne peut construire, en avant de ces points, que des batteries rasantes dont l'effet est parfois d'attirer sur la ville le feu destructeur de l'ennemi, plutôt que de l'en préserver. M. Fabre n'hésite pas à reconnaître que, dans ce cas, le cuirassement et l'emploi des feux directs avec des canons à grande puissance sont les seuls moyens de mettre la batterie de côte en état de lutter contre un cuirassé dont elle ne peut atteindre les ponts et de le forcer à s'éloigner.

Examinons maintenant si l'altitude d'une batterie de côte, armée seulement de canons de

1. La sécurité du Havre, surtout avec les projets d'agrandissement du port, exige la construction sur le plateau de la Hève, entre les phares et la ville, d'un fort armé de fortes pièces de bombardement, telles que des mortiers rayés. Cette construction serait beaucoup moins coûteuse que celle d'un fort cuirassé sur le banc de l'Éclat. (*Note de l'auteur.*)

19 centimètres et de 24 centimètres peut racheter l'absence de cuirasse et l'infériorité de calibre au point de donner l'avantage à cette batterie sur le cuirassé armé du même nombre de canons, dont plusieurs d'au moins 34 centimètres. Nous admettons avec M. Fabre que, grâce à cette altitude, si elle atteint une centaine de mètres, les projectiles de la batterie, impuissants contre les murailles cuirassées du navire ennemi, pourront cependant atteindre ses ponts sous des angles d'incidence qui en permettront la pénétration ; que les obus qui éclateront à l'intérieur du navire, après y être entrés par les sabords ou en traversant les ponts ou les murailles non cuirassées, pourront tuer ou blesser du monde dans sa batterie, causer de grands désordres et même des voies d'eau, malgré les mesures prises pour les éviter. Ce sont là les mauvaises chances du combat qu'il n'est pas toujours possible d'éviter entièrement, mais qui peuvent être singulièrement réduites par la construction et la manœuvre du navire : par la construction, si l'on fait régner à l'intérieur, à la hauteur et au-

dessous de la flottaison, une ceinture de matelas obturateurs et de *cofferdams* remplis de matières encombrantes, comme l'a proposé depuis longtemps le contre-amiral Pallu de La Barrière ; par la manœuvre, si le navire, se tenant sous vapeur, change constamment de position, ce qui oblige les pièces de la batterie à modifier leur pointage après chaque coup et rend leur tir très incertain. On doit supposer d'ailleurs que le navire a choisi un temps et une mer favorables à la précision du tir et que ses canonnières ne le cèdent pas en adresse à ceux de la batterie de côte. Dans ces conditions, si l'on tient compte de la vaste étendue d'un ouvrage moderne armé de pièces de 24 centimètres avec ses traverses abritant les magasins de munitions et les logements des servants, on doit admettre que chaque obus tiré par le navire à la distance d'environ 3 000 mètres atteindra, sinon une des pièces qui arment l'ouvrage, au moins un point des épaulements, traverses, parados, etc., qui le constituent, et y causera les plus grands ravages.

Les plus hautes autorités militaires sont

unanimement à reconnaître que le tir des obus des pièces de siège, employées par les armées de terre, peut réduire promptement au silence l'artillerie d'un fort ou d'une batterie à barbette.

Le général Brialmont, cité par le capitaine Guitry, dans la *Revue d'artillerie* du mois de février 1887, s'exprime à ce sujet dans les termes les plus explicites. Or l'armée de terre n'emploie guère dans les sièges des pièces d'un calibre supérieur à 155 ou 220 millimètres, tandis que les navires cuirassés lancent des obus de 34 à 45 centimètres, dont la charge est au moins décuplée.

L'explosion d'un de ces obus, chargé avec de la mélinite ou d'autres substances de même énergie, produit des effets comparables à ceux des plus puissantes torpilles. Elle menace non seulement les servants et le matériel de la batterie, mais le sol même qui les porte et la masse couvrante qui les abrite. Elle couvre la batterie de terre et de pierres qui tuent ou blessent les servants et peuvent même ensevelir la pièce et la mettre hors de service. Des batteries ca-

sematées et cuirassées seraient à l'abri de ces désastres si leurs murailles et leurs toitures métalliques étaient assez épaisses pour résister aux projectiles de rupture des cuirassés.

Le cuirassement des fortifications, pratiqué sur une large échelle en Angleterre et en Allemagne, se présente donc comme le seul moyen efficace de les mettre en mesure de résister aux cuirassés lançant les nouveaux obus. Si, par mesure d'économie ou par une extension exagérée de notre système colonial et de nos stations locales, notre flotte de combat dans les mers d'Europe se trouvait réduite au-dessous de ce qui est nécessaire pour constituer fortement la première ligne de défense des côtes, il faudrait choisir entre ce cuirassement, quelque coûteux qu'il soit, et l'abandon de nos ports aux redoutables attaques d'un ennemi maître de la mer.

XI

Nous n'avons considéré jusqu'ici que le duel entre un navire cuirassé et une batterie de côte armée d'un nombre de bouches à feu de gros calibre à peu près égal à celui qui compose l'armement du navire. Mais il est rare que tous les ouvrages qui servent à la défense d'une place maritime soient également bien flanqués ou qu'il ne s'en trouve pas quelques-uns, placés en pointe ou sur les ailes de la ligne de défense, faciles à attaquer isolément. Si l'agresseur a du doute sur le succès d'une attaque générale, il peut alors procéder par des attaques partielles dans chacune desquelles, profitant du grand avantage de la mobilité du navire, il réunit contre l'ouvrage de la défense une masse de feux qui le réduisent au silence et le bou-

leversent avant qu'il n'ait pu causer un dommage sérieux à ses adversaires.

Ce mode d'attaque s'impose toutes les fois que des ouvrages avancés, situés à plus de 3 ou 4 000 mètres du corps de la place ou de l'arsenal, surtout s'ils ont une grande altitude, interdiront aux agresseurs de s'en approcher suffisamment pour opérer le bombardement.

M. le lieutenant de vaisseau Degouy, qui, dans le mémoire dont nous avons déjà parlé, a fait une étude approfondie du siège des places maritimes, après avoir décrit les principaux forts cuirassés anglais ou allemands, examine les conséquences probables d'une attaque raisonnée de ces forts par une escadre cuirassée. Il pense que ceux de Plymouth et de Portsmouth pourraient être détruits par une escadre dont les bâtiments seraient, comme la plupart des nôtres, armés de canons d'au moins 27 centimètres. La manœuvre à faire par l'escadre, d'après cet officier, consisterait à défiler devant ces forts à la plus faible distance à laquelle les cuirasses du navire seraient impénétrables à l'artillerie de la défense (pour les

cuirassés, 1 000 à 1 200 mètres), et à joindre au feu de la grosse artillerie celui de toute l'artillerie légère dirigée sur les embrasures; pour les croiseurs et les bombardes, à se tenir hors de portée des feux directs de la défense et à faire usage de leurs feux courbes. M. Degouy est moins affirmatif en ce qui concerne les forts allemands de la mer du Nord revêtus de cuirasses en fonte Gruson très épaisses et construits la plupart sur des bas-fonds. Il convient qu'on ne devrait songer à engager des cuirassés coûteux contre ces forts que dans le cas où l'on voudrait forcer les passes pour secourir les opérations de l'armée de terre, et qu'en toute autre circonstance il faudrait avoir recours au bombardement ou à des attaques de nuit. Il semble ici oublier que les torpilleurs pourraient rendre celles-ci fort dangereuses pour les agresseurs.

Lorsque les ouvrages avancés ne sont pas situés à plus de trois ou quatre milles du corps de la place, ce qui est malheureusement le cas de plusieurs de nos ports de guerre et de commerce, l'ennemi peut, en se tenant sous vapeur

à environ 6 000 mètres de ces ouvrages, distance à laquelle il ne court que de faibles risques d'être atteint par leur tir, bombarder le port avec toutes celles de ses pièces dont la portée dépasse 9 000 mètres.

Nos bâtiments cuirassés, comme ceux des puissances étrangères, possèdent dans leur armement un grand nombre de pièces dont la portée extrême, avec les angles de tir que permettent leur affût et leur installation, est comprise entre 9 000 et 12 000 mètres. Ainsi nos canons de 14 centimètres, qui peuvent être tirés sous un angle positif de 28 degrés sur le *Hoche*, le *Formidable* et plusieurs autres de nos cuirassés, ont, avec cet angle de projection, une portée de 10 800 mètres qu'il est facile d'augmenter en donnant au navire une légère inclinaison vers le large. Les canons de 27 centimètres, tirés sur le *Redoutable* et le *Trident* sous des angles de 34 degrés, portent à 12 000 mètres¹. Les marines étrangères nous donne-

1. Pour obtenir ces grandes portées avec de gros calibres, on est généralement amené à placer les pièces en barbette.

Les tourelles blindées et fermées conviennent mieux pour

raient des chiffres aussi significatifs en présence desquels on est forcé de reconnaître que ceux de nos arsenaux qu'on aperçoit de la mer et dont les ouvrages avancés ne sont pas très éloignés du corps de la place, sont exposés, malgré ces ouvrages, à être bombardés du large sans que l'agresseur ait beaucoup à souffrir de leur feu.

Lorsque ce bombardement a pour objet un arsenal entier, la précision du tir n'est pas indispensable et l'étendue des dégâts peut se mesurer au nombre des projectiles lancés.

Leur vitesse restante au moment de la chute a peu d'intérêt, surtout avec les nouveaux obus dont l'énergie se manifeste par l'explosion. En estimant, avec le général de Blois, à 100 bombes par hectare le nombre nécessaire pour produire des effets sérieux de destruction, la ruine complète d'un arsenal ayant 100 hectares de superficie exigerait le tir de 10 000 bombes

protéger les gros canons de rupture destinés au combat de près. Si ces canons étaient placés en barbette, leur service, malgré les boucliers qui les protégeraient, serait rendu impossible par le tir de l'artillerie légère, des hotchkiss et de la mousqueterie. (*Note de l'auteur.*)

ou obus. Avec 30 pièces de bombardement tirant quatre coups par heure, l'œuvre serait accomplie en trois jours et demi. Il n'est pas de grande puissance maritime qui, ayant pu s'assurer la domination au moins momentanée de la mer, ne puisse réunir dans une escadre cuirassée au moins 30 pièces d'une portée supérieure à 9 000 mètres. Le bombardement qui n'exige aucune coopération des forces de terre, aucun préparatif autre qu'un approvisionnement suffisant de projectiles, est donc le moyen le plus efficace et le plus sûr de ruiner un port aperçu du large, soit qu'on l'entreprenne en négligeant de ruiner préalablement les ouvrages les plus avancés, soit qu'on fasse précéder ce bombardement par leur destruction.

Tous les ports de guerre ne sont pas exposés à un bombardement du large. Il en est un assez grand nombre, comme Brest, Chatham et Wilhemshaven, qu'une escadre ennemie ne peut apercevoir et atteindre avec ses canons qu'après avoir parcouru un long trajet sous le feu de forts et de batteries, et franchi des

passes barrées par des lignes de torpilles ou défendues par des torpilleurs. Dans le cas même où l'arsenal serait vu de la mer, si la place attaquée par terre et par mer peut être occupée après sa reddition, le vainqueur a intérêt à n'en opérer qu'une destruction intelligente et à conserver pour son usage les armes, munitions et approvisionnements qu'elle renferme. S'il veut dans ce but se rendre maître de la place, il doit choisir entre une brusque attaque et un siège maritime en règle.

M. Degouy a exprimé l'opinion que, sans attendre l'accomplissement de tous les préparatifs nécessaires pour un siège régulier, une escadre cuirassée peut, en attaquant un port de guerre ennemi le lendemain de la déclaration de guerre, le surprendre dans un état de préparation assez peu avancé et en profiter pour forcer les passes de sa rade intérieure, occuper et détruire son arsenal. Mais l'accomplissement d'un projet aussi aventureux suppose l'existence d'une forte escadre permanente prête à commencer les hostilités le lendemain de la déclaration de guerre. Il suppose aussi

que cette escadre, en forçant les passes qui conduisent au port attaqué, ne rencontrera ni garde-côtes, ni torpilleurs, ni lignes de torpilles fixes pour arrêter sa marche ou du moins lui faire subir des pertes sensibles, et que les batteries de la défense, surtout celles donnant sur la rade intérieure, sont d'ancienne construction et mal armées.

Établissant le bilan des pertes probables de l'attaque et de la défense, M. Degouy estime que celles-ci l'emporteront tellement sur les premières qu'il y aura avantage à tenter cette audacieuse entreprise toutes les fois que seront réunies les circonstances qu'il indique et qui sont de nature à en rendre le succès possible. Il se demande si un chef hardi sans témérité, une escadre de cuirassés homogènes et bien conduits par leurs capitaines sont des éléments de succès que nous ne puissions réunir quand nous le voudrons. L'homogénéité qui est un obstacle au progrès dans les constructions navales et qui n'a guère de valeur que dans les évolutions de la tactique ne nous paraît pas ici une qualité indispensable. Mais si la France

peut compter sur l'habileté et l'énergique dévouement des chefs de ses escadres et de ses vaisseaux, elle ne possède pas aujourd'hui d'escadres permanentes assez puissantes pour justifier une pareille audace. Nous ne pensons pas que nous ayons à la craindre chez nos voisins. Il n'est guère de grand port militaire français ou étranger où, le lendemain de la déclaration de guerre, les lignes de torpilles fixes ne puissent être posées et où un nombre suffisant de torpilleurs ne soient prêts à repousser une attaque dans les passes ou les rades intérieures. En revanche, nous connaissons plusieurs rades intérieures de ports militaires où la position d'une escadre qui aurait pénétré serait des plus critiques. Elle serait exposée au tir convergent des batteries bordant la côte et aux attaques des torpilleurs dans les conditions les plus favorables à ceux-ci. Nous examinerons plus loin le rôle de ces engins dans la défense des ports. Disons dès à présent que M. Degouy ne nous paraît pas l'avoir apprécié à sa juste valeur.

Après avoir exposé ses vues sur l'attaque de

vive force par surprise, M. Degouy examine la question du blocus et du siège régulier d'un port militaire. Trop facilement guidé par des analogies douteuses entre les opérations maritimes et les opérations militaires, il tient trop peu de compte des circonstances de temps et de mer qui hérissent de difficultés les blocus et il semble méconnaître une partie des dangers de toute nature que courrait une escadre en serrant de trop près un port qui n'est pas absolument dépourvu d'engins de défense mobile. Nous ne retiendrons de cette partie de son travail que l'énumération des forces navales que lui paraît exiger l'attaque régulière d'un grand port de guerre. Elle ne seraient pas moindres que 12 cuirassés, 10 bombardes, 10 canonnières, 8 croiseurs ou éclaireurs et 30 torpilleurs et canots-vedettes, plus une nombreuse flotte de charge pour les approvisionnements, en tout 100 navires; on devrait compter en outre un immense matériel d'embarcations pour le service du port de refuge et de ravitaillement dont la possession est nécessaire comme base d'opérations et, de plus, les

forces destinées à conserver la domination de la mer ou au moins à garantir contre toute attaque extérieure l'escadre occupée au siège ou au blocus.

Cette énumération, qui repose sur une étude précise des détails par un officier imbu de la supériorité des navires sur les forts, suffit pour démontrer que, si tous les ports de guerre ne sont pas inattaquables, au moins l'attaque de ceux qu'on n'aperçoit pas de la mer exige des efforts et des dépenses que ne justifie pas toujours l'importance du but à atteindre, surtout si l'on tient compte des pertes dont le succès même serait accompagné.

XII

Nous n'avons jusqu'ici mis aux prises que les navires cuirassés et les batteries, sans tenir compte du concours que pouvait apporter à la défense le torpilleur, élément nouveau des forces navales de tous les peuples. Le moment est venu de chercher à se rendre un compte exact du service que cet engin, tel que nous le possédons aujourd'hui, peut rendre aux défenseurs dans les sièges maritimes ; car s'il n'a pas répondu à toutes les espérances de ses partisans, s'il s'est montré impropre à la navigation et au combat en pleine mer, on s'accorde généralement à reconnaître qu'en raison de sa faible hauteur au-dessus de l'eau et de sa grande vitesse qui le rendent difficile à atteindre, en raison aussi des effets formidables de destruc-

tion causés par l'explosion au contact des torpilles qu'il lance, il peut jouer un rôle important dans la défense des ports, aussi longtemps du moins que les bâtiments de combat n'auront pas été mis, par leur construction, à l'abri des dangers que les voies d'eau peuvent leur faire courir.

Si compliquées que puissent être les opérations ayant pour but la capture ou la destruction d'un port de guerre par des forces navales, elles se réduisent généralement à trois principales : le bombardement à grande distance des forts, de l'arsenal ou de la ville, l'attaque des ouvrages par des feux directs, enfin l'entrée de vive force dans la rade intérieure ou dans le port avec les opérations accessoires ayant pour but de dégager les passes des torpilles fixes qui les barrent.

Considérons d'abord le bombardement de jour, et supposons les bâtiments qui l'exécutent à au moins 6 000 mètres des ouvrages avancés, des passes et des entrées de port par lesquelles peuvent déboucher les torpilleurs et autres éléments de la défense mobile pour faire des

sorties contre les assiégeants. A cette distance, en plein jour, aucune surprise par les torpilleurs n'est possible. Aperçus à leur sortie du port, ils seront, dès qu'ils s'écarteront du rivage, attaqués par les contre-torpilleurs des assiégeants, qui les foudroieront avec leur artillerie légère, contre laquelle les torpilles automobiles sont impuissantes. S'ils triomphaient de ces adversaires et s'avançaient avec résolution sur l'escadre, celle-ci pourrait choisir entre deux manœuvres.

La première consisterait à prendre chasse à toute vitesse dès que les torpilleurs arriveraient à portée de l'artillerie légère et à les maintenir le plus longtemps possible dans cette situation, exposés aux coups des canons-revolvers et des canons à tir rapide des navires.

Dans une autre partie de ces études, nous avons parlé des remarquables progrès de cette artillerie légère et nous avons dit qu'un torpilleur s'avançant en plein jour, avec toute sa vitesse, sur un navire armé d'une de ces pièces et qui l'attend de pied ferme, devait être, en

moyenne, sept fois frappé d'un coup dangereux avant d'être en mesure de lancer sa torpille contre le navire. Si celui-ci a pris chasse, les deux bâtiments se rapprochent en raison seulement de la différence des vitesses et le torpilleur doit nécessairement succomber avant d'arriver à une distance du navire qui permette de l'atteindre en lançant la torpille.

La seconde manœuvre consisterait à attendre les torpilleurs en marchant lentement avec les filets protecteurs abaissés. Des navires employés à un bombardement doivent, en effet, avoir leurs filets poussés au bout des arcs-boutants et relevés de façon à ne gêner ni le sillage, ni le tir des pièces de bombardement et à pouvoir cependant être instantanément abaissés, au cas où une attaque de torpilleur serait à craindre. La torpille automobile, lancée contre un navire dont les filets protecteurs sont abaissés, éclate à leur rencontre sans causer de dommages à la coque du navire. Celle-ci ne pourrait être atteinte que dans les cas bien rares où la torpille pénétrerait, soit à l'avant ou à l'arrière, entre les filets qui protègent chaque

côté, soit par la brèche précédemment pratiquée par le passage d'une première torpille automobile. On voit quel ensemble invraisemblable de circonstances favorables aux torpilleurs serait nécessaire pour qu'ils parvinssent à frapper un navire occupé au bombardement avant qu'eux-mêmes aient succombé.

Le cas que nous examinons ici n'est autre d'ailleurs que celui du combat en pleine mer, sans surprises, entre des navires et des torpilleurs. En l'une et l'autre circonstance, de jour, des torpilleurs dont le nombre n'excède pas celui des pièces légères des navires qu'ils combattent, sont voués à l'impuissance, peut-être même à la destruction. Il leur faut, pour qu'ils puissent rendre des services, des circonstances particulièrement favorables aux surprises, telles que la nuit, la brume ou une fumée intense, qui leur permette de se glisser à petite distance des navires sans être aperçus et sans être suivis la nuit par leurs feux électriques. Tardivement découverts, ils ont moins longtemps à craindre les attaques du contre-torpilleur et le tir des pièces légères, rendu lui-

même incertain par l'obscurité et l'émotion inséparable de la surprise. La protection des filets est alors la plus utile pour les navires, bien qu'elle les oblige à marcher à faible vitesse. Mais, si bien outillée que soit une escadre, son chef commettrait suivant nous une grave imprudence s'il la tenait la nuit à petite distance d'un port ou d'une côte qui peut abriter des torpilleurs, exposée à des attaques venant de tous les points de l'horizon et dans l'impossibilité de prendre chasse si ces attaques viennent du large.

Le danger qu'elle courrait serait aggravé si la défense possédait des bâtiments-béliers par lesquels elle appuierait les torpilleurs. Ces béliers pourraient être des bâtiments de construction spéciale, comme notre *Taureau*, par exemple, mais plus rapides, comme le *Polyphemus* anglais.

A défaut de ces bâtiments spéciaux, un grand port de guerre trouverait aisément à convertir de vieux cuirassés en béliers, en fortifiant leur avant et remplissant leurs cales de barriques vides, pour les empêcher de couler au choc de

la première torpille. La conséquence immédiate de l'attaque des navires assiégeants par des béliers est d'interdire à ces navires l'usage de leurs filets. Ils ont besoin, en effet, d'employer toute leur vitesse pour échapper au coup d'éperon. La manœuvre qui consiste à prendre chasse est donc la seule que puisse faire avec sécurité une escadre menacée à la fois par des béliers et des torpilleurs. Or cette manœuvre devient impossible si, à la faveur de la nuit, ces béliers et ces torpilleurs ont pu sortir sans être vus et donner leur attaque en venant du large.

Lorsqu'il s'agit d'un bombardement du large, dont le tir se fait avec une certaine lenteur, la fumée est rarement un obstacle qui empêche les assiégeants d'apercevoir et de repousser les torpilleurs. Elle est gênante surtout pour les batteries casematées de la défense. D'ailleurs, en cessant le tir des grosses pièces, lorsqu'une sortie de torpilleurs est signalée, les navires assiégeants en atténueront les inconvénients, et pourront attendre pour recommencer leur tir que la sortie ait été repoussée.

Si l'attaque de près remplace le bombarde-

ment, le feu devient beaucoup plus vif et les torpilleurs ont plus de chances d'être masqués à la vue par la fumée des canons de l'attaque et de la défense. Ils courent aussi de moindres risques d'être atteints par l'artillerie des navires assiégeants, pendant leur trajet pour les atteindre. Ils peuvent même les trouver sans filets, soit que ces engins aient été mis hors de service par le tir des batteries, soit que, dans la crainte que leurs débris n'engagent l'hélice ou le gouvernail, les navires aient renoncé volontairement à les mettre en place, durant cette phase de l'action.

Assurés de ne pas rencontrer d'obstacle à l'effet de leur arme, les torpilleurs hésiteront moins à se lancer sur leurs adversaires et ils pourront les frapper dangereusement avant que ceux-ci aient fait la manœuvre nécessaire pour éviter le coup.

La nuit, les dangers que les torpilleurs peuvent faire courir à des navires qui serrent de trop près la place deviennent plus sérieux. M. Degouy nous paraît les avoir méconnus lorsqu'il a indiqué comme réalisable avec succès l'attaque

de nuit, à petite distance, de forts ou de batteries sur lesquels se concentrerait la lumière de plusieurs projecteurs, tandis que les navires de l'attaque resteraient dans l'ombre.

L'assiégeant aura beaucoup de peine à empêcher la sortie des torpilleurs du port. La défense pourra, dans tous les cas, faire venir des torpilleurs d'autres points de la côte. Et tous ces bâtiments auront beau jeu pour attaquer des navires sans filets, au milieu de l'obscurité relative créée sur la mer par la concentration des feux de nombreux projecteurs sur des forts attaqués.

Une entrée de vive force dans une rade intérieure ou dans un port ennemi ne peut être tentée sans témérité que si les passes sont déblayées des torpilles mouillées entre deux eaux ou sur le fond ou si, par la destruction des observatoires, les lignes de torpilles fixes au moins ont été rendues inoffensives.

Dans toutes les opérations qui auraient pour but de détruire ou de rendre inoffensives les torpilles de la défense, malgré les efforts de celle-ci pour les empêcher, les torpilleurs se-

raient sans utilité. Qu'il s'agisse en effet d'aller mouiller de nuit une torpille près de celles de défense, pour les détruire au moyen de l'explosion de la torpille d'attaque, ou de lancer dans le même but un boulet-torpille destiné à éclater quand il touchera le fond, ou de rompre une estacade avec une torpille portée, ou enfin de draguer soit des torpilles vigilantes avec des bouts de filin, soit les fils de lignes de torpilles avec des grappins munis de couteaux pour les rompre, les torpilles automobiles n'ont aucun rôle à jouer. Des canots à vapeur silencieux, protégés par des embarcations bien armées, par des contre-torpilleurs, suffiront à la besogne. Pour les combattre la défense emploiera les mêmes moyens. Elle réservera ses torpilles Whitehead pour repousser les cuirassés qui tenteraient de franchir les passes et de pénétrer de vive force dans l'intérieur de la rade ou dans le port attaqué.

XIII

Les passages de vive force, malgré l'accroissement de puissance offensive et défensive des navires, ne présentent pas aujourd'hui de moindres difficultés qu'autrefois, si les passes elles-mêmes sont défendues par des batteries construites et armées avec toutes les ressources de l'art militaire moderne. Ils pourraient avoir des résultats désastreux pour l'agresseur s'il devait trouver sur sa route des lignes de torpilles fixes, des torpilles vigilantes et surtout des torpilleurs dissimulés dans les replis de la côte et prêts à s'élancer sur lui au passage.

Sans doute, si l'agresseur n'a pas réussi à détruire les observatoires des lignes de torpilles fixes, ou à détruire ces torpilles, ou enfin à en couper les fils, il peut toujours franchir

les passes en acceptant le sacrifice d'un bâtiment pour chaque ligne et en choisissant lui-même quelques vieilles coques pour ce sacrifice. L'escadre en ordre de file traverse la ligne de torpilles dans la brèche créée par cette explosion. Mais à ces pertes qui ne seront pas toujours les pertes désirées, s'en joindront d'autres causées par l'artillerie et les torpilleurs, et l'agresseur, lorsqu'il pénétrera dans la rade intérieure ou le port, sera peut-être affaibli à un point qui ne lui permettra pas de tirer parti de son premier avantage. L'attaque des torpilleurs, contre les navires engagés dans les passes ou parvenus dans la rade intérieure, se produira dans les conditions les plus favorables au succès. Obligés de marcher avec toute leur vitesse et exposés au feu des batteries, les navires devront renoncer à faire usage de leurs filets contre les torpilleurs. Ils ne pourront pas davantage manœuvrer pour éviter ceux-ci lorsqu'ils seront engagés dans des passes et ils n'auront pour les repousser que le tir de leur artillerie légère. Embusqués derrière des pointes ou des jetées, les torpilleurs s'élançant à l'improviste, et favo-

risés peut-être par la fumée des coups de canon, ne seront pas longtemps l'objet de ce tir et pourront, sans en être atteints, s'approcher assez des navires agresseurs pour les frapper avec leurs torpilles. Ces dangers que les batteries et les torpilleurs lui auront fait courir à l'entrée, l'escadre assaillante les retrouvera à la sortie, si elle est obligée de se retirer, et son échec pourra alors se changer en un désastre.

On le voit, le rôle des torpilleurs, très effacé dans les engagements au large, lorsque par exemple il s'agit de s'opposer à un bombardement à distance, acquiert de l'importance à mesure que les navires se rapprochent de terre pour combattre les batteries. Il devient très efficace lorsque les assaillants s'engagent dans des passes pour les forcer et pénètrent dans les rades intérieures où leur manque la liberté de manœuvrer pour éviter les torpilleurs. En résumé, si l'on ne peut pas dire d'une manière absolue que tous les ports de guerre sont inattaquables, il est sûr au moins que les torpilleurs ont rendu téméraires certaines attaques contre des ports que des navires cuirassés pou-

vaient tenter autrefois avec quelques chances de succès. Mais ils sont impuissants à repousser les bombardements à distance dont l'emploi des nouveaux explosifs a fait un des moyens d'action les plus efficaces dans les sièges maritimes.

XIV

Les considérations dans lesquelles nous venons d'entrer en parlant de l'attaque des ports militaires s'appliquent aux ports de commerce fortifiés qui, en raison même de leurs fortifications, peuvent être traités par l'ennemi comme de véritables ports de guerre et par conséquent attaqués et bombardés. Aucune illusion ne doit subsister sur l'impuissance des torpilleurs à les préserver d'un bombardement s'ils sont vus de la mer et si des ouvrages avancés n'en éloignent pas l'ennemi. L'existence de fortifications pourra même n'avoir d'autre effet que d'ôter à l'agresseur tout scrupule et de l'engager à poursuivre son œuvre de destruction à outrance.

Quant aux ports de commerce sans défense,

les torpilleurs qu'ils renfermeraient, au lieu de les protéger, les exposeraient à des attaques qu'ils seraient hors d'état de repousser.

Un éminent constructeur du Havre, M. J.-A. Normand, dont les chantiers sont au bord de la mer, a proposé de neutraliser entièrement ou au moins de soustraire aux bombardements par des conventions internationales les villes de commerce sans défense qui ne renfermeraient ni troupes, ni navires, ni engins de guerre. Une semblable convention, conforme aux intérêts de la civilisation et de l'humanité, ne ferait d'ailleurs qu'étendre aux villes ouvertes du littoral une règle toujours admise sur terre, si elle n'est pas toujours fidèlement observée. Il faut reconnaître que, dans certains cas, l'extension de cette règle à la guerre maritime soulèverait de sérieuses difficultés. Si une ville de l'intérieur sans défense possède des ateliers, des magasins, des vivres ou des approvisionnements, l'ennemi a tout intérêt à l'occuper et à la préserver de la destruction, pour tirer parti des ressources qu'elle renferme et lever une contribution sur les habitants.

La situation est fort différente pour une escadre qui tient un port de commerce sous la portée de son artillerie. Si ce port est défendu par des fortifications, elle a le droit incontestable de les attaquer et de les anéantir, quelles que soient les conséquences qui puissent en résulter pour la ville. S'il renferme des paquebots qui puissent être convertis en croiseurs, des chantiers pour la construction de bâtiments de guerre, des approvisionnements et des munitions navales, l'escadre qui n'en peut tirer parti est autorisée, par le droit des gens, à les détruire. Les belligérants s'honoreront toujours en n'usant de ce droit qu'avec humanité, comme l'ont fait les alliés en 1854 et 1855 devant Odessa et Sweaborg. Mais l'exemple du bombardement d'Alexandrie et le langage de la presse anglaise, à propos des manœuvres d'été de la flotte, montreraient, s'il était nécessaire, que nos anciens alliés ne se piquent pas en cette matière d'une générosité chevaleresque. Il faut compter davantage sur le mélange des intérêts et des personnes, qui fait qu'en détruisant une ville de commerce ou de plaisir enne-

mie, une escadre court risque de porter une grave atteinte aux intérêts des neutres. Quelles que soient les doctrines qui prévalent chez les belligérants, en ces délicates matières, il y a un parti à prendre pour nos ports de commerce : fortifier sérieusement ceux qui, comme le Havre, sont devenus, par les établissements qu'ils renferment, de véritables succursales des ports de guerre et, comme tels, exposés à être attaqués et détruits par un ennemi maître de la mer ; renoncer, dans les autres, à des mesures de défense telles que construction de batteries et réunion de torpilleurs qui, en temps de guerre, sans atteindre le but, pourraient servir de prétexte aux dévastations de l'ennemi.

En dehors de la défense des ports de guerre et des ports de commerce fortifiés, il est difficile d'assigner aux torpilleurs un rôle précis et véritablement utile dans la défense des côtes. Si les escadres qui constituent la première ligne de défense ont succombé ou sont impuissantes à chasser l'ennemi de la mer, les torpilleurs ne réussiront pas davantage à l'éloigner des côtes pour assurer le libre exercice des industries

maritimes sur le littoral, de la petite pêche et du cabotage. Ils pourront seulement rendre dangereux, par leurs surprises, aux navires et aux escadres ennemies, le stationnement de nuit sur certaines rades du littoral et jeter, à la faveur de l'obscurité, quelque trouble dans les débarquements que l'adversaire voudra opérer. Celui-ci, qu'il faut supposer maître de la mer, et qui a gardé le secret de son objectif, a dû réunir tous les moyens d'attaque nécessaires pour triompher sûrement d'une résistance dont il connaît exactement la force. Il a dû choisir le moment et les circonstances de temps favorables au succès de son entreprise. Il doit donc, en général, réussir à mettre à terre le corps de débarquement sous le feu de ses canons, sans en être empêché par des torpilleurs.

Mais à partir de ce moment, pendant tout le temps nécessaire au débarquement du matériel, l'assaillant, obligé de conserver une base d'opération sur le rivage, deviendra lui-même l'objet des entreprises de la défense, qui profitera de toutes les circonstances de temps

et de mer pour entraver ses opérations. Les torpilleurs auront alors, comme les béliers garde-côtes, un rôle utile à jouer s'ils ont dans le voisinage, pour les recevoir, un port d'abri d'où ils puissent s'élancer de jour et de nuit sur des bâtiments isolés, pour les surprendre et les frapper. Ces ports d'abri devront être choisis hors des vues du large. Il peut y avoir intérêt à les multiplier au moyen de travaux d'une facile exécution et à y conserver quelques approvisionnements pour les torpilleurs ; mais il serait inutile, coûteux, dangereux même, d'en faire de petits ports de guerre. Ces ports défensifs ne rendraient aucun service si l'on était maître de la mer.

Pour que les torpilleurs rendent sur nos côtes les services limités qu'on doit en attendre et aient des chances de surprendre les navires ennemis, il faut que ceux-ci ignorent leur position et, pour cela, que les torpilleurs en temps de guerre circulent le long de la côte en passant fréquemment d'un port d'abri à un autre. Fortifier ces ports, s'ils étaient situés sur la côte même, serait donner à l'ennemi la tenta-

tion de les détruire et il y résisterait difficilement. On ne crée pas des Gibraltar si la nature ne les a pas faits. C'est d'ailleurs abuser d'une locution banale que dire d'une forteresse qu'elle domine tel passage ou telle mer. Elle ne domine en réalité que l'étendue d'eau très limitée que ses canons peuvent atteindre.

La mer ne sera réellement dominée que par les escadres qui pourront trouver un mouillage sûr, un lieu de ravitaillement sous les murs de la forteresse, et y attendre l'ennemi au passage ou s'élancer de là à sa rencontre. Multiplier outre mesure les points fortifiés pour dominer telle ou telle mer, et laisser en même temps s'amoindrir la flotte de combat serait une faute lourde, un véritable contresens.

Convient-il maintenant d'employer ces torpilleurs, remisés dans les ports d'abri, à faire la course au large comme on l'a proposé? Ils manquent des qualités nautiques nécessaires pour tenir la mer avec succès. Leurs vitesses dans le calme des rades sont certainement remarquables; mais elles tombent à la mer

bien près de celles des croiseurs et des grands paquebots. Sans armement, nos torpilleurs seraient capturés par une chaloupe si leur machine venait à faire une avarie.

Enfin la torpille, dont chaque coup est d'un prix élevé et dont la portée n'excède guère 400 mètres, lorsque des pièces légères atteignent à 9 000 mètres, n'est pas l'arme d'un genre de guerre où il faut atteindre de très loin le navire marchand poursuivi pour le forcer à s'arrêter. On ne peut guère en faire usage contre ce navire que dans des conditions d'inhumanité qui ont soulevé la réprobation publique.

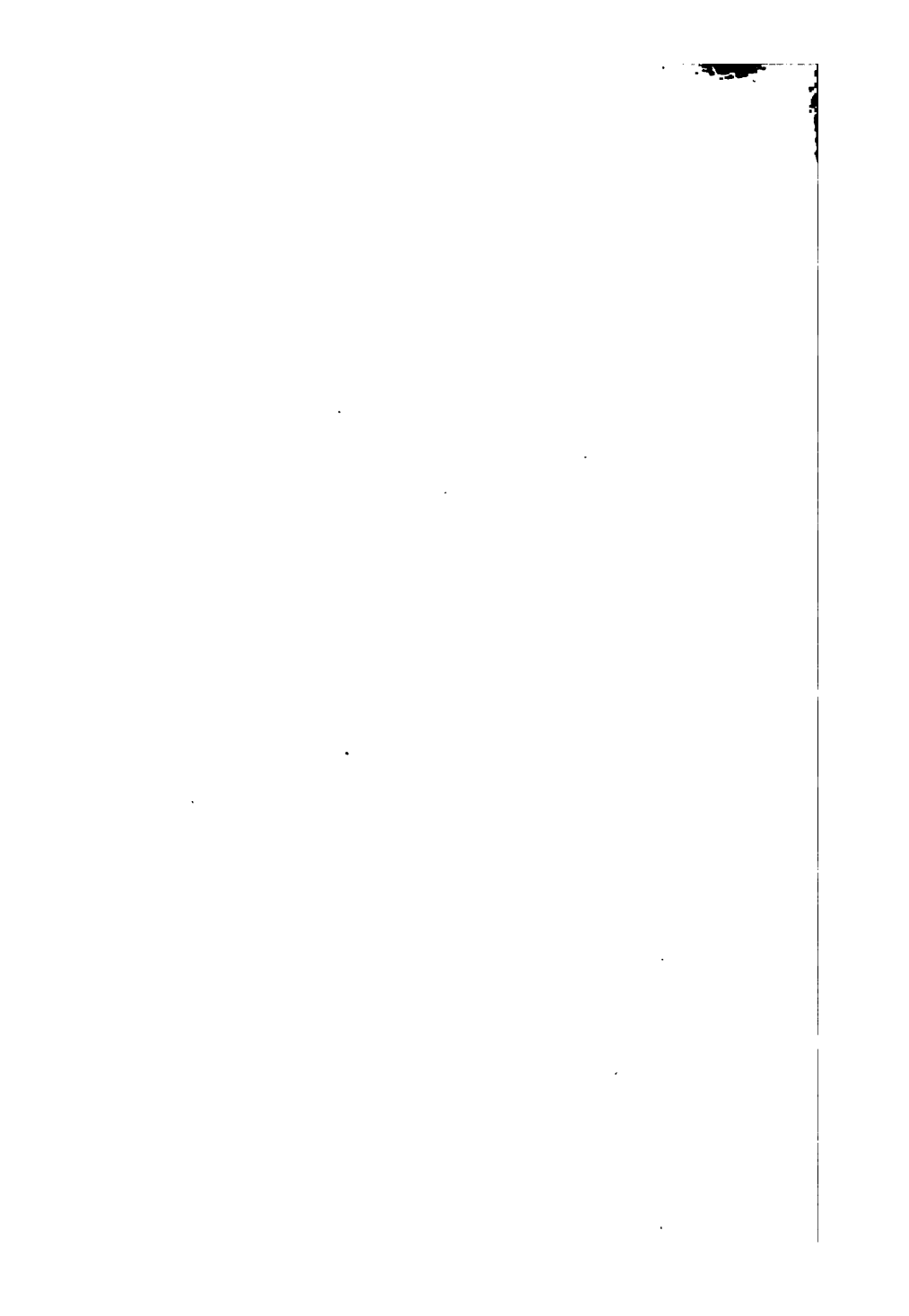
Ainsi, impropre à la guerre du large, le torpilleur actuel voit, dans la défense des ports et des côtes, son action limitée aux cas particuliers de surprise, qui ne peuvent servir de base à des opérations maritimes sérieuses. En dehors de ces cas, il a dans les canons-revolvers et les canons à tir rapide des adversaires redoutables dont les progrès ne sont pas encore arrivés à leur terme, et qui déjà le frappent de coups dangereux dès qu'il est en vue. Pour leur échapper, il faut que le torpilleur

lui-même se transforme en plongeant. Des essais dans cette direction ont été tentés en France et en Angleterre, et voici le gouvernement américain qui met au concours un projet de torpilleur sous-marin¹.

1. Il paraît utile de rappeler ici les essais du *Plongeur*, bateau sous-marin lancé à Rochefort en 1863. Il avait été construit sur les plans de M. Brun, ingénieur des constructions navales, aujourd'hui sénateur, d'après les indications d'un mémoire présenté en 1858 par l'amiral Bourgois, alors capitaine de vaisseau. Le *Plongeur* navigua à fleur d'eau et sous l'eau : la difficulté d'assurer sa stabilité quand il était complètement immergé fit renoncer à poursuivre les expériences malgré le succès incontestable obtenu sur divers points. (Voir la *Revue maritime et coloniale*. Août 1886 et janvier 1887.) — L. B.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
PRÉFACE..	1
LES TORPILLES ET LE DROIT DES GENS.. . . .	4
LA GUERRE DE COURSE, LA GRANDE GUERRE ET LES TORPILLES..	39
LA DÉFENSE DES CÔTES ET LES TORPILLEURS.	187





61 Feb. 1924



HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY

OF

RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART

MARQUÉS DE OLIVART

RECEIVED DECEMBER 31, 1911

