



HAL
open science

Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914 – mai 1915)

Thomas Vaisset

► To cite this version:

Thomas Vaisset. Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914 – mai 1915). Jean de Préneuf; Eric Grove; Andrew Lambert. Entre Terre et Mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours, *Economica*, pp.351-368, 2014, Bibliothèque stratégique, 978-2-7178-6676-6. hal-02501109

HAL Id: hal-02501109

<https://normandie-univ.hal.science/hal-02501109v1>

Submitted on 24 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914-mai 1915)

Thomas Vaisset

Entre Terre et Mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours, sous la direction de Jean de PRENEUF, Eric GROVE et Andrew LAMBERT, Paris, Economica, coll. « Bibliothèque stratégique », 2014, p. 351-368.

Le 13 août 1914, peu après la déclaration de guerre entre la France et l'Autriche-Hongrie, le ministre de la Marine prescrit au vice-amiral Augustin Boué de Lapeyrère de faire « immédiatement actes [d'] hostilités (...). Par conséquent appareillez le plus tôt possible avec tous bâtiments disponibles (...) et faites contre un port autrichien toute opération de guerre que vous jugerez convenable¹ ». Le commandant en chef de l'Armée navale lance alors toutes ses forces en Adriatique. Il souhaite provoquer la sortie du corps de bataille de la *k.u.k. Kriegsmarine*² et, ainsi, l'annihiler dans un combat décisif qui lui assurerait la maîtrise de la mer. Mais, confiants dans la sécurité de leurs grands bâtiments mouillés à Pola, et forts de la menace que leurs unités légères, basées dans les bouches de Cattaro, font peser sur les unités françaises, les Austro-hongrois se dérobent et adoptent une stratégie de *fleet in being*.

Le contrôle du débouché de l'Adriatique ne peut être qualifié de blocus, au regard du droit international et, notamment, de la *Déclaration relative au droit de la guerre maritime*, du 26 février 1909, ce que la France ne revendiqua d'ailleurs nullement. Pourtant, cet engagement opérationnel relève bien de ce type d'opération. Il représente même l'une des contributions majeures de la Marine nationale à la guerre sur mer entre 1914 et le printemps 1915, date à laquelle l'entrée en guerre de l'Italie modifie radicalement la situation. Tous ses bâtiments modernes y participent, car le franchissement du détroit d'Otrante, un canal large de 72 km, menacerait la maîtrise et l'exploitation de la Méditerranée par l'Entente. Cette communication se propose d'étudier la stratégie, les modalités et les évolutions du blocus d'une mer étroite et fermée, d'une « *narrow sea*³ », alors que l'apparition de l'arme sous-marine « transperce⁴ » la notion de maîtrise de la mer.

Trois étapes se dégagent du dépouillement des archives de l'Armée navale et de celles de l'État-major général de la Marine. Le temps de la guerre rêvée, au cours duquel le blocus n'est qu'une opération annexe à l'acquisition de la maîtrise de la mer. Ensuite, celui du blocus rapproché et agressif, destiné à interdire la mer à la marine autrichienne. Enfin, celui du blocus menacé et tenu à distance alors que la Marine nationale semble s'interdire la mer.

« Comme l'Armée, nous n'attendions pas la guerre sous cette forme⁵ » : de la guerre rêvée à la guerre réelle

Lorsqu'il pénètre pour la première fois en Adriatique le 16 août 1914, le VA Boué de Lapeyrère s' imagine engager un combat décisif contre les cuirassés austro-hongrois pour la conquête de la mer. Cependant, cette bataille relève d'une guerre rêvée, qui jamais n'aura lieu,

¹ Service historique de la Défense, archives de la Marine conservées à Vincennes (désormais SHD-MV), SS A 31, télégramme n°3189 de Marine Paris au commandant en chef de l'Armée navale, 13 août 1914.

² *Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine* (« Marine de guerre impériale et royale »).

³ Milan VEGO, *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas*, London, Franck Cass, 1999, p. 1-14.

⁴ Claude FARRÈRE, *Histoire de la Marine française*, Paris, Flammarion, 1962, p. 382.

⁵ Amiral DOCTEUR, *Carnet de bord 1914-1918*, Paris, La Nouvelle Société d'Édition, 1932, p. 30.

mais dont les conséquences sont considérables sur la guerre réelle, c'est-à-dire le blocus du canal d'Otrante.

La mauvaise guerre contre le mauvais ennemi

En 1914, les thèses de Mahan, popularisées par son maître-ouvrage, *The Influence of Sea Power upon History*, irriguent la pensée navale française⁶. L'offensive, la manœuvre, la concentration et la recherche de l'ennemi flottant, qui doivent concourir à l'obtention de la maîtrise des mers par la bataille décisive, forment le *credo* des officiers généraux de la Marine. Un trio de jeunes penseurs a largement diffusé ces idées. À l'École supérieure de Marine, le capitaine de frégate Darrieus, chargé du cours de stratégie depuis 1906, s'est fait l'apôtre des théories de l'amiral américain auprès des officiers en formation. Dans son sillage, le lieutenant de vaisseau Castex a proclamé la justesse de l'offensive et la prééminence de la guerre d'escadre⁷. Enfin, le CF Daveluy résout d'un talentueux trait de plume les divergences entre théoriciens :

« Les uns prétendent que la marine a pour but d'assurer l'inviolabilité des côtes et d'attaquer celles de l'adversaire ; d'autres assurent que son rôle est de détruire le commerce ; d'autres enfin veulent la consacrer à assurer la réussite d'une invasion. Eh bien ! Détruisez l'ennemi et vous aurez tous ces résultats à la fois⁸ (...) ».

Ces conceptions imprègnent profondément la doctrine de la Marine nationale. En 1908, les instructions de guerre du ministre, alors Gaston Thomson, imposent au commandement de concentrer ses bâtiments en Méditerranée afin « *d'en conquérir la maîtrise en frappant sans retard des coups décisifs contre les Forces ennemies qui s'y trouveront* »⁹. Pour forger l'instrument nécessaire à la réalisation de cet objectif, les programmes navals accordent la priorité aux cuirassés aux dépens des unités plus légères. Un choix qui se révélera lourd de conséquences aux abords du canal d'Otrante en 1914-1915. La pensée de Mahan conditionne également l'emploi tactique des forces. Rue Royale, comme au ministère de la Guerre, est exaltée une mystique de l'offensive à outrance. Ainsi, en 1911, Théophile Delcassé ordonne aux marins de « courir sus à l'ennemi, où qu'il soit, [de] l'atteindre et [de] l'anéantir totalement par tous les moyens possibles¹⁰ ».

Cet adversaire, contre lequel les bâtiments se lanceraient à toute vapeur ne peut être, dans l'esprit des amiraux français, que l'Italie. Toutes les études antérieures à la guerre sont fondées sur cette hypothèse, devenue une certitude aveuglante. Si le dernier quart du XIX^e siècle fait passer la *Regia Marina* du statut de « rival méprisé » à celui « d'adversaire préféré »¹¹, la tendance s'amplifie par la suite. D'autant que l'échange de lettres de 1902 entre l'ambassadeur de France à Rome, Camille Barrère, et le ministre italien des Affaires étrangères Giulio Prinetti, consacrant la neutralité de l'Italie en cas de guerre non provoquée entre la France et l'Allemagne semble inconnu rue Royale¹². En 1912, l'Italie devient même l'ennemi désigné, puisque la *Royal Navy* regroupe ses forces en mer du Nord en opposition à la *Hochseeflotte*¹³ et que la

⁶ Martin MOTTE, « L'influence de Mahan sur la marine française », Hervé Coutau-Bégarie (Dir.), *L'évolution de la pensée navale*, tome IV, Paris, Economica et Institut de stratégie comparée, 1994, p. 145-172.

⁷ Hervé COUTAU-BÉGARIE, *Castex. Le stratège inconnu*, Paris, Economica, 1995, p. 35.

⁸ LV René DAVELUY, *Étude sur la stratégie navale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault & Cie, 1905, p. 8.

⁹ SHD-MV, BB4 2681, instructions secrètes n°T1, de Gaston Thompson au commandant en chef de l'Armée navale, 6 octobre 1908.

¹⁰ SHD-MV, BB4 2681, lettre manuscrite de Delcassé au commandant en chef les Forces navales, 29 juillet 1911.

¹¹ Jean de PRÉNEUF, « Du rival méprisé à l'adversaire préféré. L'Italie dans la stratégie navale française de 1870 à 1899 », *Revue historique des Armées*, n°250, 2008/1, p. 34-52.

¹² Aucun document conservé dans les archives centrales de la Marine ne permet, en l'état actuel des recherches, de penser le contraire.

¹³ « Flotte de haute mer » de la marine allemande.

Marine nationale concentre ses bâtiments en Méditerranée. Les manœuvres effectuées à la suite de cette réorganisation préparent d'ailleurs l'affrontement contre la flotte italienne. Elles simulent l'attaque des communications entre la Provence et l'Algérie par une force navale rassemblée en mer Tyrrhénienne¹⁴. À Rome, le rapatriement en métropole du XIX^e corps d'armée stimule également l'imagination du nouveau *Capo di Stato Maggiore*, l'amiral Thaon di Revel qui, en 1913, exerce ses bâtiments à intercepter un convoi parti d'Afrique du Nord à destination de Toulon¹⁵. La même année, le transfert du centre de gravité de la marine transalpine de Tarente, au Sud de la botte, vers La Spezia et La Maddalena, plus au Nord, persuade la rue Royale de l'inéluctabilité d'une guerre prochaine contre la *Regia Marina*¹⁶.

L'Adriatique mal connue, l'Autriche-Hongrie ignorée

L'annonce par l'Italie de sa neutralité, le 3 août 1914, stupéfie les officiers français. Dans une lettre rédigée le lendemain à sa femme, le commandant du torpilleur *Sape* ne cache pas le caractère regrettable de cette nouvelle inattendue : « Qu'allons-nous faire pendant la guerre ? La flotte allemande ? C'est l'Angleterre qui va s'en charger ! L'Italie ? Elle ne marche pas ! L'Autriche ? Nous ne sommes pas en guerre avec elle ! Alors ?¹⁷ ». Cette situation déboussole complètement la rue Royale car – jamais, semble-t-il – la perspective d'une guerre en Méditerranée contre la seule Autriche-Hongrie n'a été préparée, ni même imaginée. Elle modifie radicalement le théâtre d'évolution de l'Armée navale. Les opérations ne se dérouleront pas en Méditerranée, mais au débouché de l'Adriatique, l'une de ses « plaines liquides¹⁸ » comme la qualifiera Fernand Braudel, une mer étroite et fermée, propice à des actions de guérilla. D'autant plus dangereuses pour la Marine nationale qu'elle lui est peu familière¹⁹.

Par ailleurs, la *k.u.k Kriegsmarine* est désormais une marine hauturière aux prétentions régionales et non plus une modeste force de police sur le Danube²⁰. Depuis 1911, l'État-major français connaît les ambitions méditerranéennes de la Double Monarchie²¹. Pourtant, les responsables de la Marine relativisent la menace qu'elle représente. Aucun attaché naval permanent n'est accrédité à Vienne et, depuis Berlin, l'officier français ne perçoit pas, à la veille de l'accord naval de la Triplice, le rapprochement entre les marines italienne et austro-hongroise²². Le mirage italien aveugle toute la hiérarchie. Ainsi, les auditeurs de l'École Supérieure de Marine, appelés en 1913 à étudier l'emploi de l'Armée navale dans un conflit contre l'Italie et l'Autriche, obnubilés par la *Regia Marina* et la Méditerranée, ignorent superbement la marine de la Double Monarchie et l'Adriatique. D'ailleurs, dans toutes les variantes de l'exercice proposé, aucune n'envisage l'hypothèse de la neutralité italienne²³.

¹⁴ *Compte-rendu des manœuvres navales françaises dans la Méditerranée en 1913*, Paris, Imprimerie nationale, 1914.

¹⁵ Paul G. HALPERN, *The Mediterranean Naval Situation 1908-1914*, Cambridge, Harvard University Press, 1971, p. 202.

¹⁶ SHD-MV, SS Xe 7, lettre du VA le Bris à l'attaché naval à Rome, 10 février 1914.

¹⁷ Louis VENNIN, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, Paris, Christian, 2008, p. 51.

¹⁸ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1990 (9^e éd.), p. 99 et 113-122.

¹⁹ Olivier CHALINE, « La grande explication (1912-1918) », Pierre CABANES (Dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Seuil, coll. « L'Univers historique », 2001, p. 488.

²⁰ Milan VEGO, *Austro-Hungarian Naval Policy 1904-1914*, London, Frank Cass, 1996, p. 170-217.

²¹ Olai VOIONMAA, *La politique navale française dans la Méditerranée avant la Première Guerre mondiale : les attachés navals à Rome, à Vienne et à Madrid, 1909-1914*, mémoire de Master 2 d'histoire de l'Institut d'Études Politiques de Paris, sous la direction de Maurice VAÏSSE, 2008, p. 106-122. Ce mémoire a été publié sous le titre *La politique navale française en Méditerranée avant 1914. Les attachés navals à Rome, à Vienne et à Madrid, 1909-1914*, Sarrebruck, Éditions universitaires européennes, 2010, 155 p.

²² SHD-MV, BB7 92, rapport n°520, du CV de Faramond au ministre de la Marine, 5 mai 1913.

²³ SHD-MV, SS A 132, analyse des travaux présentés par les officiers-élèves de l'École Supérieure en 1913, du ministre de la Marine au commandant en chef de l'Armée navale, 18 mars 1914.

Premières opérations, premier blocus

En franchissant les Dardanelles pour entrer en mer Noire le 10 août, le *Goeben* et le *Breslau* offrent le contrôle de la Méditerranée aux pays de l'Entente. Son exploitation ne peut être perturbée que par des sorties de la flotte austro-hongroise. Pour l'éviter, un premier blocus s'organise²⁴.

Cependant, Boué de Lapeyrère, mahanien orthodoxe et chantre de l'esprit d'offensive, aurait préféré annihiler l'adversaire dans une bataille décisive. L'occasion lui en est offerte le 16 août. Pour marquer l'état de guerre contre l'Autriche-Hongrie, ses bâtiments franchissent le canal d'Otrante. Leur objectif est de prendre à revers les unités de la Double Monarchie qui, depuis six jours, exercent un blocus effectif des côtes du Monténégro²⁵. Cette opération permet de rechercher l'escadre ennemie, que le commandement imagine couvrir à distance les navires bloquant le port monténégrin d'Antivari²⁶. Toutefois, le seul résultat tangible obtenu par les Français est la destruction du croiseur léger *Zenta* par leurs cuirassés. Ce combat, totalement déséquilibré, sera l'unique engagement en surface avant l'entrée en guerre de l'Italie au printemps 1915. Le soir même, l'Armée navale quitte l'Adriatique pour débiter le blocus. À partir du 19 août, les grandes unités partent ravitailler à Malte. Elles sont rejointes le 23 par les croiseurs qui avaient été laissés devant Otrante. Jusqu'au retour des cuirassés quatre jours plus tard²⁷, le blocus du canal d'Otrante est abandonné au seul vieux croiseur *d'Entrecasteaux*²⁸, incapable de s'opposer à une sortie austro-hongroise. Ainsi, entre le 16 et le 31 août, le blocus de l'Adriatique n'est exercé véritablement par l'ensemble de l'Armée navale que pendant 36 heures, du matin du 18 août au soir du 19²⁹.

Le blocus rapproché (août – décembre 1914)

La volonté d'assurer une présence permanente à la mer, la velléité de porter la guerre navale en Adriatique, tout comme les multiples problèmes logistiques, caractérisent le blocus rapproché que mène la Marine nationale jusqu'en décembre 1914.

Modalités pratiques

Tirant les leçons des premières opérations, l'amiral Boué de Lapeyrère réorganise son dispositif. Un blocus fermé des bases austro-hongroises est exclu en raison des dépenses de charbon nécessaires au maintien à la mer de l'Armée navale et de la menace que font peser les torpilleurs ennemis. L'objectif est d'exercer un blocus ouvert, mais rapproché du débouché de l'Adriatique, cette mer étant elle-même assimilée à un grand port³⁰.

La surveillance du canal d'Otrante est confiée aux bâtiments légers de l'Armée navale. De jour, le blocus est situé sur une ligne reliant Santa Maria di Leuca à la côte albanaise, au sud de Valona³¹, en passant par l'île de Fano³². De nuit, les unités sont cantonnées à la protection des passes comprises entre les îles de Sainte-Maure³³, de Céphalonie et de Zante. Cette mission

²⁴ SHD-MV, SS A 7, ordre n°112, 13 août 1914.

²⁵ Ministère des Affaires étrangères (désormais MAE), Guerre 1914-1918, opérations navales, vol. 1052, télégramme n°166 de Dumaine à Diplomatie Paris, 10 août 1914.

²⁶ SHD-MV, SS A 78, rapport n°1282, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 17 août 1914.

²⁷ Auguste THOMAZI, *La guerre navale dans l'Adriatique*, Paris, Payot, 1925, p. 40-41.

²⁸ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1295 du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 3 septembre 1914.

²⁹ SHD-MV, ICC 309, travaux historiques de l'École de Guerre navale promotion 1922, « Blocus de l'Adriatique par l'Armée navale (jusqu'au 21 décembre 1914) », LV de la Moricière.

³⁰ Amiral CASTEX, *Théories stratégiques. Tome V : La mer contre la terre*, Paris, Sociétés d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1935, p. 29.

³¹ Aujourd'hui Vlorë (ou Vlorë).

³² Aujourd'hui Othoni.

³³ Aujourd'hui Leucade.

aurait dû échoir aux torpilleurs de 800 tonnes à chauffe au mazout lancés peu avant la guerre. Mais, le VA Boué de Lapeyrère refuse de leur confier cette tâche, car, selon lui, ce sont « peut-être des bateaux de parade, mais sûrement pas des navires de guerre³⁴ ». Outre des qualités nautiques et militaires incertaines, leur faible disponibilité représente une contrainte considérable. À la mi-août, seuls 10 des 38 torpilleurs de l'Armée navale sont opérationnels. En décembre, la situation ne s'est guère améliorée, puisque seulement 12 sur 40 le sont³⁵. Pour pallier ces insuffisances, d'autant plus dommageables que la France ne possède aucun croiseur-léger, à l'inverse des autres grandes puissances navales, le commandant en chef recourt aux croiseurs-cuirassés. Des bâtiments pourtant inadaptés à cette mission, comme le souligne le sous-chef d'État-major de l'Armée navale, le futur amiral Docteur : « Quelle silhouette avec leurs 6 cheminées ! On doit les voir de Cattaro. Quelles cibles ! Et quelle consommation de charbon³⁶ ».

En parallèle, prêtes à annihiler l'escadre autrichienne, les forces de destruction de l'Armée navale sont placées en retrait, plus au sud, à proximité de l'île de Paxo³⁷. De nuit, les cuirassés se retirent dans les Iles Ioniennes où leurs mouillages s'étendent jusqu'au parallèle du cap Ducato³⁸. Ces postes seront conservés, à quelques modifications de détails, jusqu'au 21 décembre 1914, date du torpillage du cuirassé *Jean-Bart*.

Les contraintes du blocus rapproché

Le blocus ouvert, mais rapproché de l'entrée de l'Adriatique, s'inscrit dans le cadre stratégique défini au début des hostilités par la convention navale franco-britannique du 6 août 1914. La France assume la direction générale des opérations en Méditerranée, dont l'objectif réside dans la protection du commerce de l'Entente³⁹. Comme le résume le VA Schwerer, sous-chef d'État-major de la Marine : « Avec les forces dont dispose actuellement l'amiral de Lapeyrère, la Méditerranée peut et doit être transformée en un lac anglo-français dans lequel la navigation sera absolument sûre⁴⁰ ».

La tenue d'un blocus rapproché, comme celui que la Marine se propose de réaliser à l'entrée de l'Adriatique, implique une permanence à la mer que les unités, à l'âge de la vapeur, ne sont guère capables d'offrir. Déjà, les conclusions des manœuvres navales françaises de 1913 avaient souligné la nécessité impérieuse d'améliorer le train d'escadre de la flotte⁴¹. Avant même d'engager ses unités en Adriatique, le VA Boué de Lapeyrère a demandé l'autorisation d'établir une base sur la côte albanaise. Il convoite Valona⁴², mais des considérations diplomatiques interdisent l'installation de l'Armée navale. En décembre 1914, c'est l'Italie, pourtant neutre, qui se saisit de ce point stratégique comme d'un gage sur le littoral balkanique⁴³. En revanche, la Marine nationale peut s'appuyer sur les rades des Iles Ioniennes, en dépit du traité du 14 novembre 1863 leur accordant une neutralité perpétuelle⁴⁴. Dès le 13 août 1914, l'amiral de Lapeyrère utilise les baies de Fano et de Corfou pour reposer ses

³⁴ SHD-MV, SS A 78, rapport n°1286, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 22 août 1914.

³⁵ SHD-MV, SS Ed 83. Chiffres donnés par le VA Boué de Lapeyrère dans ses rapports n°1290 et 1364, des 25 août et 3 décembre 1914.

³⁶ Amiral DOCTEUR, *op.cit.*, p. 27.

³⁷ Aujourd'hui, île de Paxos.

³⁸ Ce cap est situé sur l'île de Leucade (à l'époque Sainte-Maure)

³⁹ SHD-MV, SS Es 10, copie des protocoles des conventions passées entre l'Amirauté britannique et l'État-major de la Marine française, 6 août 1914.

⁴⁰ SHD-MV, SS Es 11, note manuscrite de l'amiral Schwerer, sans date (postérieure au 8 août 1914).

⁴¹ SHD-MV, BB4 2708, rapport n°1210 du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 18 juin 1914.

⁴² SHD-MV, SS A 31, message n°252 du commandant en chef à Marine Paris, 14 août 1914.

⁴³ Frédéric LE MOAL, « Le poids des ambitions adriatiques de l'Italie sur les opérations militaires dans le Balkans, 1914-1918 », *Cahiers du CEHD*, n°22, 2004, p. 47.

⁴⁴ MAE, Guerre 1914-1918, opération navale, vol. 1052, note non numérotée et non signée « Question de la neutralité du canal de Corfou et de la possibilité d'y abriter nos bateaux charbonniers », 19 août 1914.

unités⁴⁵. Il profite de la neutralité bienveillante de la Grèce. Ainsi, après avoir temporisé devant les récriminations de l'ambassadeur austro-hongrois venu se plaindre de la violation de la neutralité de ces îles, le gouvernement Venizelos plaide la méprise, tout en assurant en parallèle au représentant français qu'en cas de nouvelle remarque « on recommencerait au besoin la comédie de l'explication⁴⁶ ».

Pendant un temps, la conquête du port austro-hongrois de Cattaro est envisagée, car son acquisition modifierait radicalement les conditions de l'action navale française. Tout en privant l'Autriche-Hongrie d'un point d'appui idéal pour lancer des offensives contre la ligne de blocus, l'Armée navale profiterait d'une base située à l'intérieur de l'Adriatique. Mais, l'ampleur des moyens nécessaires à la réalisation d'une opération combinée destinée à enlever la place provoque l'abandon du projet⁴⁷. L'Armée navale se trouve donc contrainte de s'établir à Malte, à 335 mille marins de l'entrée de l'Adriatique, une base trop éloignée que Boué de Lapeyrère ne juge utilisable que dans le cadre d'un blocus à distance⁴⁸.

L'absence de tout relais à proximité immédiate du théâtre d'opérations rend la croisière de blocus particulièrement éprouvante d'autant que le bora se lève, annonçant la mauvaise saison. Les charbonnages à la mer deviennent alors presque impossibles pour les bâtiments légers. Les grandes unités, quant à elles, sont astreintes à d'incessants transits entre Otrante et Malte, voire Bizerte et Toulon, limitant de fait leur présence au débouché de l'Adriatique. Venu rendre compte rue Royale des problèmes logistiques, le commandant Docteur en repart avec une impression désastreuse, qu'il résume ainsi : « on semblait croire que la bataille navale décisive aurait lieu au large des jetées de Toulon dans les premiers jours de la guerre⁴⁹ ».

Échec de la guérilla navale

Conscient de l'infériorité de ses forces par rapport aux bâtiments français mais, confiant dans leur sécurité au mouillage, l'amiral Anton Haus, *Marinekommandant* et *Chef der Marinensektion*, défend une conception défensive fondée sur une stratégie de « *fleet in being* »⁵⁰. Il la justifie par des considérations stratégiques à long terme : « Tant qu'existe l'hypothèse d'une déclaration de guerre de l'Italie contre nous, je considère que mon premier objectif est de conserver notre flotte intacte⁵¹ ».

De son côté, l'amiral de Lapeyrère ne désespère pas d'affronter le corps de bataille ennemi. Pour provoquer sa sortie, il multiplie les incursions au nord du canal d'Otrante. Au cours des six premiers mois de guerre, l'Armée navale pénètre à dix reprises en Adriatique. Le ravitaillement du Monténégro offre un prétexte idéal aux démonstrations de force, en raison de la proximité entre Cattaro et Antivari⁵². Escorté par des unités légères, un cargo débarque des vivres et du matériel pendant que les cuirassés défilent devant les Bouches. Ces expéditions se soldent, à plusieurs reprises, par un duel d'artillerie sans conséquence entre bâtiments français et forts austro-hongrois. Leur répétition révèle en fait que la présence des escadres françaises n'est pas tant motivée par la volonté d'affronter le corps de bataille ennemi ou les défenses

⁴⁵ SHD-MV, SS A 7, ordre n°112, du VA Boué de Lapeyrère, 13 août 1914.

⁴⁶ MAE, Guerre 1914-1918, Grèce, vol. 244, télégramme n°156, de Deville au ministre des Affaires étrangères, 23 septembre 1914.

⁴⁷ Service historique de la Défense, archives de la Guerre (désormais SHD-GR), 7 N 1448, rapport du CA de Bon au ministre de la Marine, 27 octobre 1914.

⁴⁸ SHD-MV, SS A 78, rapport n°1282, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 17 août 1914.

⁴⁹ Amiral DOCTEUR, *op. cit.*, p. 15.

⁵⁰ Charles W. KOBURGER, *The Central Powers in the Adriatic, 1914-1918. War in a Narrow Sea*, Praeger, Westport, 2001, p. 33-35.

⁵¹ Lettre citée dans Paul G. HALPERN, *Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*, London, Allen & Unwin, 1987, p. 30.

⁵² Aujourd'hui Bar.

portuaires, que par la nécessité de couvrir à distance les déchargements dans le port monténégrin.

La Marine multiplie les coups de main avec des actions de guérilla navale. Les 18 et 19 septembre, les cuirassés explorent pendant 48 heures les îles dalmates. À Lissa⁵³ le sémaphore et le câble télégraphique sont détruits et des marins ennemis sont capturés⁵⁴. Moins de quinze jours plus tard, le site est à nouveau visité, car les Autrichiens sont soupçonnés d'y avoir établi une garnison. La fouille de l'île provoque un incident, puisque le commandant d'un torpilleur enlève le maire, trois otages et lève une indemnité de guerre⁵⁵. Commentant cette affaire, l'amiral Docteur constate que « si les Boches connaissaient cette petite histoire, ils auraient beaucoup de mépris pour notre mentalité de guerre⁵⁶ ». Ces actions, dérisoires au regard du potentiel offensif des moyens utilisés, restent cantonnées au bassin méridional et central de l'Adriatique. Signe qui révèle l'absence de contrôle de cette mer par la France, aucune opération n'est envisagée contre les bases austro-hongroises qui ourlent son littoral septentrional.

En parallèle, l'amiral de Lapeyrère tente d'interdire l'Adriatique à l'Autriche-Hongrie. Dès le 28 août, des sous-marins français patrouillent aux abords de Cattaro⁵⁷. Toutefois, l'autonomie restreinte de ces unités n'autorise pas la permanence à la mer indispensable à cette forme de blocus fermé. Du 13 septembre au 22 décembre 1914, soit en cent jours, la surveillance n'est effective que 28 journées (du lever au coucher du soleil), l'entrée et la sortie demeurant constamment libres la nuit⁵⁸. Une présence continue à la sortie des Bouches aurait mobilisé trois sous-marins simultanément⁵⁹. La seule tentative de « *sea denial* » entreprise en Adriatique du Nord tourne au drame. Le 20 décembre, le sous-marin *Curie* pénètre en plongée dans la rade de Pola, mais se prend dans un filet de protection et son équipage est capturé. Enfin, à la grande surprise des officiers français, Boué de Lapeyrère ne lance aucune opération de guerre des mines contre les atterrages austro-hongrois⁶⁰.

Ces « raids en Adriatique » tempèrent les accusations d'inaction qui, telle la « rumeur infâme », pèsent sur l'Armée navale. À Rome, le blocus est assimilé à de l'immobilisme et encourage les partisans de la neutralité⁶¹. À bord des unités croisant aux abords d'Otrante, la tenue du blocus affaiblit le moral des équipages. Le LV Dupouey, embarqué sur le cuirassé *République* décrit les officiers « dégoûtés de ce dérisoire blocus naval qui n'a rien de la guerre⁶² ». Le futur ministre de la Marine, l'amiral Lacaze, est relevé de son commandement après une altercation avec le commandant en chef sur la conduite de la guerre navale en Adriatique qu'il trouve timorée et inefficace⁶³. Enfin, après le conflit, le blocus d'Otrante nourrira l'acte d'accusation instruit contre Boué de Lapeyrère par l'amiral Bienaimé. Député de la Seine et membre de la commission de la Marine, ce dernier pourra, dans un ouvrage au titre programmatique, *La guerre navale 1914-1915, fautes et responsabilités*, dénoncer « L'action offensive de l'armée navale [qui] s'achève dans le néant. Elle restera jusqu'au bout

⁵³ Actuellement île de Vis.

⁵⁴ SHD-MV, SS A 78, rapport n°1306, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 25 septembre 1914.

⁵⁵ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1334, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 4 novembre 1914.

⁵⁶ Amiral DOCTEUR, *op. cit.*, p. 49.

⁵⁷ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1295, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 3 septembre 1914.

⁵⁸ SHD-MV, 1 CC 309, *op. cit.*

⁵⁹ Lieutenant de vaisseau DE RIVOYRE, *Histoire de la guerre navale 1914-1918*, Paris, L. Fournier, 1921, p. 357.

⁶⁰ Louis VENIN, *op. cit.*, p. 104.

⁶¹ Frédéric LE MOAL, *La France et l'Italie dans les Balkans 1914-1919. Le contentieux adriatique*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 28.

⁶² Pierre DUPOUEY, *Lettres du lieutenant de vaisseau Dupouey*, Paris, Nouvelle Revue française, 1922, p. 82.

⁶³ SHD-MV, CC7 4^e moderne 1200/3, dossier individuel du VA Lacaze, lettre manuscrite du CA Lacaze au VA Boué de Lapeyrère, 23 février 1915.

dans l'attitude passive où elle continuera à s'user sans profit, sans gloire, mais non sans risques⁶⁴ ».

L'Adriatique interdite (décembre – mai 1915)

Les opérations menées à l'intérieure de l'Adriatique exposent dangereusement les bâtiments français aux sous-marins austro-hongrois. Le torpillage du navire-amiral de l'Armée navale va constituer un tournant dans la guerre en Méditerranée. Le blocus rapproché et menaçant sera abandonné au profit d'un blocus à distance et menacé, car, progressivement, la Marine nationale va s'interdire la mer.

Un blocus à distance...

Dès l'automne 1914, les sous-marins austro-hongrois sont redéployés vers le bassin méridional de l'Adriatique, passant de Pola à Cattaro⁶⁵, au plus près de la ligne de blocus et à l'abri d'une base imprenable depuis la mer. Le danger qu'ils font peser sur les bâtiments français au cours des opérations de ravitaillement du Monténégro devient tel que, début novembre, l'amiral Boué de Lapeyrère en réclame la suspension : « On peut dire sans exagération que c'est vraiment une chance inespérée d'avoir pu jusqu'à ce jour éviter des incidents graves⁶⁶ ». Le 21 décembre, lors de la dixième incursion de l'Armée navale en Adriatique, le cuirassé *Jean Bart*, sur lequel le commandant en chef a posé sa marque, est torpillé dans le canal d'Otrante. Malgré les voies d'eau, le bâtiment parvient à regagner Malte. À partir de cette date, plus aucun cuirassé français ne pénétrera en Adriatique.

Dans un mémorandum adressé à l'Amirauté britannique une semaine après ce torpillage, l'État-major de la Marine reconnaît que l'Adriatique est interdite à ses grandes unités. Désormais, le nouvel objectif de l'Armée navale consiste à être en mesure de « bloquer étroitement le Canal d'Otrante afin d'être prévenue de toute tentative de sortie de la flotte autrichienne et d'être en mesure de l'empêcher d'une façon absolue⁶⁷ ». Nulle trace d'opérations offensives n'est mentionnée dans ce document. Sur le théâtre, la croisière est réorganisée. Quatre grands croiseurs patrouillent aux abords du débouché d'Otrante, mais dans une zone comprise entre le parallèle de Leuca et celui du cap Ducato. Leur mission se limite à signaler la sortie de l'ennemi de l'Adriatique⁶⁸. Les cuirassés sont absents du dispositif car, pour leur accorder une « sécurité relative », ils mouillent en retrait à Navarin et évoluent dans le sud des Iles Ioniennes⁶⁹.

En parallèle, la Marine nationale se voit progressivement interdire le bassin méridional de l'Adriatique. Dès décembre, l'amiral de Lapeyrère avoue que les opérations de ravitaillement du Monténégro, menées trois mois plus tôt, « seraient maintenant impossibles étant donné le renforcement de la force navale qui s'abrite dans les Bouches de Cattaro⁷⁰ ». Il propose de les confier à un entrepreneur privé. Celui-ci achèterait au gouvernement un petit cargo dont il aurait la gérance aux frais de la Marine. Les marchandises seraient acheminées par la mer sous pavillon neutre jusqu'au port albanais de Saint de Medua⁷¹, puis transportées à Cettigné⁷² par

⁶⁴ Vice-amiral BIENAIMÉ, *La guerre navale 1914-1915. Fautes et responsabilités*, Paris, Tallandier, 1920, p. 149.

⁶⁵ Lawrence SONDHAUS, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918. Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*, La Fayette, Purdue University Press, 1994, p. 264

⁶⁶ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1334, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 4 novembre 1914.

⁶⁷ SHD-MV, SS Es 11, memorandum de l'État-major général, 28 décembre 1914.

⁶⁸ SHD-MV, SS A 86, instructions n°279 E.L., du VA Boué de Lapeyrère, 28 décembre 1914.

⁶⁹ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1385, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 7 janvier 1915.

⁷⁰ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1379, du VA Boué de Lapeyrère, 24 décembre 1914.

⁷¹ Aujourd'hui, Shëngjin.

⁷² Aujourd'hui Cetinje.

la route⁷³. Preuve que le danger n'a pas été surestimé : le 23 février, le contre-torpilleur *Dague* saute sur une mine en rade d'Antivari. Plus symptomatique encore : le 1^{er} mars, des torpilleurs austro-hongrois, sans être inquiétés, y débarquent un détachement qui met le feu aux entrepôts et coule les navires accostés⁷⁴.

... exercé toujours plus au Sud

Le danger change d'échelle au printemps 1915. De toutes parts, les renseignements annoncent l'embarquement d'officiers allemands à bord des sous-marins austro-hongrois et leur volonté d'attaquer les bâtiments assurant le blocus⁷⁵. Ces nouvelles alarmantes entraînent une nouvelle réorganisation de la croisière, car selon l'amiral de Lapeyrère à vouloir croiser aux abords d'Otrante, l'Armée navale risque en fait de perdre le contrôle de la Méditerranée⁷⁶.

Après avoir été placée au début du conflit sur la ligne Fano-Santa Maria di Leuca, le blocus a été reculé, après le torpillage du *Jean Bart*, sur celle Santa Maria di Leuca-Paxo, malgré une efficacité moindre. En mars, elle est fixée entre le Cap Colonna, en Calabre, et l'île de Céphalonie⁷⁷. Ainsi, d'un blocus de l'entrée de l'Adriatique, la Marine se trouve à tenir un blocus à distance, en pleine mer Ionienne. La géographie des points d'appui français dans la région connaît une évolution similaire, car l'extension de l'aire de patrouille des sous-marins austro-hongrois reporte toujours plus au sud les mouillages de l'Armée navale. Ceux situés dans les Iles Ioniennes semblent même être à la merci de raids menés en surface par des croiseurs rapides⁷⁸. L'étirement des lignes logistiques conduit les unités à traverser des passes et des canaux particulièrement favorables aux attaques sous-marines. Navarin devient la base des bâtiments légers de la Marine⁷⁹. Les cuirassés qui s'y ravitaillaient jusqu'alors s'éloignent encore de l'Adriatique pour relâcher en Crète, à La Sude⁸⁰.

Le recul toujours plus prononcé de la ligne de blocus et le transfert des mouillages vers la Morée offrent la maîtrise de l'Adriatique à l'Autriche-Hongrie. Sa liberté de navigation est entière. Elle peut exploiter ce contrôle de la mer sans craindre la moindre menace. Les grandes unités de la *k.u.k Kriegsmarine* s'entraînent librement aux abords de Pola, croisent non loin de Fiume ou dans les îles du Quarnero, à proximité de Lussin⁸¹. Ses bâtiments légers circulent de manière très active entre Trieste, Pola, Sebenico et Cattaro⁸². Le danger pèse principalement sur Navarin, abandonné au profit de Malte et Bizerte au cours du mois de mars⁸³. La disjonction entre les forces de surveillance et celles de destruction est alors totale. De plus, la distance entre Otrante et ces bases devient telle que le nombre de bâtiments disponible diminue. Ainsi, la croisière est effectuée avec trois et non plus quatre unités⁸⁴. La tenue du blocus devient même périlleuse pour les unités chargées de s'en occuper. Dans la nuit du 26 au 27 avril, le croiseur *Léon Gambetta* patrouille à proximité des atterrages italiens quand il est torpillé. Le bâtiment chavire et coule en une quinzaine de minutes. Sur 821 officiers et marins, on dénombre 684 morts et disparus.

⁷³ Capitaine de frégate BRONAC DE VAZELHES, *Les opérations en Adriatique*, Paris, travaux du Service historique de l'État-major général de la Marine, s.d., p. 153.

⁷⁴ *Ibid*, p. 231.

⁷⁵ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1457 du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 18 mars 1915.

⁷⁶ SHD-MV, SS Ed 80, message n°1439 du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 27 février 1915.

⁷⁷ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1453, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 11 mars 1915.

⁷⁸ SHD-MV, SS A 86, instructions n°291 E.L., du VA Boué de Lapeyrère au chef de la croisière des Iles Ioniennes, 13 mars 1915.

⁷⁹ SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1467 du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 24 mars 1915.

⁸⁰ SHD-MV, SS A 86, instructions n°291 E.L. du VA Boué de Lapeyrère au chef de la croisière des Iles Ioniennes, 13 mars 1915.

⁸¹ Aujourd'hui, île croate de Lošinj dans la baie de Kvarner.

⁸² SHD-MV, SS Ed 83, rapport n°1438, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 27 février 1915.

⁸³ SHD-MV, SS Ed 80, rapport n°1487, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 6 avril 1915.

⁸⁴ SHD-MV, SS Ed 83, lettre n°1496 du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 15 avril 1915.

La guerre sous-marine se diffuse en Méditerranée

Les conséquences de la disparition du *Léon Gambetta* pour le blocus du canal d'Otrante sont rapidement tirées. Les croiseurs exerçant la surveillance ne doivent plus croiser au nord du parallèle de Céphalonie. Le nouvel objectif consiste à assurer la découverte des bâtiments de guerre ennemis essayant de sortir de l'Adriatique⁸⁵.

Cependant, l'Autriche-Hongrie a délaissé les tentatives de franchissement en surface au profit d'incursions sous-marines. Dans la première quinzaine de mai, deux sous-marins, remorqués depuis Pola, parviennent à quitter l'Adriatique sans être découverts par les bâtiments français. Preuve de la perméabilité du blocus, au même moment, un sous-marin allemand, l'*U21*, parti d'Heligoland en mer du Nord, mouille à Cattaro avant de gagner les Dardanelles⁸⁶. Circulant désormais librement entre l'Adriatique et la Méditerranée, les sous-marins de la Triple Entente menacent la domination de cette mer que détenait jusqu'alors sans partage l'Entente.

La perspective de l'entrée en guerre de l'Italie est l'occasion pour l'État-major général d'interroger, dès avril, l'amiral Boué de Lapeyrère sur les actions nécessaires à mener conjointement avec la *Regia Marina*. Sa réponse nous permet de comprendre l'évolution de sa conception de la guerre navale après neuf mois de blocus. Selon lui, le préalable à toute opération en Adriatique est la recherche, la poursuite et la destruction des torpilleurs et des sous-marins ennemis⁸⁷. La belligérance italienne doit autoriser l'utilisation de ses bases de la côte orientale de l'Adriatique pour conduire ces actions. Il souhaite exercer « un blocus étroit et [une] surveillance permanente » des ports austro-hongrois, y compris ceux comme Sebenico et Pola, situés au Nord de Lissa⁸⁸. Cependant, les accords de Paris du 10 mai accordent à l'Italie le commandement de la première flotte alliée destinée à opérer en Adriatique. La France se contente d'assumer la direction de la seconde flotte alliée constituée pour épauler la flotte italienne en cas d'opérations à l'intérieur de cette mer⁸⁹.

Conclusion

D'août 1914 à mai 1915, le blocus du canal d'Otrante s'est révélé être pour la Marine nationale une improvisation constante, car la guerre imaginée ne s'est jamais produite. La flotte française, construite dans le respect d'une stricte orthodoxie mahanienne, n'est ni homogène techniquement, ni suffisamment diversifiée pour s'adapter à la situation. D'autant que la menace sous-marine lui fait totalement perdre l'initiative dès décembre 1914.

Ces opérations prouvent qu'il est impossible pour une puissance navale, à l'âge de la vapeur, d'exercer le blocus d'un littoral sans base avancée, ni train d'escadre adapté. Ainsi, l'Adriatique devient une mer autrichienne, totalement interdite aux escadres françaises. Cependant, la mer Ionienne étant solidement tenue par la Triple-Entente, la Méditerranée est inaccessible aux forces de Vienne⁹⁰. Au printemps 1915, les marines austro-hongroises et françaises sont donc deux *fleet in being* se faisant face de part et d'autre du canal d'Otrante. Seule l'entrée en guerre de l'Italie modifie la situation, mais décharge la France de ses responsabilités sur ce théâtre. Toutefois, les flottes adverses continueront à se faire face sans

⁸⁵ SHD-MV, SS A 86, instructions n°303 E.L. du VA Boué de Lapeyrère au CA commandant la 1^{ère} Division légère, 1^{er} mai 1915.

⁸⁶ Auguste THOMAZI, *La guerre navale dans la Méditerranée*, Paris, Payot, 1929, p. 32.

⁸⁷ SHD-MV, SS Ed 80, rapport n°1506, du VA Boué de Lapeyrère au ministre de la Marine, 23 avril 1915.

⁸⁸ SHD-MV, SS A 29, télégramme n°1925, du commandant en chef à Marine paris, 16 avril 1915.

⁸⁹ SHD-MV, SS Xe12, convention navale entre les marines française, italienne et britannique, 10 mai 1915.

⁹⁰ Olivier CHALINE et Nicolas VANNIEUWENHUYZE, « La pensée navale autrichienne (1885-1914). Première approche », Hervé COUTAU-BÉGARIE (dir.), *L'évolution de la pensée navale*, vol. VI, Paris, Institut de Stratégie comparée - Economica, 1997, p. 93-116.

affrontement majeur jusqu'à la bataille du détroit d'Otrante, le 15 mai 1917, au cours de laquelle les forces de la Double Monarchie tenteront d'attaquer les unités qui gardent le canal⁹¹.

⁹¹ Paul G. HALPERN, *The Battle of the Otranto Straits. Controlling the Gateway to the Adriatic in World War I*, Bloomington, Indiana University Press, 2004, 186 p.