

11

VEREENIGING
TER
BEOEFENING
VAN DE
KRIJGSWETENSCHAP.

Vertalingen en Overdrukken.

XI.

Des opérations maritimes contre les côtes
et des débarquements.

's-GRAVENHAGE,
C. VAN DOORN & ZOON
HOF-BOEKHANDELAREN.
1894.

Auteursrecht voorbehouden.

Des opérations contre les côtes et des débarquements,

par M. D. B. G.

(Extrait du *Mémorial de l'artillerie de la marine*).

Chez les grandes nations militaires continentales, on attache à tout ce qui touche l'armée une importance considérable; on reste, par contre, assez indifférent à tout ce qui touche la marine.

Le général Clausewitz en a donné une explication très brève et très claire.

«On conçoit que des guerres dans lesquelles la totalité des forces nationales réciproques entrera en jeu ne pourront être conduites que par de tous autres principes que les anciennes guerres, où tout n'était calculé qu'en raison des rapports existant entre les armées permanentes, comme cela se pratique encore aujourd'hui pour les flottes dans les luttes maritimes.»

Mais, s'il est vrai de dire que les luttes maritimes seront conduites par les mêmes principes que les anciennes guerres, il ne faudrait pas en conclure que les engins nouveaux n'aient pas apporté des modifications profondes à la tactique des opérations maritimes.

C'est à l'état-major général de la marine qu'il appartient de définir cette tactique générale pour la flotte, comme cela est fait pour l'armée par l'état-major général de la guerre. Nous ne doutons pas que cette œuvre difficile et nécessaire n'ait été réalisée chez les grandes puissances maritimes et nous n'avons pas la prétention de la refaire: notre objectif est beaucoup plus

modeste : il consiste exclusivement à développer quelques considérations générales sur les *Opérations maritimes contre les côtes et les Débarquements*.

Nous essayerons de faire ressortir les modifications profondes qui résultent dans la tactique de ces opérations de l'emploi des navires de guerre actuels, de l'usage d'une artillerie puissante et précise, de l'adoption des poudres sans fumée, etc.

En outre, nous chercherons à mettre en évidence les différences essentielles qui existent dans certaines opérations maritimes, suivant qu'elles ne sont qu'un accessoire des grandes guerres continentales, ou suivant, au contraire, qu'elles ont lieu indépendamment et en dehors de ces grandes guerres (1).

Enfin nous rappellerons succinctement quelques opérations de l'espèce, afin d'en dégager les enseignements qu'elles peuvent contenir.

CHAPITRE PREMIER.

Opérations maritimes contre les batteries de côtes.

Les opérations maritimes contre les batteries de côtes présentent un grand nombre de cas distincts, dont les deux principaux sont :

- 1° Attaque d'une batterie de côte par un navire ;
- 2° Attaque d'une ou plusieurs batteries de côte par une escadre.

(1) Nous rappellerons la signification précise des expressions : *artillerie de perforation* ou *grosse artillerie*, *artillerie moyenne* et *petite artillerie*, qu'on rencontrera souvent dans le cours de cette étude :

La grosse artillerie ou artillerie de perforation comprend les canons des calibres supérieurs à celui de 16 centimètres; l'artillerie moyenne, les canons des calibres de 10 centimètres inclus à 16 centimètres inclus; la petite artillerie, les canons, canons-revolvers, mitrailleuses, etc., des calibres au-dessous de 10 centimètres.

Voir à cet égard, dans la 5e livraison de 1892 du *Mémorial de l'artillerie de la marine*, l'article intitulé : *Répartition et protection de l'artillerie à bord des cuirassés*.

Attaque d'une batterie de côte par un navire.

Nous sommes de ceux qui pensent que, en général, l'attaque d'une batterie de côte par un navire cuirassé est une opération dangereuse, inutile, sans profit, si elle n'a pas pour corollaire une attaque par terre, c'est-à-dire un débarquement, et nous verrons plus loin les difficultés inhérentes à cette opération.

Néanmoins l'attaque d'une batterie de côte peut être tentée comme prélude d'une autre opération ou pour opérer une diversion.

Nous supposons que le navire cuirassé est en lutte avec une seule batterie de côte, laquelle est aidée et soutenue par une batterie de canons de petit calibre.

Il faut distinguer suivant qu'il s'agit d'une batterie *haute* ou d'une batterie *basse*, et suivant que cette batterie haute ou basse est *visible* ou *invisible* pour le navire.

Nous admettons en outre que la batterie est armée de canons assez puissants pour perforer les protections de la machine et de l'artillerie du navire.

Une batterie de côte, ou un fort, dont les canons seraient impuissants contre les protections des navires aurait, par cela même, un rôle secondaire.

Nous croyons devoir rappeler très brièvement l'exemple célèbre de Kinburn.

Le 17 octobre 1855, les trois batteries flottantes cuirassées françaises, *la Dérivation*, *la Lave* et *la Tonnerre*, mouillent entre 1.000 et 1.150 mètres de Kinburn. Le feu dure quatre heures; 3.000 projectiles environ sont envoyés sur le fort de Kinburn, qui est complètement bouleversé, dont toutes les pièces sont démontées et qui est obligé de capituler (1). Les canons de Kinburn étaient impuissants contre les batteries flottantes cuirassées; les coups de sabords étaient seuls à craindre. Les Français avaient 2 tués et 30 blessés, les Russes 45 tués et 130 blessés.

Les résultats matériels obtenus et les différences considérables

(1) Il ne faut pas perdre de vue que 10.000 hommes de troupes avaient été débarqués le 14 octobre, et avaient établi une ligne de circonvallation autour de Kinburn.

dans les pertes subies de part et d'autre sont une preuve bien manifeste du sort réservé aux forts et batteries armés d'une artillerie impuissante contre les protections des navires, et cela, quels que soient le courage et l'énergie des canonniers. Mais il ne faut pas oublier que la protection actuelle des cuirassés est bien autrement limitée aujourd'hui qu'elle ne l'était dans les batteries flottantes citées plus haut, et que, par suite, une grande partie du navire et, souvent même, des engins de combat importants sont à la merci des projectiles, alors même que ceux-ci sont tout à fait impuissants contre les parties protégées. Et c'est le motif qui nous a fait dire plus haut que le rôle d'une batterie de côte armée de canons insuffisants pour perforer les cuirasses des navires est, aujourd'hui, non pas à peu près nul comme il le fut à Kinburn, mais secondaire.

Il peut même devenir très important, si l'on commet la faute de construire des cuirassés dont la sécurité peut être compromise dans les parties insuffisamment protégées ou dont le feu d'une grande partie de ses bouches à feu peut être éteint. Et personne n'ignore qu'il existe chez les diverses puissances maritimes divers types de navires de combat, plus ou moins nombreux, qui rentrent dans cette catégorie.

Enfin nous supposons que le navire est en mouvement, afin de rendre moins efficace le tir de la batterie.

La lutte peut toujours se diviser en quatre phases : 1° le prélude; 2° la préparation; 3° l'exécution; 4° la destruction de la batterie, ou soit la fuite, soit la destruction du navire.

1. *Batterie haute, visible du large.* -- Dans la première phase ou prélude du combat, la batterie haute commencera le tir dès qu'elle verra l'ennemi et qu'elle pourra l'atteindre avec ses projectiles.

C'est là un principe général qui a été posé par Napoléon très nettement :

Tirer avec la plus grande activité dès que l'ennemi est à portée.

Remarquons que le navire est visible pour la batterie; que la batterie, visible aussi pour le navire par hypothèse, se des-

sinera avec peu de netteté, grâce à la distance qui les sépare et à toutes les précautions qui sont prises aujourd'hui.

Enfin la poudre sans fumée ne permettra pas de déceler la position précise de la batterie, tandis que le navire sera suffisamment visible pour qu'on puisse pointer sur lui.

Il y a donc, par suite de l'emploi des nouvelles poudres, une supériorité bien marquée pour la défense contre l'attaque dans cette première phase de la lutte.

Le navire tirera lentement, pour ménager ses munitions si limitées; la batterie tirera au contraire avec la plus grande activité, comme le recommande Napoléon.

Le navire a tout intérêt à diminuer le plus possible la durée de ce prélude, dans lequel il a trop de désavantage; il accélérera sa marche et se rapprochera jusqu'à 5.000 et même 4.000 mètres.

Ce sera la seconde phase de la lutte, la *préparation* qui commencera. A cette distance, la batterie ne se dessinera pas encore parfaitement pour le navire, qui sera, au contraire, vu très nettement par la batterie. Les gros canons de cette dernière continueront leur tir avec toute la rapidité compatible avec une conduite rationnelle et efficace du feu.

La batterie de canons de petit calibre qui lui est adjointe le plus souvent et qui n'a pu encore entrer en action tirera également et sans ménager davantage ses munitions.

Le navire ennemi se trouvera donc dans une position tout à fait désavantageuse. Il a, il est vrai, pour lui sa mobilité, mais cette mobilité, si elle a pour résultat de diminuer le nombre de coups efficaces, diminuera aussi le nombre de coups qui atteindront la batterie, nombre de coups déjà si limité par suite de la position élevée de celle-ci, de la difficulté de bien juger de sa position, des petites dimensions de la banquette d'artillerie.

L'Empereur disait :

« L'artillerie est peu de chose par mer, sa supériorité est immense par terre; la différence est de 1 à 7, c'est-à-dire que 10 mortiers par terre font autant d'effet que 70 par mer (1). »

(1) *Correspondance de Napoléon*, n°. 15967.

Et aujourd'hui, grâce à la justesse de tir des bouches à feu et aux appareils qui permettent dans les batteries hautes de suivre pour ainsi dire pas à pas le navire en connaissant sa distance, sa direction et sa vitesse avec une très grande approximation, la supériorité du tir à terre dans les batteries hautes est encore augmentée (1).

Dans cette deuxième phase de la lutte, le navire verra souvent la plus grande partie de sa petite artillerie mise hors de service, son artillerie moyenne, habituellement si mal protégée, bien compromise également, tandis que la batterie de côte, le plus ordinairement, sera encore en bon état, que son matériel n'aura pas souffert et que son personnel aura pris confiance dans la protection qui lui est fournie.

Il pourrait peut-être venir à l'esprit du commandant du navire de chercher à compenser l'infériorité qui résulte pour lui de la hauteur de la batterie en tirant des bombes sur la banquette d'artillerie. Il faudrait pour cela qu'il eût des mortiers, et, jusqu'à ce jour du moins, c'est une précaution négligée chez la plupart des puissances maritimes. En outre, ces mortiers, dans cette deuxième phase du combat, auraient si peu de chance d'atteindre cette banquette d'artillerie, dont les dimensions sont très restreintes, qu'il est permis de considérer leur efficacité de tir comme bien problématique.

Si, dans ce combat à 5.000 ou 4.000 mètres, le feu de la batterie est conduit avec habileté et avec rapidité, il pourra très bien arriver que le navire subisse des avaries assez sérieuses pour renoncer au combat. Dans le cas contraire, et si la batterie a été éprouvée par le tir du navire, ce qu'indiquera le ralentissement de son feu, et si la batterie de petit calibre qui la soutient est, en partie tout au moins, détruite, le navire se rapprochera pour tenter l'attaque décisive et viendra se placer à une distance moindre, 3.000 à 2.500 mètres.

(1) Cela suppose, bien entendu, que les canons de la batterie de côte ont la puissance nécessaire pour perforer les protections du navire. Dans le cas contraire, la supériorité des bouches à feu de la batterie n'existe que par rapport aux bouches à feu du navire qui sont inutilement protégées.

Le tir du navire deviendra plus précis, car la batterie sera alors nettement visible; mais la trajectoire tendue des projectiles ne lui permettra pas d'atteindre la banquette d'artillerie; le navire ne pourra qu'essayer de détruire le parapet avec ses projectiles explosifs, et, dans bien des cas, il y pourra réussir, si son tir est bien réglé. Le navire, il est vrai, n'a plus guère, dans la plupart des cas, que sa grosse artillerie et une partie seulement de son artillerie moyenne et de sa petite artillerie; il devient plus nettement visible encore pour la batterie: le tir de cette dernière devient également plus précis et la batterie de petit calibre qui lui est adjointe ou, du moins, ce qui en subsiste encore, se trouve alors à très bonne distance de combat.

Dans cette phase de la lutte, la batterie d'une part, le navire de l'autre étant nettement visibles, la suppression de la fumée est aussi avantageuse à l'un qu'à l'autre.

Dans le cas où la batterie réussit à forcer le navire à abandonner le combat, la quatrième et dernière phase de la lutte commence. Pendant que le navire se retire le plus vite possible, la batterie continuera son tir avec la plus grande activité et la plus grande énergie, mais sans oublier jamais qu'un tir précipité fait au hasard peut donner une pluie de projectiles, suivant une expression fautive généralement employée, mais pluie plus inoffensive encore que les gouttes d'eau d'une averse sur un bon parapluie.

Dans le cas, au contraire, où le navire réussirait à ralentir assez le tir de la batterie, pour qu'il n'y ait pas de doute sur la situation critique dans laquelle elle se trouve, il doit diriger tout ce qui lui reste de petite artillerie et une partie de l'artillerie moyenne dont il dispose encore sur ce qui subsiste de la batterie de petit calibre, pendant qu'avec ses gros canons et l'autre partie de son artillerie moyenne, il continue le tir sur la batterie de côte. Il n'hésitera pas à se rapprocher à 1.500 mètres environ, s'il dispose encore de bouches à feu assez nombreuses pour agir avec efficacité et avec rapidité, conditions nécessaires pour que l'attaque décisive puisse réussir.

Nous avons supposé que la batterie était attaquée par un cuirassé. Un croiseur protégé ne pourra avec quelque chance de succès tenter une pareille lutte.

S'il s'agit d'un navire sans protection, le combat devient tellement inégal que son issue ne saurait être douteuse; il faudrait que la batterie fût servie par des artilleurs ignorant absolument leur métier pour que le navire, si parfaitement armé qu'on veuille le supposer, pût détruire la batterie.

2^e *Batterie haute, invisible du large.* — Si la batterie haute est invisible, le navire cuirassé ennemi n'aura pour régler son tir que les indications résultant de renseignements plus ou moins exacts.

Admettons le cas le plus défavorable à la batterie, à savoir que sa position est relevée très exactement sur une carte à grande échelle.

Le navire ne pourra faire que du tir indirect et du tir indirect en marche.

Nous n'ignorons pas que de grandes puissances maritimes ont fait des essais de tir indirect, et que des conclusions très contestables ont été déduites d'expériences très discutables. Il a semblé que ce tir devait donner des résultats merveilleux, et que la batterie soumise à une semblable épreuve serait bientôt réduite au silence.

Il n'en est rien.

La batterie représente un espace très limité; les moindres déviations en portée ou en direction des projectiles ennemis rendront ces derniers inoffensifs, ou à peu près. Le navire sera obligé de se placer au delà de 6.000 mètres pour n'être pas trop exposé aux coups de cette batterie invisible, et à cette distance ou aux distances voisines, étant en marche, avec la mobilité de plate-forme qui est la conséquence à la fois du mouvement du navire et du mouvement de la mer, avec l'incertitude de sa position exacte et de celle de la batterie, avec les erreurs qui en seront la conséquence dans la direction de la ligne de mire, on peut admettre que le tir sera bien peu redoutable.

En prenant pour base les résultats si contestables des expériences que nous connaissons, on arrive à conclure que, dans un exercice du temps de paix, sur 250 coups, il en arrivera tout au plus un dans la batterie. En temps de guerre le résultat sera beaucoup moindre, le dixième peut-être, ou un coup sur 2.500. Il faut avouer qu'un pareil résultat est peu encourageant pour le navire.

Tentera-t-il de se rapprocher et de brusquer la préparation et l'exécution du combat? Ce serait agir sans beaucoup de discernement.

Dans ce cas, le navire aura, il est vrai, conservé une grande partie de son artillerie moyenne et de sa petite artillerie; mais cette dernière n'a pas d'action en réalité sur cette batterie haute invisible; son artillerie moyenne a un peu plus de valeur, mais réduite encore, car ses projectiles explosifs sont peu puissants; et c'est pour utiliser ces deux artilleries, dont l'une est inutile et l'autre peu efficace, que le navire viendrait se mettre à une portée assez faible pour courir de grands risques d'être atteint par les projectiles puissants de la batterie; en effet, la batterie fait, il est vrai, du tir indirect: mais à l'encontre de ce qui a lieu pour le navire, elle connaît avec précision par son observatoire la position exacte de son adversaire et elle exécute son tir avec toute la méthode et toute la précision que permet une sécurité presque complète et une stabilité de plateforme absolue.

Si la batterie haute invisible est soutenue, comme cela arrivera souvent, par une batterie de canons de petit calibre, celle-ci, qui pourra toujours se défilier plus ou moins complètement aux vues du navire, et dont l'emploi de la poudre sans fumée ne permettra que bien difficilement de déceler la situation exacte, mettra l'adversaire de la batterie de côté dans une position plus mauvaise encore.

En résumé, la lutte entre une batterie haute invisible et un navire cuirassé est tellement défavorable à ce dernier qu'il ne faudra généralement pas la tenter.

Si l'on est obligé de s'y résoudre, le navire devra combattre de loin, au delà de 6.000 mètres, en restant toujours en marche.

Aux distances plus faibles, il aurait plus de chance d'être touché, sans que les probabilités d'atteindre la batterie soient augmentées dans la même proportion.

Par contre, une pareille attaque peut être tentée par un croiseur protégé, même un navire sans protection par cela seul qu'il a très peu de chances d'être atteint, grâce à sa mobilité et surtout à la grande distance à laquelle nous supposons qu'il reste de la batterie.

3°. *Batterie basse visible.* — L'attaque d'une batterie basse visible par un navire cuirassé présente des facilités beaucoup plus grandes pour ce dernier.

La première phase du combat lui restera défavorable pour les mêmes motifs que dans les cas précédents. Il devra brusquer le plus possible la préparation (deuxième phase) et risquer, dès qu'il le pourra, l'attaque décisive (troisième phase), parce qu'il doit compter pour réussir sur sa moyenne et sa petite artillerie qui, bien servies, rendront la batterie intenable, ou, tout au moins, en rendront le service très pénible, très périlleux, très lent par suite.

Le navire, dans cette attaque précipitée, courra certainement de grands risques, mais, s'il est convenablement protégé, il ne doit pas hésiter à tenter cette opération audacieuse qui peut très bien réussir. Il est important de ne pas perdre de vue que le succès repose sur l'emploi d'une artillerie moyenne et d'une petite artillerie dont le tir est bien conduit. L'emploi de la poudre sans fumée facilitera singulièrement cette conduite du feu et d'autant plus que la batterie elle-même restera bien visible pour le même motif. Si le navire s'attarde dans les deux premières phases du combat, dans lesquelles il risque de perdre une grande partie de sa petite artillerie et de son artillerie moyenne, sans avoir des chances suffisantes d'atteindre une batterie généralement de très peu de relief, il sera presque certain de courir à un échec.

Ce cas de l'attaque d'une *batterie basse isolée visible* se présentera rarement, et l'on peut généralement considérer l'établissement d'un pareil ouvrage comme une erreur dans les conditions actuelles du combat.

Un croiseur protégé pourra encore tenter une pareille attaque, mais les chances de succès seront moindres. Un croiseur sans protection courra des risques si grands qu'il fera généralement mieux de ne pas engager une semblable lutte.

Remarquons enfin que la batterie basse ne pourra pas toujours être appuyée par une batterie de canons de petit calibre, et que, s'il en est autrement, cette dernière sera souvent dans de mauvaises conditions, en égard à ce que tout le terrain environnant sera généralement très bas.

4°. *Batterie basse invisible*. — La batterie basse invisible est, en général, une batterie de mortiers; elle peut être aussi une batterie de canons ne faisant que du tir indirect.

Il faut distinguer suivant que la batterie basse invisible est sur le bord de la mer, dissimulée par un pli de terrain ou plus ou moins loin à l'intérieur des terres.

Dans ce dernier cas, le combat d'un navire contre la batterie se présente à très peu près dans les mêmes conditions que le combat d'un navire contre une batterie haute invisible. La seule différence est que la petite artillerie du bord pourra jouer un rôle; mais, en résumé, une pareille lutte sera toujours périlleuse et aléatoire pour un navire, par cela seul qu'il ne voit pas le but, qu'il ne sait pas ce qu'il fait, tandis que tous ses mouvements peuvent être suivis exactement par la batterie, puisqu'il est nettement visible pour l'observatoire de celle-ci.

Un croiseur protégé, même un croiseur sans protection, peut tenter l'attaque d'une pareille batterie, sans avoir plus de chances de réussir, mais sans courir de beaucoup plus grands risques.

Si une batterie de canons de petit calibre appuie le tir de la batterie basse invisible placée à l'intérieur des terres, le succès de l'attaque deviendra encore plus douteux: mais, le plus sou-

vent, cette batterie sera elle-même dans des conditions peu satisfaisantes, comme il a été expliqué plus haut.

Si la batterie basse invisible et isolée est sur le bord de la mer ou à très petite distance, le navire ne doit pas hésiter. Il connaît tout au moins par ses cartes et ses renseignements la position approchée de la batterie. Il doit marcher sur celle-ci le plus rapidement possible, jusqu'à ce qu'il se trouve à moins de 1.000 mètres. A cette distance les mortiers de côte sont presque toujours impuissants et le tir à charge variable des canons devient peu précis. Grâce à sa petite artillerie des hunes, grâce à son artillerie moyenne, qui a généralement un assez grand commandement, le navire pourra facilement éteindre le feu de la batterie pendant que ses gros canons en bouleverseront le parapet.

Une pareille attaque peut être tentée avec succès par un croiseur protégé, mais ses risques seront plus grands; un croiseur sans protection pourra même réussir s'il est conduit avec beaucoup de décision et d'audace, et surtout si son tir est nourri et bien réglé.

Il faut conclure de là que l'établissement d'une *batterie basse invisible isolée* dans le voisinage immédiat du bord de la mer serait une erreur, à moins que le navire ne soit, par la nature des fonds, obligé de rester au minimum à 1.500 mètres de la batterie.

On rencontre encore quelquefois des batteries basses casematées et des batteries également basses, mais à ciel ouvert, qui ne peuvent être aperçues du navire qu'au moment où il se présente dans le champ de tir de la batterie, lequel est très limité. Il ne saurait y avoir, en pareil cas, ni prélude, ni préparation. On débute par la troisième phase du combat et dans des conditions absolument défavorables pour le navire, et d'autant plus que l'emploi de la poudre sans fumée permettra de le voir très nettement. Le résultat qu'obtiendra la batterie sera d'autant plus sûr que généralement la distance obligée à laquelle le navire se présentera sera faible et connue à l'avance, et que

les bouches à feu de ces sortes de batteries sont généralement de très gros calibre. Le navire, au contraire, ignorera le moment précis où la batterie sera démasquée, il ne connaîtra pas la distance exacte qui l'en séparera, et il faudra que les canonniers aient conservé tout leur calme pour envoyer un coup, au plus deux, pendant le temps très court employé à défiler dans le champ de tir de la batterie. Aussi nous paraît-il évident que, si l'assaillant connaît tout au moins la présence de ces batteries, il devra se garder d'exposer à son tir un cuirassé, même un croiseur protégé, ou un grand croiseur sans protection. Il devra, au contraire, employer un navire de petit échantillon et de petite valeur, bien armé, ayant quelques chances d'envoyer des projectiles sur la batterie, en ayant davantage encore d'être coulé ou tout au moins mis hors de combat, mais permettant alors à quelques-uns des navires qui le suivent à petite distance de passer sans encombre, pendant que la batterie recharge ses pièces.

Attaque d'une ou plusieurs batteries de côte par une escadre.

Nous supposons tout d'abord le cas le plus important, le plus sérieux, celui de l'attaque d'un port de guerre.

Nous admettons que le commandant de la défense est un officier expérimenté ayant le calme, la décision, l'instruction et l'énergie indispensables; que les groupes de batteries sont confiés à des officiers susceptibles de remplir le rôle, d'ailleurs facile, qui leur incombe.

Nous supposons enfin les batteries commandées par des officiers d'artillerie connaissant bien leur métier, familiarisés avec toutes les questions relatives au tir, et sachant parfaitement ce qu'on peut demander à la batterie sous leurs ordres, ayant des chefs de pièces exercés et habiles et des canonniers connaissant leurs manœuvres. Nous admettons, en outre, que les commandants de batteries ont à leur disposition et directement sous leurs ordres tous les moyens d'observation et tous les moyens d'éclairage dont ils ont besoin.

Nous admettons d'autre part que l'escadre est dans des conditions similaires.

Certes, ces hypothèses sont singulièrement théoriques pour certaines puissances maritimes étrangères, mais si elles ne sont pas réalisées, il n'est pas très difficile de concevoir les modifications qui peuvent en résulter dans la conduite générale du combat. Nous en dirons d'ailleurs quelques mots.

Une escadre qui attaque un port militaire risque une opération de guerre très difficile, très périlleuse, qui, même si elle réussit, lui coûtera certainement très cher. Il faut donc admettre qu'elle y a un très grand intérêt et qu'elle y mettra toute l'énergie dont elle est capable.

De quelque manière qu'on procède, il y aura toujours les quatre phases du combat : le prélude, la préparation, l'exécution, la retraite des navires ou l'extinction du feu des batteries.

La première question qui se posera sera de savoir s'il faut brusquer l'attaque, ou s'il faut, au contraire, procéder avec méthode. En égard aux hypothèses qui ont été faites tout d'abord, toute attaque brusquée ne pourra conduire qu'à un désastre.

Il en est d'ailleurs un exemple bien typique que nous allons rappeler très succinctement.

Le contre-amiral Dupont, commandant l'escadre de blocus, attaque, le 7 avril 1863, le port de Charleston. Il avait sous ses ordres 9 cuirassés armés de 30 canons de gros calibre, à savoir : 2 obusiers de 11 pouces ; 14 canons de 11 pouces ; 7 canons de 15 pouces ; 7 canons de 150 livres.

L'entrée de Charleston était défendue par un ensemble de forts et batteries bien entendus. Entre l'île Sullivan et l'île Morris se trouvait, sur un îlot, le fort Sumter formé de deux étages de casemates surmontées d'une batterie barbette. Le fort était flanqué à sa gauche par les ouvrages de l'île Sullivan, à savoir : le fort Moultrie, les batteries Marion et Beauregard ; à sa droite, sur l'île Morris, par la batterie Greog et le fort Wagner, et sur l'île James, par les batteries Simkins et Hascall.

Il y avait des ouvrages intérieurs, les forts Pickney et Ripley, sur des îlots en arrière de l'îlot Sumter, et, sur les flancs, la

batterie Bée sur l'île Sullivan, le fort Johnson sur l'île James. En un mot, la défense se présentait pour l'ennemi sous la forme générale de deux angles rentrants placés à peu près parallèlement l'un derrière l'autre, et dont les sommets étaient le fort Sumter pour le premier, le fort Pickney pour le second.

L'amiral Dupont ne devait pas supposer que les défenseurs de ces ouvrages redoutables manqueraient de courage et de ténacité. Et cependant il procède comme s'il en était ainsi ; il supprime tout prélude, toute préparation de l'attaque et passe immédiatement à l'attaque décisive. Disposée en colonne, la flotte fédérale s'avance comme si elle voulait passer entre l'île Sullivan et le fort Sumter. La défense semble ne rien voir. Elle a compris que la flotte allait faire la faute de se mettre en prise, en face et sur les flancs ; elle attend donc que les premiers navires soient à des distances variant de 800 à 500 mètres des batteries, et elle ouvre un feu nourri. En moins de deux heures, la flotte fédérale est obligée de battre en retraite. Le *Passaic* avait sa tourelle avariée et un canon hors de service. Le *Kéokuk* avait reçu 99 projectiles, il avait 19 trous à la flottaison, et, malgré tous les efforts tentés pour le sauver, il coulait le lendemain. Le *Castkill*, le *Nantukett*, le *Nahant* avaient également des avaries sérieuses.

On a beaucoup reproché à l'amiral Dupont cette attaque brusquée, et, à notre avis, on a eu raison. Mais il ne faudrait pas cependant perdre de vue que l'amiral américain a été victime d'un de ces aphorismes maritimes, d'ailleurs généralement faux, qui, tour à tour, prennent créance dans les divers pays, sans qu'on puisse toujours s'en expliquer les motifs. Dans le cas qui nous occupe, la légende remontait à l'attaque de Kinburn. On avait mal compris, mal interprété les faits ; on avait tout à fait à tort conclu que les batteries à terre n'avaient plus de valeur devant les cuirassés, et cette idée ainsi généralisée devenait radicalement fausse.

Du moment qu'il faut procéder à un combat méthodique, on devra tout d'abord déterminer le point d'attaque, ce qui ne

présentera, en général, aucune difficulté, vu que les défenses du port sont toujours suffisamment connues, et que l'état-major général de chaque pays a certainement donné aux chefs d'escadres tous les renseignements, plans, etc. qui peuvent leur être utiles.

Dès que le commandant de l'escadre est fixé sur le point d'attaque, qui sera généralement un des flancs de la défense, il doit engager le combat avec la plus grande énergie. Mais il faudra, par une fausse attaque, tout au moins, empêcher l'ennemi de deviner tout d'abord ses intentions. Il devra prendre, en outre, les mesures utiles pour contrebattre les gardes-côtes et arrêter les torpilleurs; il devra enfin charger quelques-uns de ses navires de contrebattre les ouvrages qui généralement sont destinés à soutenir le point d'attaque, afin de détourner leur feu, ou tout au moins le diviser.

Toutes ces instructions données, toutes ces dispositions prises, il devra diriger contre le point d'attaque toute l'artillerie efficace dont il dispose, en procédant d'une façon analogue à celle que nous avons donnée plus haut pour l'attaque d'un ouvrage isolé par un navire isolé. Le commandant de l'escadre ne devra pas perdre de vue qu'une supériorité écrasante de son feu peut seule lui assurer le succès. Il faudra donc, pour risquer une semblable opération, qu'il puisse disposer, contre ce point d'attaque, d'un nombre de bouches à feu huit ou dix fois plus grand que la défense.

La défense, de son côté, devra agir avec la plus grande activité pendant toute cette période. Dès qu'elle sera fixée sur le point d'attaque, elle fera venir quelques-unes des batteries mobiles dont elle peut disposer, lesquelles seront conservées à proximité bien à l'abri, mises en batterie en temps utile et chargées de tirer vivement, dès qu'elles seront en mesure de le faire, sur les navires ennemis. Enfin, elle prendra toutes ses dispositions pour avoir, également bien à l'abri, une colonne mobile capable de déjouer toute tentative de débarquement. Les ouvrages attaqués prendront eux-mêmes toutes les précautions nécessaires pour ne pouvoir être surpris par une attaque à la *gorge* des batteries.

Enfin, la réserve générale des forces mobiles de terre occupera les positions étudiées d'avance, d'où elle peut surveiller les parties du littoral qui ne font pas partie du front de mer et qui pourraient être utilisées par l'ennemi pour faire une diversion sur les flancs ou sur les derrières.

Dès que la période de préparation aura mis en évidence que le feu des batteries du point d'attaque faiblit, que les batteries fixes de petit calibre sont à peu près éteintes, que les batteries mobiles, fort éprouvées, ont été obligées de ralentir beaucoup leurs feux, que les garde-côtes sont tenus en respect par les navires qui leur ont été opposés, que les dispositions prises garantissent contre les torpilleurs, la flotte devra passer vigoureusement à la période décisive, en se rapprochant du point d'attaque, afin de l'écraser sous ses feux.

Il faut remarquer que la flotte sera obligée de rester toujours en mouvement, aussi bien pendant la période de préparation, dont nous venons de nous occuper, que pendant la période décisive, dont nous parlerons un peu plus loin. Le dispositif de combat à adopter pour faire le plus de mal à l'ennemi, tout en étant le plus possible à l'abri de ses coups, est un problème assez complexe que la tactique en usage dans les divers pays a résolu sans doute de façons très différentes, bien qu'à notre avis, du moins, il n'y ait qu'un très petit nombre de solutions acceptables.

La défense de son côté n'est pas restée inactive, et, bien que l'attaque préparatoire lui ait été défavorable, elle prendra toutes ses mesures pour tâcher de faire échouer l'attaque décisive. A cet effet, elle redouble d'efforts pour continuer le feu des batteries attaquées, elle fait venir les batteries mobiles gardées avec soin en réserve pour ce moment, elle rapproche la colonne mobile tout en la laissant le plus à l'abri possible pour parer à toute tentative de débarquement sur la position d'attaque. Elle veille avec soin sur les parties voisines des côtes où l'ennemi pourrait tenter de débarquer, et elle prend les mesures utiles pour que le commandant des forces de terre, tenues en réserve dans des positions aussi centrales que possible, puisse

déjouer ses projets. Enfin, la défense mobile maritime prend ses dispositions pour agir, de son côté, avec la plus grande énergie.

Si la flotte ennemie réussit dans cette attaque décisive, elle devra se rapprocher encore, et détruire aussi complètement que possible les batteries du point d'attaque. Il serait sans doute préférable de les occuper, mais les forces mobiles de terre sont intactes, et un débarquement, dans ces conditions, soit près, soit à quelque distance de ces ouvrages, n'aurait aucune chance de succès, à moins que l'ennemi ne soit tellement démoralisé qu'on puisse tout oser. Cela ne saurait avoir lieu, dans tous les cas, que si l'on a pour adversaire une nation dont les vertus militaires sont médiocres, et qui aurait, en même temps, le malheur d'avoir un commandant de la défense à la fois incapable et pusillanime. Il faudra, en général, se contenter d'avoir éteint les feux des ouvrages attaqués.

La flotte se trouve alors en présence d'un front de mer fortifié dont une partie des batteries n'existe plus ; c'est alors un nouveau front plus faible que le premier. La lutte devra donc continuer contre ce nouveau front de façon analogue à celle que nous venons d'indiquer. Toutefois des différences essentielles résultent de la situation respective faite aux deux parties en présence par la chute du point d'attaque.

Le commandant de la défense a vu tous ses efforts rendus stériles par la persévérance et l'habileté de l'ennemi, et par le puissant armement de la flotte. Il ne peut se dissimuler que sa situation est tout au moins difficile. C'est à ce moment qu'il devra faire appel à toute son énergie, relever le moral de la garnison par sa confiance apparente, et prendre toutes les nouvelles mesures que comportent les événements, avec la tranquillité d'esprit et le calme qui permettent de faire bien et vite, en donnant des ordres et jamais de contre-ordres.

C'est chose difficile, nous le savons.

Napoléon disait : « Je n'ai jamais donné de contre-ordre, parce que je n'ai jamais donné d'ordre avant d'avoir réfléchi. »

On n'a généralement pas su beaucoup faire comme lui, depuis

qu'il a disparu de la scène du monde; et l'on a quelquefois constaté, chez de grandes puissances, la facilité merveilleuse avec laquelle, en temps de paix, se croisent les ordres et les contre-ordres. En temps de guerre, on payerait chèrement le désordre qui est la conséquence fatale de cette manière de faire.

Le commandant de la défense aura, en outre, un motif puissant pour espérer le succès encore, quels que soient les dommages matériels et moraux qu'il a subis dans la première lutte.

S'il a courageusement et habilement lutté, le commandant de la défense a tout au moins l'intuition des avaries de toutes sortes causées à la flotte ennemie; il n'ignore pas que beaucoup d'hommes sont tués ou blessés; il sait que tout le personnel a donné, que tous éprouvent cette lassitude qui vient après de grands efforts, alors que la lutte, entrant dans une nouvelle phase, subit un moment d'arrêt; il n'oublie pas que les munitions de la flotte sont bien limitées, que les siennes ne le sont pour ainsi dire pas. Il a présent à l'esprit que l'assaillant ne peut, en général, remplacer ni hommes ni officiers hors de combat, tandis que, pour lui, ses ressources en hommes iront grandissant à mesure que l'attaque trainera en longueur. En continuant la lutte avec intrépidité et intelligence, il a donc le droit d'espérer encore le succès; s'il en est autrement, il pourra, du moins, avoir la satisfaction d'avoir causé à l'ennemi des avaries majeures et des pertes considérables.

On voit par ce qui précède combien l'attaque en Europe d'un port de guerre dont le front de mer est puissamment armé et dont la défense est bien conduite sera une opération difficile, aléatoire comme nous l'avons dit au début. Aussi ne nous paraît-elle devoir être effectuée que dans le cas où la flotte est appuyée par un corps de débarquement assez sérieux pour prendre le port de guerre à revers. Nous verrons plus loin, à propos des débarquements, combien ces opérations militaires sont devenues peu exécutables, quand on agit contre une grande puissance européenne continentale organisée militairement d'après les principes modernes.

Si le port de guerre est mal armé, si le personnel est insuffisant, si les artilleurs ne savent pas leur métier, si la défense mobile à terre et à la mer n'est pas prête, si le gouverneur de la défense manque de calme et de décision et s'il n'a pas l'intelligence et la science des choses militaires, le problème est tout autre. Il ne saurait plus y avoir de règle précise. L'audace et la rapidité d'exécution seront presque toujours les conditions essentielles et suffisantes du succès.

Pour la très grande majorité des puissances maritimes européennes, il ne faut pas se leurrer de l'espoir de trouver leurs ports de guerre à la merci d'une attaque audacieuse, inopinée et rapide. Mais, dans les colonies de ces puissances maritimes européennes, il en sera souvent autrement. Les défenses matérielles des ports lointains seront généralement defectueuses, le personnel sera insuffisant de toutes façons, le commandement pourra être au-dessous de sa tâche difficile, le ressort moral sera d'autant moindre qu'on saura ne pouvoir, en général, compter sur le secours de la métropole. Et alors, ces ports, malgré leurs défenses matérielles, pourront devenir la proie de l'ennemi, avec une assez grande facilité, pour peu que celui-ci puisse disposer d'une escadre pour les attaquer.

S'il s'agit d'un port de guerre d'une puissance asiatique ou africaine, les défenses pourront en être quelquefois luxueusement installées; on y aura apporté tous les perfectionnements en usage en Europe; les bouches à feu pourront être excellentes. Mais le personnel sera généralement médiocre, le commandement sera souvent nul; et, là encore, l'audace, la soudaineté de l'attaque, la rapidité et l'énergie de l'exécution suffiront à faire tomber ces points défensifs avec une facilité dont les motifs échapperont, le plus souvent, aux personnes étrangères aux choses militaires.

Il en sera à plus forte raison ainsi quand les ouvrages fortifiés seront sans valeur contre les projectiles de l'artillerie actuelle et que les bouches à feu seront trop démodées et trop insuffisantes pour pouvoir entrer en lutte avec celles de la flotte attaquante.

Nous avons tout d'abord considéré le cas le plus complexe, l'attaque d'un port de guerre.

S'il s'agit seulement d'une ville commerciale ou politique, d'une position stratégique défendue par quelques batteries, le problème reste le même; il se simplifie par cela seul que les ouvrages seront plus faibles, que l'armement sera beaucoup moins important, que la défense mobile à terre et à la mer sera moins complètement organisée.

L'attaque se fera donc d'après les mêmes règles, mais elle aura plus de chance de réussir, par cela seul que les ouvrages sont en moins grande quantité et moins puissants.

La flotte ennemie risquera moins, sans doute, mais, par contre, le succès obtenu sera de bien peu d'importance, s'il s'agit d'un épisode d'une grande lutte européenne entre puissances continentales. Il pèsera même pour si peu dans le résultat final qu'on peut affirmer sans crainte l'inopportunité, en général, d'une pareille opération, et d'autant plus que, souvent, elle n'aboutira qu'à un échec.

Nous citerons un exemple célèbre d'attaque de batteries par une division navale :

Le 18 juillet 1866 une division italienne comprenant trois cuirassés et une corvette à roues, sous les ordres du contre-amiral Vacca, reçut l'ordre d'attaquer Porto-Comisa, dans l'île de Lissa. Après une canonnade très courte, le contre-amiral Vacca constata qu'il ne pouvait donner à ses pièces une inclinaison suffisante pour atteindre les batteries hautes de Porto-Comisa, et qu'il ne pouvait agir par suite qu'en se plaçant à une distance telle que le tir lui parut devoir être alors trop incertain et par suite inefficace. Il renonça à la lutte.

Le même jour, le vice-amiral Albini, commandant une division formée de quatre frégates en bois et d'une corvette à hélice attaquait, dans cette même île de Lissa, la batterie haute de San Vito. Il n'était pas plus heureux que le contre-amiral Vacca à Porto-Comisa. Il y a lieu toutefois de remarquer que, dans cette attaque du fort San Vito, si ce dernier n'avait pas souffert du feu de la division navale, la frégate en bois la *Marie-*

Adélaïde avait reçu trois projectiles et avait eu cinq hommes mis hors de combat.

Ce même jour et dans cette même guerre entre l'Autriche et l'Italie, l'amiral Persano, ayant sous ses ordres huit cuirassés et une corvette à roue, attaque les batteries basses qui défendent le port Saint-Georges à l'île de Lissa. La division fut partagée en deux, l'une tirant sur les forts de droite, l'autre sur les forts de gauche de l'entrée du port. Après une canonnade de deux heures, un magasin à poudre éclatait à gauche de l'entrée du port, détruisant une batterie de six pièces de gros calibre; une demi-heure plus tard, un autre magasin à poudre éclatait à droite, et toutes les batteries de l'entrée de Saint-Georges étaient réduites au silence.

De cette dernière affaire, heureuse pour les armes italiennes, on peut tirer ce premier enseignement, à savoir que des magasins à munitions exposés à sauter sont, pour les batteries de côté, un danger tel qu'il peut amener très rapidement la destruction des ouvrages.

On peut aussi conclure des résultats généraux de la campagne que l'attaque des batteries du port Saint-Georges n'a eu en réalité et ne pouvait avoir aucune action réelle, effective sur l'issue de la lutte engagée entre l'Allemagne et l'Italie d'un côté, l'Autriche de l'autre.

CHAPITRE II.

Bombardements.

Nous examinerons successivement :

- 1° Le bombardement d'une place par un navire;
- 2° Le bombardement d'une place par une escadre.

Bombardement d'une place par un navire.

» Les machines infernales, les bombardements même, ne sont comptés pour rien en temps de guerre. (1) »

(1) *Correspondance de Napoléon* n° 15777.

Telle était l'opinion formelle de Napoléon.

Nous pourrions à la rigueur nous borner à cette phrase dédaigneuse de l'Empereur et ne pas nous occuper davantage des bombardements. Mais nous n'ignorons pas la place si injustifiée et si injustifiable que cette opération militaire de quatrième ou cinquième ordre tient dans l'esprit public; et l'emploi des explosifs nouveaux est encore venu accroître singulièrement l'importance qu'on attache, aujourd'hui encore, dans certains milieux, à ces manifestations militaires.

Nous supposerons un navire bombardant soit une ville de la côte sans défense (1), soit une ville de la côte protégée par des batteries, soit un port de guerre.

Dans le premier cas, le navire court, au plus, le risque d'être attaqué par des torpilleurs, et nous le supposerons dans les conditions les plus favorables, c'est-à-dire qu'il n'aura rien à craindre de ces derniers, qu'il sera à bonne distance pour le bombardement, que la mer sera belle et que son artillerie sera bien dirigée et bien servie. Il pourra certes, dans ces conditions, envoyer, au maximum, 400 ou 500 projectiles explosifs, et cela sur une ville ouverte, dont les habitants pourront se retirer à l'intérieur, en ne laissant derrière eux qu'un service d'incendie. L'ennemi détruira plus ou moins quelques maisons; il causera des dommages aux jardins, aux promenades publiques; il aura forcé les habitants à faire une excursion aux environs dont ils ne se souciaient pas; il aura peut-être tué quelques pompiers.

Quelle peut être l'utilité d'une pareille opération?

Si la marine agit en Europe pendant le cours d'une grande guerre continentale, on peut affirmer que la destruction de quelques maisons et de quelques arbres n'avancera en aucune façon la solution du litige soulevé; ce serait là une opération sans but sérieux, sans gloire comme sans profit.

Si la marine agit en dehors d'une grande guerre continentale,

(1) Conformément au droit des gens en temps de guerre, une ville sans défense ne peut être bombardée que si elle refuse de se rendre après sommation.

dans des pays peu éclairés et peu militaires, un semblable bombardement, pour peu qu'il éclate inopinément et soit mené vigoureusement, pourra déterminer chez les habitants une frayeur qui les décidera à accorder les satisfactions qu'on veut exiger d'eux.

Le bombardement d'une ville sans défense n'est donc plus, à notre avis, qu'une opération d'exportation lointaine, et encore ne faudrait-il pas trop compter sur son efficacité. Personne n'ignore que les noirs du Fouta sénégalais avaient acquis, pour cette manière de les ramener à l'obéissance, un dédain qui était parfaitement en rapport avec le dommage illusoire que nous leur causions, et qui nous força bientôt à avoir recours à des moyens plus sérieux.

Dans le cas où le navire s'attaque à une ville du littoral défendue par des batteries de côte, il s'agit alors d'une cité commerciale, industrielle ou politique, qui a de grandes richesses et qui peut avoir dans son port un certain nombre de navires de commerce. Il semble donc qu'en réalisant le bombardement d'une semblable ville, le navire va pouvoir porter une atteinte assez sérieuse à la puissance adverse.

Tout d'abord, il faut remarquer que ce navire isolé ne saurait engager une lutte avec plusieurs batteries de côte; le combat ne pourrait être que désastreux pour lui. Il tâchera de se placer en dehors de leur action dans quelque secteur presque totalement privé de feux, ce que la connaissance imparfaite des secteurs battus par les différentes batteries ne lui permettra de réaliser que très rarement. Il sera par suite obligé de s'éloigner beaucoup, de tirer à de très grandes distances, 10 kilomètres environ de la ville et du port qu'il veut atteindre. Il ne verra pas, il ne pourra pas voir ce qu'il fait, et le navire, grâce à l'emploi de la poudre sans fumée, restera toujours visible pour les batteries, et il risquera des avaries sérieuses. Aura-t-il d'autre compensation à ce risque que celle de détruire quelques édifices, d'incendier quelques maisons, de bouleverser quelques jardins, de couler quelques navires de commerce, dont le plus grand

nombre représentera une valeur pécuniaire modeste ? La réponse sera différente suivant que l'action de la marine n'est qu'un incident d'une grande guerre entre puissances continentales européennes, ou que cette action est au contraire en dehors de toute guerre européenne et dirigée contre un pays exotique peu militaire.

Dans le cas d'une grande guerre continentale, la lutte ne consiste plus à se causer quelques dommages de part et d'autre, et ensuite à traiter, en prenant pour base la balance des avantages obtenus de chaque côté. Il s'agit aujourd'hui de nations armées qui s'entrechoquent avec l'objectif de réduire l'une d'elles à l'impuissance. Des chicanes comme le bombardement d'une ville du littoral, si riche, si importante qu'elle soit, ne sauraient avoir un résultat appréciable sur l'issue de la lutte.

Dans le second cas, c'est-à-dire en dehors d'une grande guerre européenne, et en agissant dans des pays hors d'Europe, le bombardement par un navire isolé d'une ville protégée par des forts et batteries pourra donner un résultat utile, mais encore faudra-t-il que la nation ainsi attaquée manque de vertus militaires.

L'attaque du 29 février 1880 des Chiliens contre la ville d'Arica montre que, dans le cas contraire, cette manifestation militaire produira un résultat nul.

Le 29 février 1880, les navires chiliens l'*Angamos* et le *Huascar* bombardent les forts et la ville d'Arica, le premier à 7.000 mètres environ, le second à 6.000 mètres. Les deux navires n'ont, à ces distances, rien à craindre des canons des forts dont la portée est insuffisante pour les atteindre. Le bombardement dure jusqu'au 6 mars, c'est-à-dire 7 jours, après quoi l'*Angamos* et le *Huascar* se retirent. Les dégâts matériels dans la ville étaient à peu près nuls ; on comptait une douzaine de tués ou blessés. Tel était le misérable bilan de cette longue opération.

Il resterait à envisager le bombardement d'un port de guerre

par un navire isolé. Ce n'est plus là, à notre avis, une opération militaire; mais tout au plus une entreprise folle qui ne peut aboutir, et que, par suite, on ne tentera pas.

Supposons maintenant une nation européenne si mal organisée que les défenses de ses grandes villes commerciales, industrielles ou politiques, et même de ses ports militaires ne soient pas prêtes, lors de la déclaration de guerre; que les artilleurs ne soient pas à leurs postes; que les munitions fassent défaut pour quelque cause que ce soit; que les places n'aient pas de gouverneurs ou, ce qui revient à peu près au même, aient des gouverneurs insuffisants; que les vaisseaux n'aient pas d'équipages; que les torpilleurs n'aient pas de torpilles; que la mobilisation se fasse avec la précipitation et le désordre inséparables de tout ce qui est insuffisamment et incomplètement préparé: les conditions sont toutes différentes, et, avec beaucoup d'audace, de décision et de rapidité, même un navire isolé, cuirassé, croiseur protégé ou croiseur sans protection, muni d'une puissante artillerie, pourra rendre des services. Il augmentera encore le désordre en agissant inopinément et dès la déclaration de guerre sur quelques villes populeuses. Il contribuera, dans une certaine mesure, à accroître le désarroi dans lequel est jeté le pays mal préparé à la redoutable éventualité d'une guerre en Europe à l'heure actuelle; et, pour peu que la nation soit nerveuse et que la main qui la dirige n'ait ni la fermeté, ni l'énergie essentielles dans de pareilles circonstances, le navire pourra causer non un dommage matériel sérieux, mais un dommage moral appréciable, et dont l'effet utile ne serait certainement pas à dédaigner.

Bombardement d'une place par une escadre.

Le bombardement par une escadre, c'est-à-dire par plusieurs navires et un grand nombre de bouches à feu, a, par cela même, un caractère d'intimidation que n'a pas le bombardement par un navire isolé. Mais il ne faudrait pas se laisser aller, sur

les résultats d'une semblable opération, à des espérances que la pratique ne justifierait pas.

Supposons le cas le plus favorable : une escadre ayant battu la flotte ennemie est maîtresse de la mer ; elle reçoit l'ordre de profiter de ce que l'adversaire a une grande étendue de côte et sur la côte un grand nombre de villes importantes, soit par leurs richesses, soit par leur commerce et leur industrie, soit par leur importance politique ou militaire ; elle a pour mission de bombarder plusieurs de ces villes.

Tout d'abord l'escadre, à moins qu'elle ne soit très considérable, devra agir en masse successivement sur chaque point, et non sur plusieurs points simultanément, sans quoi elle risquerait d'user ses projectiles pour produire un résultat tout à fait illusoire. Même en admettant que les navires restent réunis, que le tir soit conduit avec beaucoup d'habileté, le résultat sera certainement inférieur à celui qu'on attend. Il y aura très peu d'hommes tués ou blessés, par cela seul que la population se mettra à l'abri dans l'intérieur des terres. Ce n'est donc que sur la partie matérielle de la ville que l'escadre agira.

Elle y développera des incendies, elle détruira des édifices et des maisons, elle saccagera des jardins, elle brûlera des magasins et des approvisionnements. Certes ce sont là des pertes, et il est indubitable que si la nation qui subit ce traitement est vaincue dans la lutte générale, elle portera longtemps le poids de ces désastres ; mais ce sont là, comme nous l'avons déjà dit, des opérations qui, au point de vue militaire, lors d'une grande guerre continentale en Europe, n'ont pas de valeur réelle, parce qu'elles ne portent pas une atteinte sérieuse à la puissance militaire de l'adversaire, parce que, par suite, elles ne font pas faire un pas en avant vers l'objectif poursuivi.

Il faudrait pour qu'il en fût autrement que cet ennemi ait commis la faute, bien improbable, d'accumuler dans les places du littoral les approvisionnements nécessaires à ses armées.

Et il faut observer que beaucoup de ces villes seront protégées par des batteries de côte et des batteries de campagne. Ce bombardement aura donc lieu de loin, d'assez loin pour ne

pas risquer la perte d'un navire pour se donner la satisfaction de détruire des maisons, même des palais. A une dizaine de kilomètres les projectiles se répartiront un peu partout; la densité du feu sera faible en chaque point; les résultats seront, par suite, bien loin de ceux qui peuvent frapper l'imagination même des femmes peureuses ou des hommes craintifs et irréflechis. Il est facile de se rendre compte du dommage qu'on pourra causer.

Supposons une escadre envoyant 6.000 obus, et c'est là un effort si considérable qu'on peut mettre en doute qu'il soit jamais réalisé. Il ne s'agit bien entendu que de l'artillerie moyenne et de la grosse artillerie; la petite artillerie ne compte pas dans une semblable affaire. Admettons que pour 6 projectiles tirés il y ait une maison détruite et c'est là, on le reconnaîtra, une grande exagération; et cependant 1.000 maisons détruites, qu'est-ce que cela dans une ville importante?

A Marseille on compte 37.000 maisons environ; ce serait la destruction du $\frac{1}{37}$ de la ville, dans notre hypothèse. Et en réalité, on ne produira pas le dixième de cette destruction, à savoir $\frac{1}{370}$ de la ville, ou moins de 3 maisons sur 1.000.

Il ne semble pas qu'il y ait là vraiment pour la ville bombardée un sujet d'inquiétude sérieux, et, pour arriver à ce piètre résultat, on risquerait la perte de navires valant plusieurs millions, et, ce qui est bien plus grave, représentant une partie importante de la puissance maritime du pays!

Et notons encore qu'une escadre, après avoir fait cette pauvre besogne, sera obligée, pour pouvoir recommencer un peu plus loin, de se ravitailler en munitions, ce qui exigera un certain temps. Ces intervalles entre chaque bombardement en diminueront la valeur imaginative, la plus grande, sinon la seule qu'ils aient réellement. Enfin, on ne pourra continuer longtemps, car les approvisionnements ne s'improvisent pas en quelques jours, et, si nous admettons cinq approvisionnements par bouches à feu des navires, nous sommes certainement au-dessus de ce que bien des grandes puissances maritimes ont prévu.

Mais, dira-t-on, il y a tout au moins les ports de guerre

contre lesquels le bombardement pourra certainement donner des résultats considérables.

D'abord, les ports de guerre ont cela de particulier que ce sont les points de la côte sur lesquels sont accumulées toutes les défenses, batteries de canons, batteries de mortiers, torpilleurs, torpilles fixes, garde-côtes, etc.

Un bombardement ne sera pas si facile à réaliser, et il présentera des risques certains et nombreux.

Quoi qu'il en soit, admettons encore une escadre bombardant un grand arsenal; admettons qu'elle connaisse admirablement les limites de cet arsenal; admettons encore qu'elle tire dans d'excellentes conditions.

Supposons enfin, comme précédemment, 6.000 obus arrivant *tous* dans l'arsenal.

On peut considérer que, en égard à la distance à laquelle se fera ce bombardement, la densité du feu sera à peu près la même partout.

Or, un arsenal dont la superficie est égale à S, peut se décomposer avec des variantes sans importance, ainsi qu'il suit :

Eau $\frac{1}{6}$ S.

Surfaces bâties, cales et formes $\frac{1}{6}$ S.

Voies de communication, terrains non bâtis, etc. $\frac{1}{3}$ S.

Prenons pour la valeur de la superficie de l'arsenal 1.500.000 mètres carrés, ce qui est une valeur moyenne.

Nous aurons alors :

Surface de l'eau.	250.000 mq
Surfaces bâties, cales, etc.	150.000 mq
Surfaces des voies de communication, espaces non bâtis, etc.	1.100.000 mq

La densité du feu étant la même dans tout l'arsenal, il y aura 6.000 obus répartis sur 1.500.000 mètres carrés ou un obus sur 250 mètres carrés.

D'où l'on peut conclure que 1.000 obus tomberont dans l'eau, 600 sur les surfaces bâties, cales, etc., 4.400 sur les voies de communication et terrains non bâtis.

Or, à moins que des navires de guerre n'aient, pendant le

bombardement, cette idée extraordinaire de rester dans les bassins immobiles et inutiles, il n'y aura que des navires de servitude ou des navires en réparation, et en admettant qu'ils occupent $\frac{1}{5}$ des bassins, ce qui est très exagéré, il y aura $\frac{1000}{30} = 33$ coups dangereux dans les bassins.

Pour les surfaces bâties, cales et formes, on peut admettre qu'il y aura au plus $\frac{1}{5}$ de ces surfaces bâties qui seront des ateliers dans la véritable acception du mot. Nous laissons de côté par conséquent les bureaux, les magasins, salles d'armes et dépôts vidés pour les besoins de la guerre ou dont le contenu aura été mis à l'abri dans l'intérieur; il restera donc $\frac{600}{5}$ ou 120 coups dangereux.

Quant aux projectiles tombant sur les terrains non bâtis, ils ne produiront le plus souvent que des dégâts peu importants. Admettons, ce qui est encore très exagéré, qu'il y ait $\frac{1}{5}$ de ces coups qui soient dangereux, cela donnera 220 coups.

On aura donc en tout: $33 + 120 + 220$ ou 373 coups dangereux sur 6.000, ou 6 projectiles pour cent.

En résumé, cet effort considérable aboutira à envoyer 373 coups dangereux dans cet arsenal.

Certes, il n'est pas douteux que l'on ne fasse des dégâts, que l'on n'incendie quelques constructions, qu'on ne détruise quelques machines, qu'on ne coule quelques navires. Mais ce résultat est-il en rapport avec l'effort que nous avons supposé? Et encore faut-il observer qu'une escadre qui aura tiré 6.000 coups de canons est bien démunie de munitions, et qu'elle devra se hâter de se réapprovisionner.

Nous pouvons donc conclure que le bombardement par une escadre d'une ville du littoral, *ville politique, manufacturière ou commerciale* ne produira que des ruines matérielles beaucoup moins importantes qu'on ne le suppose généralement. Ces ruines ne seront pas certes sans causer un dommage réel à la fortune des particuliers et, dans une certaine mesure et par contre-coup, aux finances de l'État, mais elles ne seront pas de nature, nous ne disons pas à amener, mais seulement à hâter, pour si peu que ce soit, le terme de la lutte engagée entre deux grandes

puissances militaires continentales. En un mot, contre les villes du littoral, politiques ou commerciales ou industrielles, le bombardement, suivant l'expression de Napoléon, ne doit être compté pour rien.

Contre un port de guerre, le bombardement sera toujours une opération militaire très aléatoire et périlleuse pour les navires qui en seront chargés. Il sera souvent même assez difficilement réalisable pour qu'il soit sage de ne pas le tenter.

Pour arriver à causer des dégâts sérieux, pour être certain de mettre un arsenal au moins momentanément hors d'état de remplir le rôle qui lui est dévolu, il faudra un bombardement très prolongé, exigeant la consommation de la majeure partie des munitions de l'artillerie moyenne et de la grosse artillerie d'une douzaine de navires, et encore n'obtiendra-t-on le plus souvent qu'un résultat médiocre, hors de proportion avec le grand effort qu'on aura fait et avec les dangers qu'on aura courus.

Un pareil bombardement, si difficilement réalisable, peut donc être compté pour peu de chose en temps de guerre.

Et de là nous sommes amené à conclure que, d'une manière générale, le bombardement par une escadre est une opération militaire de quatrième ou de cinquième ordre faisant beaucoup plus de bruit que de besogne, sans importance réelle, sans portée véritable, sans influence sérieuse sur l'issue de la lutte entre deux grandes puissances militaires continentales en Europe.

Mais si nous considérons le bombardement par une escadre, alors que la marine agit sur une ville asiatique, africaine, ou une ville des États secondaires d'Amérique, son effet, s'il est brusque et énergique, peut être assez grand pour amener rapidement le résultat cherché. Mais encore faut-il admettre cette restriction qu'on aura devant soi un peuple peu militaire et sans organisation sérieuse.

Nous citerons deux exemples qui montreront nettement ce que nous venons d'avancer.

Le 10 mai 1880, l'escadre chilienne comprenant le *Huascar*, la canonnière *Pilcomayo*, l'*Amazonas*, l'*Angamos* et le *Blanco-Eucalada*, bombarde Callao à environ 5.000 mètres. Seul le *Blanco-Eucalada* approcha jusqu'à 3.000 mètres, son artillerie ne lui permettant pas de tirer à une plus grande distance, mais il ne resta pas longtemps à si petite portée des batteries, et se retira du combat pour n'y plus reparaitre. A 5.000 mètres, les canons des forts et batteries avaient 80 p. 100 environ de coups trop courts. L'escadre chilienne, après la retraite du *Blanco-Eucalada*, ne courait en réalité aucun risque sérieux. Le bombardement dura quatre heures. Il fut envoyé 309 projectiles. Les dégâts causés à la ville, aux forts et aux batteries par ce bombardement furent peu importants; le résultat fut nul. Les défenseurs de Callao n'étaient pas gens à s'intimider pour si peu.

Dans le second exemple que nous allons citer, nous verrons au contraire un bombardement aboutissant à un résultat, parce que les défenseurs sont dotés de qualités militaires insuffisantes, que la population n'est pas guerrière, et que l'organisation est très défectueuse. Nous voulons parler du bombardement d'Alexandrie par la flotte anglaise, en 1882.

Les ouvrages qui défendaient la ville étaient des batteries basses, la plupart mal armées et médiocrement servies, ou des forts qui pouvaient avoir une certaine valeur militaire au commencement du siècle et qui, déjà en 1882, n'en avaient plus aucune.

La flotte anglaise était au contraire armée de l'artillerie la plus puissante en service à cette époque, et elle était servie par des canonnières dont nous devons admettre l'expérience et l'habileté. Nous ne discuterons pas les dispositions prises par l'amiral Seymour pour effectuer ce bombardement, bien qu'elles nous paraissent donner lieu à quelques critiques, mais il ne nous semble pas douteux que si l'amiral anglais a cru devoir procéder ainsi qu'il l'a fait, c'est qu'il se rendait parfaitement compte de la valeur plus que médiocre des ouvrages qui lui étaient opposés, et de l'impuissance de la plus grande partie des

pièces en batterie, ce qui devait nécessairement lui permettre leur rapide destruction, alors même que les officiers et les soldats égyptiens feraient bravement leur devoir.

Le bombardement commença à 7 h. 10 m. du matin, le 11 juillet 1882. A midi, la plus grande partie de l'artillerie égyptienne était éteinte. Seul, le fort Ada continuait à envoyer un coup toutes les cinq à six minutes. A 4 heures, ce fort avait tous ses feux éteints. A 5 heures, le fort Napoléon et les ouvrages situés à l'intérieur du port étaient bombardés à leur tour. A 5 h. 30 m., l'amiral faisait cesser le feu sur toute la ligne.

Dans la journée du 12 juillet, il n'y eut plus que quelques coups de canons isolés et sans importance.

Les batteries de Mex et les ouvrages de Ras-el-tin étaient bouleversés et détruits; les forts Ada et Paros étaient en ruines.

La ville européenne d'Alexandrie avait reçu un certain nombre de projectiles, dont les trajectoires s'écartaient considérablement de la direction des objectifs. On ne saurait admettre que les canonnières anglaises aient volontairement tiré sur les Européens; on est donc forcé de conclure que, tout au moins, il y avait parmi eux quelques canonnières d'une habileté très contestable.

Ce bombardement donne lieu à quelques remarques importantes.

La pauvreté des ouvrages attaqués, ouvrages démodés ou improvisés, dont l'armement composé en grande partie de pièces lisses était dérisoire (les Égyptiens avaient seulement un très petit nombre de canons Armstrong de 10 pouces et 18 tonnes), fait de ce bombardement, en réalité, presque un tir d'exercice.

Les Anglais ont si bien le mépris de leurs pauvres adversaires qu'ils se placent dès le début à 1.700, 1.500, 1.400 et même 900 mètres des ouvrages. Quelques navires restent même à l'ancre, l'*Invincible* et le *Pénélope*, pendant la durée de l'action. A de semblables distances, avec l'artillerie dont disposait la flotte anglaise, il n'était pas difficile de détruire les forts et batteries d'Alexandrie pour ainsi dire méthodiquement, et sans

avoir besoin de canonniers bien exercés. Les Égyptiens, de leur côté, ont mal servi leurs pièces, la plupart de leurs coups étaient trop courts.

Les pertes des Anglais ont été insignifiantes, 5 tués ou morts des suites de leurs blessures, et 27 blessés. Les pertes des Égyptiens ont été beaucoup plus considérables, mais elles n'ont pu être fixées exactement. Les estimations varient entre 350 et 2,000 tués. Il est probable qu'on ne s'écartera pas beaucoup de la vérité en admettant un millier d'hommes tués. Cette différence considérable s'explique tout naturellement par ce double fait de la différence de protection des canonniers à bord et dans les mauvaises batteries égyptiennes, et de la différence de valeur des bouches à feu en présence.

Le fait le plus intéressant qui ressort de ce bombardement et qui n'a pas été remarqué autant qu'il le mérite, c'est le nombre relativement considérable des avaries subies par les navires anglais.

L'*Invincible*, un des navires à l'ancre, a 13 avaries dans la coque et la mâture. Six projectiles ont traversé les parties non cuirassées; l'un d'eux en éclatant a mis 6 hommes hors de combat.

Le *Pénélope*, l'autre navire à l'ancre, a eu un canon démonté et 8 hommes hors de combat. Nous ignorons si ce résultat est dû au tir de l'ennemi ou au tir de la pièce elle-même du navire.

L'*Inferible* a presque tous ses canots hors de service et 3 hommes hors de combat.

Le *Superb* a sa cuirasse traversée par deux projectiles; l'un d'eux en éclatant a arraché une partie de la plaque atteinte. La cheminée a été percée, etc.

Le *Sultan* a 14 avaries dans la coque, la mâture et le gréement; la cheminée a été fortement endommagée, la coque a été percée dans les parties non cuirassées par 2 ou 3 projectiles; la cuirasse a été atteinte par 2 projectiles; 8 hommes hors de combat.

L'*Alexandra* a 30 avaries dans la coque et le gréement, 24 projectiles ont traversé le navire au-dessus de la cuirasse et ont

produit des dommages considérables. Plusieurs projectiles ont atteint la cuirasse, etc.

De ce qui précède, et sans attacher à chaque fait en particulier plus d'importance qu'il n'en comporte, il n'en ressort pas moins la conclusion suivante :

Une escadre qui tenterait un pareil bombardement, dans des conditions analogues, contre des batteries bien construites, bien armées et bien servies, serait certaine de subir des pertes considérables et des avaries très graves; elle n'aurait, sans aucun doute, pas plus de succès que l'amiral Dupont n'en a eu dans l'attaque de vive force de Charleston.

Les explosifs puissants et la poudre sans fumée seront encore des facteurs nouveaux défavorables à la flotte.

CHAPITRE III.

Forcement des passes.

Dans ce qui précède, nous avons eu en vue uniquement l'attaque des batteries de côte par des navires qui ont pour objectif de les réduire au silence.

Mais il est une autre opération maritime qui, dans certaines circonstances spéciales, est susceptible de donner des résultats importants; elle consiste à forcer une passe défendue par des forts et batteries, pour agir au delà, soit en remontant une rivière, soit en allant chercher derrière ces batteries et ces forts une escadre ennemie qu'il est utile de réduire à l'impuissance, soit en allant coopérer au mouvement des armées à l'intérieur.

Il existe aujourd'hui un aphorisme indiscutable pour beaucoup de personnes, et qui consiste à dire que toute passe peut être forcée. Il s'appuie sur un document officiel que nous croyons utile de reproduire.

Après l'attaque et la prise des forts de la baie de Mobile (guerre de Sécession, 1864), le Ministre de la Marine des États-Unis écrivait à l'amiral Farragut :

» Par le succès qui a couronné vos opérations, vous avez montré l'efficacité et la puissance irrésistible d'une force navale conduite par un esprit vigoureux et hardi, aussi bien que l'impuissance de forts et batteries quelconques pour empêcher le passage d'une flotte ainsi commandée. Dans le Mississippi d'abord, plus récemment dans la baie de Mobile, vous avez démontré une chose qu'on révoquait en doute jusqu'alors, c'est que les navires de guerre bien armés, bien commandés, peuvent passer sous le feu des fortifications les mieux construites et le plus solidement armées."

Nous avons pour l'amiral Farragut la plus grande admiration; c'est le seul amiral de ce siècle auquel il ait été donné d'avoir de grandes choses à exécuter et d'avoir su le faire toujours avec une haute intelligence, avec une décision et une énergie remarquables, avec une intrépidité qu'on pourra égaler, mais qu'on ne dépassera pas. Mais il ne faut pas conclure de la citation faite plus haut de la lettre du Ministre de la Marine des États-Unis un principe général qui ne saurait y être contenu, par cela seul que le Ministre ne pouvait envisager que les moyens relatifs mis alors en œuvre, d'une part, par les navires de guerre, d'autre part, par les forts et batteries; or ces moyens sont très différents de ceux qui seraient aujourd'hui en usage chez les grandes puissances maritimes européennes, comme nous allons le montrer après avoir rappelé succinctement les force-ments de passes les plus célèbres.

1^{er} exemple :

Le commodore Foote fait passer dans la nuit du 4 avril 1862, pendant un violent orage, la canonnière *Carondelet* entre les batteries sudistes de l'île N° 10 (Mississippi) et la rive gauche du Mississippi fortifiée et occupée. Le 8 avril à 2 heures du matin, à la faveur d'un nouvel orage, la canonnière *Pittsbourg* forçait la même passe avec le même succès. Ni l'une ni l'autre des canonnières n'avaient reçu un seul projectile. Les batteries des Sudistes étaient des batteries basses armées de canons lisses; les canonnières passaient à assez grande distance, et la nuit noire et orageuse ne permettait de voir le navire qu'au moment

où un éclair aveuglait les canonniers, sans leur donner le temps de pointer.

2^e exemple :

La Nouvelle-Orléans, à l'embouchure du Mississipi, était défendue par deux forts, le fort Saint-Philip et le fort Jackson. Il ne pouvait y avoir en ces points que des batteries basses, et la distance qui séparait ces forts sur les deux rives était très grande. Ils étaient reliés par une chaîne soutenue par huit pontons.

Du 18 au 23 avril 1862, l'escadre de Farragut, formée de 35 navires et d'une flottille de bombardes, dirige un feu nourri contre les forts; ces derniers répondent vigoureusement, et Farragut juge avec raison qu'un pareil combat pourrait durer longtemps. Au moyen d'une mine, il fait faire une coupure dans la chaîne qui relie les deux forts, et le 24 avril 1862, à 2 heures du matin, l'escadre se met en marche. Elle franchit la passe au point du jour, sauf trois canonnières qui restent engagées dans l'estacade. Le forcement de la passe effectué l'amiral Farragut pouvait alors agir sur la flottille ennemie (composée de 10 canonnières et du béliet le *Manassas*), qui fut complètement défaite. Il remontait ensuite vers la Nouvelle-Orléans, qui se rendait le 26 avril. Les forts Saint-Philip et Jackson étaient tournés et coupés de toute communication, et leurs garnisons amenaient leur pavillon.

3^e exemple :

L'amiral Farragut remontait le Mississipi (juin 1862) pour rejoindre la flottille de bombardes qui attaquait les forts en avant de Vicksbourg et en amont de cette ville. Sur une longueur de 5 kilomètres aux environs de la ville, les confédérés avaient établi des batteries, commettant ainsi la faute de disperser leurs canons sur une longue ligne, et perdant du même coup la possibilité de pouvoir concentrer leurs feux sur l'assailant. Aussi Farragut fit taire le feu de ces batteries avec l'artillerie de ses navires, au fur et à mesure qu'il passait devant elles, et il rallia la flottille de bombardes.

C'est à cette occasion que Farragut écrivait :

» Il est toujours possible de forcer les passages défendus par des forts : nous l'avons fait et nous le ferons toujours quand cela sera nécessaire. »

4^e exemple :

La ville de Mobile est placée au fond d'une large baie. En 1864, pendant la guerre de Sécession, les deux passes qui font communiquer cette baie avec la mer étaient défendues, l'une par le port Powel, l'autre par le fort Gaines, sur l'île Dauphin, et le fort Morgan, construit sur un promontoire du continent. Dans la baie se trouvait une division navale confédérée, comprenant un béliet cuirassé, le *Tennessee*, et trois canonnières.

L'amiral Farragut, qui se proposait d'annihiler la division navale confédérée, se décida à forcer la passe entre les forts Gaines et Morgan. Son escadre comprenait 14 navires en bois et 4 monitors. Le 4 août 1864, les troupes de terre chargées de coopérer à l'attaque sont débarquées à l'île Dauphin. Le 5 août, à 5 heures du matin, l'escadre se dirige vers la passe qu'elle veut forcer. La tête de colonne arrive à 6 h. 45 m. à hauteur du fort Morgan. Nous croyons inutile d'entrer dans le détail de la formation tactique adoptée par l'amiral Farragut, formation très rationnelle en égard au but à atteindre et à la composition de son escadre. Sauf le monitor *Tecumseh*, qui est coulé par une torpille, toute l'escadre passe sans avaries graves (1), réussissant, par ses feux, à paralyser l'artillerie des batteries. A 7 h. 50 m. le passage était effectué.

L'amiral Farragut livra alors bataille à la flottille confédérée et la mit en déroute. C'est là qu'eut lieu le combat légendaire du béliet *Tennessee* qui tint tête pendant une heure un quart à toute l'escadre fédérale.

Sans entrer dans des détails rétrospectifs qui n'auraient qu'un médiocre intérêt, nous remarquerons tout d'abord que le commodore Foote, à l'île N^o 10, et l'amiral Farragut, à la Nouvelle-

(1) Un seul navire, l'*Oneida*, a sa machine mise hors de service par les boulets, mais, remorqué par le *Galena*, il traverse la passe comme les autres.

Orléans, à Vicksbourg, à Mobile, n'ont eu affaire qu'à des batteries basses; qu'à cette époque, aux États-Unis, on n'employait que des canons lisses, sauf quelques très rares exceptions; enfin qu'à la Nouvelle-Orléans et à Mobile, il s'agissait de passer entre deux ouvrages fortifiés seulement, un de chaque côté; qu'à l'île N° 10 et à Vicksbourg, les batteries placées sur le rivage occupé défensivement étaient tout à fait défectueuses et, ne se soutenant pas les unes les autres, permettaient à l'escadre ennemie d'avoir la supériorité du nombre de canons successivement au fur et à mesure de son passage. Nous pourrions, en outre, faire entrer en ligne de compte le défaut de justesse de tir des bouches à feu américaines de cette époque et le peu d'expérience des canonnières.

Aujourd'hui il serait, en Europe tout au moins, impossible à une flotte de trouver une passe défendue aussi imparfaitement que l'étaient celles de l'île N°. 10, de la Nouvelle-Orléans, de Vicksbourg et de Mobile, pour les raisons suivantes :

L'artillerie a une justesse de tir tout autre, et, s'il est vrai que l'escadre en bénéficie également, il est hors de doute que ce progrès profitera surtout à la batterie à terre, dont la plateforme est immobile. Les projectiles ogivaux à la méléinite remplacent les boulets creux à la poudre. L'emploi de la poudre sans fumée est plus favorable à la défense qu'à l'attaque. Les torpilles fixes ont fait des progrès considérables. Les torpilles mobiles sont aujourd'hui des armes redoutables quand elles sont maniées avec intelligence et audace. Des projecteurs éclairent les passes et empêchent de profiter d'une nuit sombre pour passer sans être vu. Enfin les batteries sont organisées actuellement dans des conditions de résistance et de protection très supérieures, toutes choses égales d'ailleurs, à celles en usage en Amérique, pendant la guerre de Sécession.

Aussi, nous pensons que, s'il est toujours possible à une escadre suffisamment nombreuse et puissante de forcer une passe, elle risque, dans bien des cas, de subir des avaries hors de proportion avec l'objectif poursuivi, de nature même à la rendre incapable de toute action de guerre sérieuse consécutive au forcément.

Ce n'est que dans le cas contraire qu'il sera avantageux de tenter une pareille opération.

Il ne s'agit d'ailleurs, dans le forçement d'une passe, que d'un problème militaire très connu, à savoir le passage d'un défilé par une attaque de front, la seule que puisse faire une escadre.

Si le défilé est court et large, le forçement sera possible; s'il est long et étroit, il deviendra à peu près irréalisable.

Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, l'escadre qui voudrait forcer le défilé qu'on appelle le Goulet de Brest, et le long duquel, sur les deux bords, ont été accumulées les plus formidables défenses, aurait bien des chances de subir un échec retentissant.

Dans le cas où l'on veut tenter de forcer une passe, on peut se demander quels sont les navires à employer et quelle formation tactique on doit adopter.

Pour ce qui concerne la résistance aux torpilles, le type de navire importe peu; ils sont tous également vulnérables.

Mais en ce qui concerne la résistance au tir des canons des batteries de côte, il est bien clair que les cuirassés présenteront des chances beaucoup plus sérieuses de réussite. Il faudra toutefois prendre la précaution d'avoir sur les ponts supérieurs et sur la superstructure le plus petit nombre d'hommes possible. Enfin il pourra être souvent utile d'avoir en avant quelques navires de médiocre valeur et qui seront pour ainsi dire sacrifiés, afin de sauver les autres des surprises que peuvent réserver les torpilles fixes et les batteries basses casematées ou les batteries basses à ciel ouvert qui ne restent en prise que quelques secondes.

Quant à la formation tactique, il nous paraît que les dispositions générales adoptées par l'amiral Farragut à Mobile particulièrement constituent la meilleure solution à adopter, en la généralisant un peu et en l'appliquant judicieusement aux divers types de navire d'une escadre actuelle et à la nature de la passe attaquée.

Nous terminerons ce qui concerne le forçement des passes par cette réflexion qui ne saurait être perdue de vue quand il s'agit de choses militaires, à savoir qu'une passe dont les défenseurs sont démoralisés n'a plus qu'une valeur singulièrement réduite, et qu'on peut alors avoir, dans l'attaque, une audace d'autant plus grande que la démoralisation est plus accentuée.

Il en est de même si les batteries sont servies par un peuple dont l'organisation militaire est médiocre et dont la valeur militaire est de second ordre.

L'exemple le plus remarquable du forçement d'une passe dans ces conditions est la descente de la rivière Min par l'escadre de l'amiral Courbet (25—29 août 1884).

L'opération se faisait en sens inverse de ce qui avait été prévu par les Chinois, lorsqu'ils avaient fortifié les deux rives du Min; mais ils savaient depuis plusieurs jours que l'escadre française devait descendre de Fou-Tchéou, et ils s'étaient préparés à cette éventualité.

Leurs canons étaient d'un calibre beaucoup trop faible (18 centimètres, 21 centimètres pour les plus gros).

La première batterie qu'on devait rencontrer était une batterie casematée et blindée abritant un canon de 21 centimètres tirant en aval. En quarante minutes, *la Triomphante* et *le Duguay-Trouin*, mouillés à 1.000 mètres de la batterie, la culbutent sans rien risquer eux-mêmes (25 août).

Un peu plus loin, la passe de Mingan était armée sur la rive droite de 21 pièces de petit calibre, de 11 pièces anciennes lisses et de 7 petits canons avec embrasures dans le roc: sur la rive gauche, du Nord au Sud, une batterie blindée de 3 canons de 18 centimètres, 1 canon Armstrong de 21 centimètres en barbette, 8 canons lisses, 3 canons Krupp, une batterie couverte de canons de 18 centimètres, une grosse pièce de 21 centimètres dans une casemate, une seconde batterie couverte de 3 canons de 18 centimètres et enfin quelques pièces démodées. Après trois heures d'un feu méthodique (26 août) de *la Triomphante* et du *Duguay-Trouin*, les ouvrages chinois sont bouleversés et sont abandonnés par leurs défenseurs.

Le 28 août, l'escadre française arrive devant l'étroite passe de Kimpai. Sur la rive droite, se trouvait une batterie demi-circulaire de 5 canons de calibre moyen, et au-dessous le fort blindé de Kimpai contenant deux pièces de 18 centimètres et quelques canons sans valeur se chargeant par la bouche. Deux camps retranchés étaient sur les collines en arrière des forts.

Sur la rive gauche, on rencontrait le fort Blanc, armé de 4 pièces de 18 centimètres, d'une pièce de 21 centimètres et de quelques canons sans valeur; il y avait, en outre, également sur cette rive, deux camps retranchés. En deux heures et demie, les deux mêmes navires, *la Triomphante* et *le Dugay-Trouin*, mettent toutes ces batteries hors d'état de nuire.

Cette descente de la rivière Min avait été opérée à la fois avec beaucoup d'audace, de prudence et d'habileté, et l'amiral Courbet l'avait dirigée avec une intelligence et un sang-froid remarquables.

Nous devons reconnaître aussi que les Chinois avaient fort mal organisé cette défense; que les calibres de leurs canons étaient trop faibles; que le tir de beaucoup d'entre eux fut absolument impossible, parce qu'on avait eu l'objectif unique de se défendre contre un ennemi remontant la rivière et non contre un ennemi en descendant; que leurs ouvrages, même les plus récents, étaient insuffisants; que rien de sérieux n'avait été préparé pour obstruer le chenal; qu'enfin les canonnières chinoises furent d'une maladresse remarquable.

CHAPITRE IV.

Débarquements.

Les débarquements sont des opérations militaires dont les objectifs sont très variés, d'importance très différente, dont, par suite, les moyens d'action sont également très dissemblables. On ne saurait, sans s'exposer à des erreurs, les examiner en bloc, et l'on est forcé, tout au moins, de les diviser en trois

classes qui, sans comprendre évidemment tous les cas possibles, permettent néanmoins de faire rentrer rationnellement l'un quelconque d'entre eux dans l'une ou l'autre de ces trois classes et, par conséquent, de leur appliquer les conclusions auxquelles nous serons conduit pour chacune d'elles :

1^{re} Débarquement d'un petit nombre d'hommes ayant pour objectif d'achever la destruction d'un ouvrage ruiné par le feu de l'artillerie des navires ;

2^{re} Débarquement d'une colonne expéditionnaire chargée d'agir concurremment avec une escadre, et ayant pour objectif de s'emparer d'un point donné.

3^{re} Débarquement d'un corps d'armée ou d'une armée ayant pour objectif de prendre pied sur le sol ennemi défendu par des forces organisées.

Débarquement d'un petit nombre d'hommes ayant pour objectif d'achever la destruction d'un ouvrage ruiné par l'artillerie des navires.

Cette opération de débarquement ayant pour objectif d'achever la destruction d'un ouvrage dont le feu a été éteint par l'artillerie des navires et dont les parapets ont été ruinés a une importance très secondaire. Elle nécessite des forces généralement très faibles, que les navires trouvent facilement dans leurs équipages, et, quand elle est bien menée, elle doit réussir, mais à la condition que l'ennemi soit démoralisé.

Nous citerons un exemple assez typique de cette petite opération, choisi dans la relation officielle de l'amiral Seymour du bombardement d'Alexandrie, 11 juillet 1882.

« A 2 heures de l'après-midi, voyant que les canonniers de la partie Ouest de Mex avaient abandonné leurs pièces et que les réserves s'étaient retirées probablement dans la citadelle, je donnai ordre aux chaloupes canonnières d'entrer dans le port, et, à l'abri de leur feu, je fis débarquer un détachement de dix-sept hommes de bonne volonté, sous le commandement du lieutenant Bradford de l'*Invincible*, pour détruire deux canons

rayés de 10 pouces se chargeant par la bouche et enclouer six pièces se chargeant par la culasse, qui se trouvaient dans la batterie rasante de droite de Mex; le rembarquement s'opéra sans autre avarie que la perte d'un des canots sur les rochers. Cette opération difficile a été très bien exécutée."

Il n'y avait eu en réalité que des difficultés de débarquement et d'embarquement, puisque l'ennemi s'était retiré et qu'il n'essaya même pas de troubler cette poignée d'hommes dans leur petite opération.

Pendant la descente de la rivière Min, l'amiral Courbet fit effectuer plusieurs opérations analogues.

Le 25 août 1884, à la batterie de Couding, une escouade de torpilleurs escortée par la compagnie du *Villars* fait sauter la pièce de 21 centimètres sans être inquiétée par l'ennemi.

Une autre opération analogue fut effectuée le 26 août; elle était confiée de même à une escouade de torpilleurs et à une compagnie de débarquement. Elle était chargée de briser les canons du Mingan, dont les feux étaient éteints. Cette fois, les Chinois firent une fusillade assez nourrie des hauteurs voisines, mais ils furent tenus en respect par les feux de mousqueterie de la compagnie de débarquement, les obus de 14 et les obus Hotchkiss du *Villars* et du *d'Estaing*, et l'opération put avoir lieu sans autre incident.

Il serait sans intérêt de continuer plus longtemps le récit de semblables faits, et nous arrivons à l'incident du fort Blanc à la passe de Kimpai, toujours sur la rivière Min.

L'amiral Courbet avait eu tout d'abord l'intention de briser également le canon de ce fort; mais les Chinois étaient en grand nombre dans les camps voisins; de plus des torpilles garnissaient la rive; l'amiral jugea plus prudent de ne pas donner suite à son projet.

«Le résultat à obtenir, dit-il dans son rapport, ne compensant pas les sacrifices probables, je me résigne à aller plus loin."

L'amiral Courbet n'ignorait pas qu'un débarquement opéré,

avec des effectifs suffisants, contre un ouvrage bouleversé par le tir, mais défendu encore par des troupes même médiocres, constitue une opération périlleuse, et qui, si elle ne réussit pas, peut avoir facilement des conséquences très regrettables. Nous en verrons des exemples plus loin.

La conclusion qui nous paraît devoir être tirée de tout ce qui précède est la suivante :

Un débarquement d'un petit nombre d'hommes pour achever la destruction d'un ouvrage ruiné par le feu de l'artillerie des navires ne doit être tenté que si l'ennemi n'est plus susceptible d'opposer une résistance sérieuse, et l'on devra toujours prendre les dispositions nécessaires pour assurer la retraite des hommes débarqués.

On remarquera que, dans les exemples cités, l'assaillant a toujours pour adversaires des soldats appartenant à des nations dont les vertus militaires sont de second ordre et dont l'organisation est très défectueuse.

En Europe, si, après avoir éteint les feux d'un fort ou d'une batterie, on veut briser le matériel, comme à Mex en Égypte ou sur la rivière Min en Chine, on se heurtera, sans aucun doute, à des forces organisées prêtes à repousser l'attaque et qui sauront profiter des couverts que leur offrira l'ouvrage qu'ils défendent, si bouleversé qu'il soit par le feu de l'artillerie des navires; elles pourront utiliser le plus souvent des canons de petit calibre conservés à l'abri jusqu'à ce moment, et dont l'action sera d'autant plus efficace que l'assaillant n'aura pas d'artillerie.

On peut donc conclure qu'en Europe, à moins de circonstances fort exceptionnelles, on ne trouvera pas réalisée cette condition indiquée plus haut d'avoir devant soi un ennemi incapable d'opposer une résistance sérieuse, et le débarquement deviendra une aventure qu'il sera plus sage de ne pas courir. Ainsi que l'a écrit l'amiral Courbet, le résultat ne sera pas en rapport avec les sacrifices à consentir.

**Débarquement d'une colonne expéditionnaire chargée d'agir
concurrentement avec une escadre, et ayant pour objectif
de s'emparer d'un point donné.**

L'objectif de l'assaillant est dans ce cas beaucoup plus important. Il s'agit de s'emparer d'une position qui a été plus ou moins battue par l'artillerie des navires, et cela, soit à titre momentané et précaire, jusqu'à ce qu'on ait pu causer à l'ennemi le dommage moral et matériel qu'on avait en vue, soit à titre définitif.

Dans l'un et l'autre cas, il faudra que la colonne expéditionnaire ait un effectif et une composition en rapport avec la résistance probable qu'on rencontrera.

S'il s'agit d'une occupation momentanée, il faudra que, pendant la durée de cette occupation, on n'ait pas à craindre un retour offensif en force.

S'il s'agit d'une occupation définitive, il faut que la nation chez laquelle on s'établit - demeure incapable de prendre le dessus sur le corps expéditionnaire, du moins pendant toute la durée de la guerre.

Nous nous occuperons tout d'abord des débarquements ayant pour objectif une occupation momentanée. Il est clair que l'attaque devra être conduite avec beaucoup de vigueur, d'énergie et de rapidité; qu'elle réussira seulement dans le cas où l'ennemi sera impuissant à réunir des forces suffisantes pendant toute la période d'occupation.

Et c'est parce que cette condition est bien rarement remplie que ces sortes de débarquements échouent le plus souvent.

Nous citerons une de ces attaques faite par l'Angleterre en 1558.

Lord Clinton avec 150 navires vint, en 1558, surprendre Brest, mais, à son arrivée devant ce port, il juge sans doute la chose plus difficile qu'elle ne lui avait semblé tout d'abord, et il débarque, le 29 juillet, sa troupe au Conquet. Il pille et dévaste cette ville, ainsi que l'abbaye de Saint-Mathieu, le bourg de Lochrist, etc.

Guillaume du Châtel rassemble 9.000 hommes, tombe sur les Anglais, en tue 500, en fait prisonniers 100 et force les autres à regagner précipitamment leurs vaisseaux.

Lord Clinton n'avait évidemment pas été suffisamment renseigné sur les forces militaires qui pourraient lui être opposées à bref délai, ou il a été très imprudent. Il a réussi, sans aucun doute, à causer quelque dommage à la France, mais dommage acheté bien chèrement par l'Angleterre.

Par contre nous pouvons citer un autre exemple qui montrera, au contraire, l'Angleterre agissant avec toute l'énergie et la promptitude nécessaires pendant que la France, au contraire, accumule, comme à plaisir, faute sur faute.

A la fin de juillet 1758, on apprend que plusieurs divisions de la flotte anglaise sont à 18 lieues et vis-à-vis de Cherbourg; quelques navires louvoient le long des côtes.

Le 5 août, la flotte anglaise force de voile pour doubler le cap de la Hougue. Le commandant de Cherbourg, le baron de Coppley, est informé à 9 heures du soir, ce même jour.

Le 6 août, la flotte anglaise fait route pour la rade. M. de Coppley prévient le comte de Raymond, maréchal de camp, commandant les troupes du Cotentin sous les ordres du lieutenant général d'Harcourt, qui réside à Caen.

Le même jour sont réunis à Cherbourg :

Le régiment d'Orion ;

Le régiment de Clark ;

1.200 bourgeois armés ;

20 bombardiers ;

72 canonniers bourgeois ;

6 bataillons de gardes-côtes ;

Le régiment de dragons du Languedoc.

Ce qui constituait un effectif de plus de 6.500 hommes. Ajoutons que le régiment de Guyenne et 2 bataillons de milice qui sont à la Hougue reçoivent l'ordre d'y rester, on ne sait pourquoi.

Le 7 août, les Anglais envoient des bombes, qui d'ailleurs ne font aucun mal.

Quelques batteries de côte commencent à tirer :

»La batterie de Tourlaville casse le gaillard d'arrière d'une frégate et renverse 45 hommes tués ou blessés, entre autres presque tout l'état-major de ce navire."

Il avait été tiré en tout 10 coups.

Le commandant de Cherbourg donne l'ordre de cesser le feu. Il est impossible de trouver une explication plausible de ce fait étrange; il n'est d'ailleurs que la première faute du commandement, qui va en commettre bien d'autres. Le général baron de Raymond voulait peut-être attendre les Anglais dans la baie Sainte-Anne, où des préparatifs formidables avaient été faits pour les jeter à la mer. Il arriva ce qui se présentera toujours, à savoir que les Anglais se gardèrent bien de débarquer là où l'on s'était si bien préparé à les recevoir, mais dans la baie d'Urville, qu'on avait jugée impraticable. Ce débarquement se fit avec beaucoup de bonheur et d'habileté sous les yeux de nos troupes, qui, contenues par l'artillerie des vaisseaux, ne firent aucune résistance. Le corps de débarquement avait un effectif d'environ 5.000 hommes. Le général de Raymond donne alors l'ordre de céder le terrain; les Anglais se rassemblent et occupent les positions dominantes.

»Ainsi, dit le témoin oculaire auquel nous empruntons ce récit, ainsi fut, avec étonnement, exécutée une descente à laquelle on se préparait depuis deux mois par toutes sortes de fortifications dans les endroits les plus susceptibles d'attaque."

Ce n'est certes pas la première fois (et ce ne sera pas la dernière) que les fortifications font perdre la tête à un chef mal préparé à en faire usage.

Et il ne faudrait pas croire que les troupes dont on disposait fussent peu disposées à se battre.

»Les troupes, les bourgeois, les habitants même de la campagne, dit notre auteur, ne redoutaient de la part des Anglais aucune attaque. Ils souhaitaient, au contraire, qu'ils fissent quelques tentatives sur nos côtes, persuadés qu'ils auraient à se repentir de leur entreprise."

Le 8 août, ce n'est qu'à midi et demi que le général de

Raymond sort de Cherbourg et part à cheval pour reconnaître l'ennemi; mais il ne va même pas jusqu'aux postes avancés des troupes françaises, et il rentre dans la ville en laissant à toutes les troupes cet ordre étrange d'aller le rejoindre au mont Epinguet, à 10 kilomètres de Cherbourg. Dans la soirée, les Anglais entraient dans la ville qui n'avait plus un soldat. Le 9 août, la flotte débarque encore 1.800 hommes et les Anglais occupent la montagne du Roule abandonnée par nous. Le 10 août, ils envoient à la découverte une patrouille de cavalerie sur le chemin de Valognes. Elle est mal accueillie par une petite troupe française, et elle bat en retraite.

Ce jour-là arrivent au camp français le lieutenant-général d'Harcourt, le comte de Coetlogon et Roth, également lieutenants-généraux, ainsi qu'un bataillon venant d'Avranches. Le 12 août arrivent encore au camp français le régiment de cavalerie d'Escav, deux bataillons du Poitou, quatre bataillons de gardes-côtes de Caen. Le 13 août arrivent deux bataillons de Saint-Kamans et le régiment de cavalerie de Bourbon-Prince. Le 14 août arrive le maréchal de Luxembourg.

Les Anglais occupent leur temps à piller les habitants (1), rançonner la ville, détruire les jetées, casser ou emporter les canons abandonnés, couler ou incendier les navires qui sont dans le port, etc. Ils ne sont d'ailleurs troublés par aucun incident pendant tout le temps qu'ils procèdent à cette exécution du pays. Le 16 août, ils se rembarquent. Le 17 août à 3 heures après midi, les généraux et les troupes françaises rentrent à Cherbourg.

Nous croyons bien inutile de faire ressortir toutes les fautes commises par le commandement, pour les troupes françaises. Elles sautent aux yeux, et l'on peut qualifier de pitoyable la conduite du général de Raymond, sans craindre de dépasser la mesure.

(1) Le général anglais manqua à la parole donnée à diverses reprises, et si quelques-uns de ses officiers désapprouvaient cette manière de faire, d'autres au contraire l'approuvaient en disant: „On doit suivre les usages locaux et, étant en Normandie, on peut ainsi changer pour son avantage.”

Quant aux Anglais, leur débarquement, l'occupation des hauteurs entre Cherbourg et Querqueville, l'occupation de la ville et son exploitation furent très bien conduits. Mais, si facile qu'eût été leur conquête, si triste idée que les Anglais aient pu avoir à ce moment de notre valeur militaire, si grand mépris qu'ait pu et dû leur inspirer la conduite du général chargé de défendre Cherbourg, ils ne se sont pas crus un seul instant capables d'y rester. Ils établissent dès leur entrée dans ce port des ouvrages qui doivent protéger leur rembarquement, ils menacent les habitants d'incendier la ville, si leur sécurité est menacée; et, dès qu'ils ont accompli leur œuvre de pillage et de destruction, ils s'occupent de rentrer sur leurs vaisseaux et de disparaître. Ils savaient très bien que leur situation était critique et qu'elle ne pouvait se prolonger sans les exposer à un désastre. Et, cependant, retrouveront-ils jamais meilleure occasion ?

Il est un autre enseignement qui ressort encore de ce récit; bien que l'armée française fût à cette époque très restreinte, bien que les moyens de communication fussent très lents, très difficiles, bien que les mouvements de troupes ne s'effectuassent que très lentement, avant que les Anglais n'aient eu le temps de saccager Cherbourg, les 10, 12, 14 août, arrivent au camp français plus de troupes qu'il n'en fallait pour faire repentir les Anglais de leur audace. Mais au lieu de marcher sur eux, nos généraux discutent s'ils n'évacueront pas la presqu'île du Cotentin.

Quoi qu'il en soit, nous devons rendre justice aux qualités militaires que montrèrent les Anglais dans cette entreprise hardie.

Ils n'avaient pas toujours été si résolus, et nous n'en citerons qu'un exemple, qui rentre dans le même ordre d'idées, et qui concerne le port de Lorient.

Le 29 septembre 1746, on voit paraître sur la côte près de Lorient vingt-deux vaisseaux. Le 30, on en compte plus de cinquante et le 1^{er} octobre la flotte anglaise débarque 6.000 hommes à Le Loch entre le Pouldu et le Tallier, sans que les

Français fassent la moindre résistance ; ce corps de débarquement marche sur Lorient. La ville disposait pour se défendre de 1.000 hommes de troupes, de 4.000 miliciens et de quarante bouches à feu. Le 3 octobre, le général anglais Saint-Clair somme le comte de l'Hôpital de rendre la ville. Ce dernier refuse, mais offre toutefois 300.000 livres à l'ennemi, s'il veut se retirer. Le général Saint-Clair refuse à son tour. Du 4 au 7, on se bat sans avantage marqué de part et d'autre.

Ce dernier jour, le comte de l'Hôpital réunit un conseil de guerre qui, conformément à la tradition, est d'avis qu'on doit rendre la ville à l'ennemi.

Le comte de l'Hôpital avec un porte-drapeau, un tambour et un trompette part à 8 heures du soir pour se rendre près du général anglais. C'est en vain qu'il fait battre la chamade et le rappel ; personne ne lui répond. Les Anglais s'étaient retirés au moulin des montagnes du Coidor, et le 9 ils se rembarquaient.

Le commandant de Lorient aurait dû se rappeler ce qu'avait dit Dugay-Trouin en 1708, c'est-à-dire trente-quatre ans auparavant, après avoir réuni, lui aussi, un conseil de guerre, avoir suivi son avis, et avoir constaté qu'il avait fait une sottise :

« C'est le premier conseil de guerre que j'ai tenu de ma vie pour aller ou non combattre les ennemis, et ce sera certainement le dernier. »

Quant au général anglais, il fut surpris sans aucun doute de la résistance qu'il rencontrait ; il savait combien sa situation pouvait devenir rapidement dangereuse ; il ne voyait pas le moyen d'en finir rapidement et il s'était alors décidé à la retraite.

Les exemples qui précèdent et qu'il serait facile de multiplier suffisent à montrer que les débarquements ayant pour objectif l'occupation d'un point à titre momentané et précaire étaient déjà une opération grosse de périls et de difficultés, alors que l'organisation militaire de l'Europe était encore bien imparfaite. Aujourd'hui, on aurait affaire aux nations armées, et cette opération deviendrait une véritable aventure, ayant fort peu de

chance de réussir et pouvant conduire à des désastres pour l'assaillant.

Si le débarquement réussit, on aura, au prix de risques considérables, causé à l'ennemi des dommages qui, à l'heure qu'il est, seront sans importance réelle, sans influence sur l'issue de la lutte. Si, au contraire, on est battu, on peut être jeté à la mer, et l'on aura sacrifié, presque en pure perte, la vie de nombreux officiers et soldats.

Aussi pensons-nous que ce genre d'opération n'aura plus lieu en Europe que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles; ce n'est plus qu'un procédé d'exportation lointaine, vis-à-vis de populations relativement mal organisées et incapables d'efforts rapides et énergiques.

Ce que nous venons de dire s'applique à plus forte raison au débarquement ayant pour objet l'occupation d'un point du territoire ennemi à titre définitif, c'est-à-dire tout au moins pendant la durée de la guerre.

Pour avoir des chances de réussir, il faudra que les troupes de débarquement soient non seulement assez nombreuses pour enlever la position, mais encore pour s'y maintenir tout le temps nécessaire. Or la résistance qu'on rencontrera sera généralement d'autant plus grande que le point attaqué a plus d'importance, et, s'il est néanmoins enlevé, presque toujours de grands efforts seront tentés pour le reprendre. Il faudra donc toujours que celui qui débarque agisse avec des forces nécessaires pour parer à cette éventualité.

L'histoire nous fournit un grand nombre d'exempls de ces sortes de débarquement; nous nous bornerons au récit très succinct de quelques-uns d'entre eux, empruntés à la guerre de Sécession et à la guerre de Chine.

L'attaque de Charleston avait échoué le 7 avril 1863; l'amiral Dahlgreen avait succédé à l'amiral Dupont, il ne voulut pas recommencer l'attaque de vive force de ce dernier, qui n'aurait sans aucun doute pas mieux réussi, et il s'entendit avec le général Gillmane. Il fut alors décidé qu'on ferait tout d'abord

tomber, dans l'île Morris, le fort Wagner qui couvrait le fort Sumter, avant d'attaquer ce dernier. Après cinquante jours de tranchée, le fort Wagner était bouleversé complètement par les canons de l'armée et par ceux de l'escadre; il était évacué, ainsi que le fort Gregg sur la même île Morris, et l'attaque du fort Sumter pouvait être tentée. Il avait subi en effet, pendant la lutte contre le fort Wagner, un feu violent et prolongé des canons des navires sur la face Sud-Est, et la gorge avait été battue par les canons de siège. L'ouvrage était démantelé.

L'amiral Dahlgreen donne l'ordre de s'embarquer le 8 septembre 1863. Le débarquement s'opère dans des conditions assez satisfaisantes. Deux colonnes d'attaque se forment et marchent vaillamment vers le fort. L'une d'elles, écrasée par un feu de mousqueterie et une grêle de grenades, bat bientôt en retraite et regagne précipitamment la flotte. L'autre colonne est accueillie également par un feu violent, et elle est obligée de se rendre. L'escadre venue pour appuyer le débarquement regagne le large. L'échec était complet. Le commandant du fort Sumter, le commandant Elliot, et ses braves soldats, n'étaient pas hommes à s'intimider d'avoir à défendre des remparts ruinés, et, dès lors, l'attaque devait échouer; car ces remparts, si bouleversés qu'ils fussent, constituaient encore un obstacle sérieux contre des colonnes d'assaut.

En octobre 1863, après un terrible bombardement, alors que les murs du fort Sumter étaient en grande partie écroulés, l'amiral Dahlgreen essaye encore de l'enlever avec ses troupes de débarquement. Il ne fut pas plus heureux, et ce n'est que le 18 février 1865 que les fédéraux purent enfin entrer dans ce fort, abandonné par ses défenseurs, alors que le général Sherman forçait les confédérés à évacuer Charleston. L'amiral Dahlgreen n'avait pas suffisamment escompté les difficultés inhérentes à un pareil débarquement contre de si vaillants défenseurs, alors que la position seule du fort dans une île de petite dimension le rendait presque inexpugnable.

En Chine, nous allons échouer pour d'autres motifs.

En août 1884, l'amiral Lespès reçoit l'ordre de détruire les fortifications de Kelung et d'occuper les charbonnages.

Il dispose du *La Galissonnière*, sur lequel sont embarquées les compagnies de débarquement du *Bayard*, du *Lutin* et du *Villars*. Le 5 août, l'amiral canonne les forts. L'attaque est conduite avec vigueur, et avec l'audace que justifie la valeur secondaire de nos adversaires chinois. La canonnade, commencée à 8 heures du matin, est terminée à 9 heures. La poudrière du fort principal avait sauté; les Chinois avaient abandonné leurs ouvrages. L'amiral Lespès fait immédiatement occuper ces ouvrages abandonnés, ce qui ne présente aucune difficulté. Il a même le soin judicieux de faire occuper les hauteurs qui dominent ces ouvrages par la compagnie du *Bayard*. Il semblait donc que l'amiral allait pouvoir réaliser le programme qui lui avait été donné. Ce n'était qu'une illusion.

Le 6 août, la compagnie de débarquement du *Villars* se porte sur Kelung. D'un camp retranché occupé par les Chinois partent des coups de feu, et la compagnie du *Villars* bat en retraite. Bientôt les tirailleurs chinois se montrent en grand nombre, débordent nos petits effectifs et cherchent, conformément à leur tactique habituelle, à nous envelopper. La compagnie du *Bayard* bat en retraite à son tour, et, à 5 heures du soir, toutes les compagnies de débarquement remontent à leurs bords.

L'échec était complet.

Les forces dont on disposait étaient insuffisantes pour résister à une contre-attaque des Chinois, beaucoup plus nombreux que nous; si cette éventualité se produisait, et elle était probable, un échec en devait être la conséquence, et c'est ce qui est arrivé.

Le débarquement à Tamsui s'exécute le 8 octobre 1884.

L'amiral Lespès, qui avait le malheureux privilège d'être chargé des opérations qui ne devaient pas réussir, disposait de 600 hommes pour ce débarquement: 120 du *La Galissonnière*, 120 de la *Triomphante*, 100 du *Bayard*, 130 du *d'Estaing* et

du *Château-Renaud*, 130 du *Tarn* et du *Duguay-Trouin*. Il ne pouvait y avoir beaucoup de cohésion entre ces compagnies, et officiers et matelots allaient sans doute, pour la première fois, essayer de faire devant l'ennemi les manœuvres tactiques indispensables pour atteindre l'objectif qui leur était donné, à savoir l'occupation du fort Rouge et ensuite du fort Blanc. L'amiral avait eu soin de mettre auparavant le fort Blanc hors de service par le tir de l'artillerie de ses navires; il avait agi de même avec le fort Rouge, dont on avait remarqué la défense courageuse. Les compagnies de débarquement, au lieu de s'emparer tout d'abord du fort Rouge, le laissent sur leur flanc gauche, ainsi que le camp retranché, et se jettent sur le fort Blanc. La manœuvre était détestable, et si médiocres que fussent les chefs chinois, ils n'hésitèrent pas à profiter de l'excellente occasion que nous leur offrions. Notre mouvement avait commencé à 9h 55^m du matin. A 11h 45^m, on signalait à l'amiral que les munitions manquaient, que les pertes étaient sérieuses et qu'on se retirait. A 1h 10^m, les embarcations quittaient la plage et les compagnies de débarquement rentraient à bord.

L'attaque des compagnies de débarquement a été certes très défectueuse, il faut le reconnaître; mais, en égard aux positions occupées par les Chinois et à leurs gros effectifs, cette opération ne devait aboutir qu'à cet échec sanglant.

Nous réussissions quelque temps après dans l'affaire des îles Pescadores. Nous avons mis alors à profit une expérience trop chèrement acquise.

De tout ce qui précède, on peut conclure que :

Le débarquement d'une colonne expéditionnaire chargée d'agir concurremment avec une escadre et ayant pour objectif de s'emparer d'un point donné est une opération qui, à l'heure actuelle en Europe, ne pourrait réussir que grâce à des circonstances tout à fait exceptionnelles sur lesquelles il ne faudrait généralement pas compter;

Cette opération est susceptible de donner des résultats utiles dans les pays hors d'Europe, dont les populations sont peu organisées et peu guerrières, sous la réserve d'agir avec des troupes suffisantes conduites conformément aux règles de la guerre.

Débarquement d'un corps d'armée ou d'une armée ayant pour objectif de prendre pied dans un pays défendu par des forces organisées.

Le débarquement d'un corps d'armée ou d'une armée ayant pour objectif de prendre pied dans un pays défendu par des forces organisées, d'y poursuivre la lutte contre l'ennemi, et quelquefois de faire la conquête de tout ou partie du territoire envahi, constitue une opération militaire minutieuse et difficile dans sa préparation, périlleuse dans son exécution, souvent aléatoire dans ses résultats.

La France a fait un grand nombre de débarquements rentrant dans cette catégorie, avec des alternatives de succès et de revers.

Nous n'en citerons qu'un petit nombre suffisant pour montrer les façons très diverses dont nous avons opéré.

En 1798, le Gouvernement français veut faire une expédition en Irlande. Il est pressé; il ne veut pas attendre que tous les moyens nécessaires soient réunis, et il procède par l'envoi successif de petits paquets, cette méthode vieille comme le monde, détestable autant qu'elle est ancienne, et qu'on appliquera sans aucun doute encore dans l'avenir.

L'insuccès fut tel qu'il devait être, comme on en pourra juger par le très court récit qui suit:

Le général Hardy devait commander l'avant-garde du corps expéditionnaire destiné à opérer en Irlande.

500 hommes de troupes sont d'abord embarqués sans les ordres du général Humbert sur les frégates *la Concorde*, *la Franchise* et *la Méléée*. Cette division, partie de Brest le 6 août 1798, arrive le 21 août dans la baie de Killala, et les troupes

sont immédiatement débarquées. Le 8 septembre, le général Humbert et les troupes sous ses ordres sont obligés de se constituer prisonniers.

3.000 hommes partent quelques jours après, le 10 septembre, mais la division navale qui les porte est attaquée à son arrivée sur les côtes d'Irlande le 10 octobre 1798; elle est battue et tombe presque tout entière au pouvoir de l'ennemi.

La Restauration procède, pour la conquête d'Alger, avec un soin, une méthode, une science de la préparation de la guerre, auxquels on ne saurait trop rendre justice. C'est un modèle à imiter, ce qu'on n'a pas toujours fait dans la suite.

Nous laisserons sur ce point la parole à Camille Rousset :

»L'expédition d'Alger est un modèle de préparation militaire et navale. Lorsque, après trois mois d'une activité de jour et de nuit, prévoyante et réglée, la flotte française, sortie le 25 mai 1830 de la rade de Toulon, s'éloignait en pleine mer, dans l'ordre majestueux de ses longues et superbes colonnes, au centre l'escadre de débarquement et l'escadre de bataille, à 4 milles sur la droite l'escadre de réserve, à 4 milles sur la gauche le convoi, c'était, parmi les nombreux témoins accourus pour saluer ce magnifique départ, comme parmi les 36.000 soldats emportés d'un seul coup, le même sentiment de satisfaction, de confiance et de sécurité. Ils savaient, les uns et les autres, que rien n'avait été négligé pour le succès de l'expédition, ni le choix et l'instruction des hommes, ni l'armement et l'installation des navires, ni le matériel de débarquement, ni les engins de guerre, ni les approvisionnements de munitions et de vivres, ni les moyens de communication et de transport, qu'en un mot rien ne manquait; mais, pour atteindre à cette perfection relative, il n'avait pas fallu moins de trois mois d'une activité de jour et de nuit, prévoyante et réglée, on ne saurait trop le redire."

Il est bien peu de personnes qui se rendent compte de l'effort énorme qu'il a fallu faire pour embarquer ces 36.000 hommes, soit trois divisions avec leur cavalerie, leur artillerie,

le génie, le train des équipages, l'intendance, les subsistances militaires, l'habillement et le campement, le service de santé, l'état-major du génie, l'état-major de l'artillerie, l'état-major général.

Les bâtiments de guerre et de commerce employés à l'expédition se décomposaient ainsi qu'il suit :

Bâtiments de commerce.

Transports affrétés	347
Bateaux de divers types composant la flotille de débarquement	140
Chalandes et bateaux à fond plat.	85
TOTAL	<u>572</u>

Bâtiments de guerre.

Vaisseaux de 74 canons armés en guerre.	3
Vaisseaux armés en flûte	8
Frégates de premier rang armées en guerre	8
Frégates de deuxième rang armées en guerre	6
Frégates de troisième rang armées en guerre	3
Frégates armées en flûte	7
Corvettes de 20 canons	7
Bricks de 20 canons	14
Bricks de 10 canons et au-dessous	12
Canonnière-brick	1
Corvettes de charge	7
Gabares	9
Bombardes	8
Goûlettes	2
Transport	1
Balancello	1
Bateaux à vapeur.	7
TOTAL.	<u>104</u>
TOTAL GÉNÉRAL.	<u>676</u>

Ce nombre de bâtiments surprendra, sans aucun doute, ceux qui n'ont aucune idée de tout ce qui est nécessaire à une armée pour être susceptible de tenir la campagne.

Aujourd'hui, avec les grands types de navires qui existent, il n'est pas douteux qu'on ne puisse réduire ce nombre.

Déduction faite des navires armés en guerre, qui doivent être joints à une flotte de transport dans certains cas, on peut admettre que pour transporter une armée composée de 60.000 hommes, soit deux corps d'armée de 30.000 hommes, avec leurs états-majors, leur artillerie, leur train, leur cavalerie, leurs chevaux, leurs munitions, leurs services accessoires, il faudrait au minimum 200 grands vapeurs. Il n'y a pas de nation qui puisse improviser en quelques jours la réunion d'un pareil nombre de grands navires.

Quoi qu'il en soit, nous constaterons que la France, après cette grande expédition d'Alger, semble avoir dépensé ce qu'elle avait d'esprit d'ordre, de méthode, de judicieuse prudence et de puissance d'organisation; ou, plus exactement, elle ne paraît plus vouloir se servir de ces qualités qu'elle possède à un si haut degré.

Nous ne dirons que quelques mots de ce qui a été fait à l'époque de la guerre de Crimée. On est pressé, on fait vite et mal. Le maréchal de Saint-Arnaud, dans son style pittoresque, fatigué de passer tour à tour du *Solon* sur le *Christophe-Colomb*, puis sur le *Casarelli*, puis sur le *Chaptal*, écrivait cette boutade : « On ne promène pas un maréchal de France, général en chef, comme une cantinière hors d'âge. »

Écoutons encore le général Thoumas, alors capitaine d'artillerie, arrivant à Marseille :

« Il nous fallait donc traverser tout Marseille pour conduire au fort Saint-Nicolas le matériel que nous amenions d'Avignon, revenir ensuite sur nos pas et traverser la ville en sens contraire pour aller caser nos chevaux au lazaret transformé en caserne ; après quoi mon capitaine commandant et les servants à pied de la batterie s'embarqueraient sur l'*Égyptus*, tandis que je resterais à Marseille avec les conducteurs et les attelages (1). Toujours la continuation des mêmes errements. Après avoir envoyé

(1) Le matériel destiné à cette batterie, qui n'était pas celui qu'elle avait apporté d'Avignon, partait le soir même sur un autre navire.

en Turquie de l'infanterie sans artillerie, on y envoyait maintenant de l'artillerie sans attelages pour la traîner.

«En dehors des vrais principes, tout est erreur.

«Or les vrais principes, grâce à une cruelle expérience, nous en sommes maintenant convaincus, c'est qu'avant de mettre une troupe en ligne, il faut la constituer complètement, parce qu'une fois en ligne, elle ne peut plus être constituée.»

Camille Rousset écrit d'une façon plus générale, mais tout aussi topique :

«Il y eut à Marseille comme un confluent de choses désordonnées; les détachements expédiés des corps et des dépôts à la hâte y arrivaient pêle-mêle, le matériel, les approvisionnements, les munitions, un jour par fragments, le lendemain par masses; c'était le chaos accumulé.»

Et cependant l'expédition du Crimée a réussi, nous en verrons plus loin la raison.

Une autre expédition a été faite quelques années après, l'expédition de Chine, avec un peu plus de méthode et de sagesse.

Le 2 novembre 1859, l'empereur arrêtait la composition des troupes qui devaient faire partie de l'expédition de Chine.

Ce n'est que le 5 décembre 1859, c'est-à-dire un long mois après, qu'appareille le premier navire *la Dryade*. Les autres partent successivement, et le 11 janvier 1860 part le dernier transport *le Duperré*.

Il avait fallu 16 navires et 37 jours pour embarquer 398 officiers et 7.577 hommes avec leur matériel, leurs munitions, etc. et il n'y avait pas *un seul cheval*.

L'expédition devait se les procurer sur place; et l'on sait toutes les difficultés que rencontra le général en chef pour réunir les chevaux nécessaires à sa petite armée. Il lui fallut plusieurs mois pour y réussir, ce qui retarda d'autant l'entrée en campagne.

L'expédition du Mexique est la véritable image de la direction décousue, incertaine, hésitante qui y présida depuis l'origine jusqu'à la fin. La théorie des petits paquets y trouve son application sur une grande échelle.

An premier départ (contre-amiral Jurien de la Gravière), il y avait un effectif de 2.400 hommes et de 250 chevaux. Le premier navire partit de France le 9 novembre 1861, et le dernier le 6 décembre ; total : 22 jours pour cet insignifiant effort.

Au deuxième départ (général de Lorencez), il y avait un effectif de 4.711 hommes et 613 chevaux. Le premier navire partit de France le 16 janvier 1862, le dernier le 9 février ; total : 24 jours.

Au troisième départ (général Douay), il n'est transporté que 431 hommes et 120 chevaux. Le premier navire partit de France le 24 mars et le dernier le 24 avril ; total : un mois.

Au quatrième départ (général Forey), il est transporté 3.416 hommes et 820 chevaux. Le premier navire partit de France le 14 juin 1862, le dernier le 28 juillet ; total : 44 jours.

Au cinquième départ, il fut transporté 19.907 hommes et 3.173 chevaux. Le premier navire partit de France le 23 août 1862, le dernier le 23 décembre ; total : 122 jours.

Enfin au sixième départ, il fut transporté 6.326 hommes et 388 chevaux. Le premier navire partit le 2 février 1863, le dernier le 13 février ; total : 11 jours.

Il y eut en outre quelques départs isolés.

En résumé, 113 navires ont transporté 38.493 hommes et 5.924 chevaux, ce qui fait en moyenne, par navire, 340 hommes et 50 chevaux. Et il ne faut pas oublier que l'outillage de l'armée du Mexique était insuffisant, que les services accessoires étaient trop parcimonieusement dotés, que l'encombrement à bord était trop grand, que les installations étaient des plus médiocres, et que l'on dut se procurer dans le pays et dans les pays voisins des chevaux et des charrois, ce qui ne laissa pas que d'être très difficile. Pour transporter dans des conditions satisfaisantes cette petite armée, il aurait fallu 130 grands vapeurs.

L'extrait suivant de l'ouvrage du général Niox montrera combien au début, tout au moins, la préparation de cette guerre était défectueuse sous tous les rapports.

Il s'agit de la première expédition commandée par l'amiral Jurien. Il n'y avait qu'une batterie d'artillerie pour 2.400 hommes.

On pourrait penser qu'on a tout fait pour qu'elle soit à hauteur de ses devoirs.

Le général Niox édifiera sur ce point :

« La batterie d'artillerie de la marine devait être formée au moyen du personnel de canonnières de la marine se trouvant à la Guadeloupe. Les six canons rayés de 4, le matériel de la batterie et un approvisionnement de 480 coups par pièce étaient fournis par le département de la guerre; ils devaient être directement expédiés à la Vera-Cruz, où seraient réunis les cadres d'officiers et les canonnières. On pensait pouvoir se procurer les attelages au Mexique même, on tout au moins dans les Antilles; on n'expédia de France que des harnachements. On ne s'occupa pas non plus des canonnières conducteurs, supposant qu'il serait facile d'y suppléer soit par des volontaires pris dans les colonies de la Martinique et de la Guadeloupe, soit par des auxiliaires d'infanterie de la marine. Cependant un détachement du train d'artillerie fut envoyé avec les animaux nécessaires pour les transports de toutes les munitions. L'instruction des canonnières et des conducteurs, le dressage des chevaux sont d'ordinaire l'objet de soins minutieux, et souvent, si l'une de ces conditions a été négligée, l'artillerie, loin d'être un appui, perd toute action efficace. Il y a donc lieu de s'étonner de la manière dont fut organisée la batterie destinée à l'expédition. Que serait-il arrivé s'il avait fallu opérer sur la côte du Mexique un débarquement de vive force? Les canonnières de la marine ne connaissaient pas le service d'une batterie montée; ils n'avaient jamais eu entre les mains de pièces de 4 rayées, de plus on verra combien il fut long, difficile et surtout dispendieux de se procurer les attelages; enfin le bâtiment sur lequel furent embarqués les canons et le matériel quitta les côtes de France douze jours après le départ de l'amiral Jurien, et arriva à la Vera-Cruz vingt-deux jours après lui. »

Nous pouvions citer beaucoup d'autres faits analogues; celui qui précède suffit pour avoir une idée exacte des notions si confuses, si imparfaites, si insuffisantes, si dangereuses que nous avions à cette époque sur la préparation de la guerre.

Après la rude leçon de 1870, il semble que l'on a dû revenir aux vraies traditions, à celles de l'Empire et de la Restauration. Et cependant au Tonkin, non plus en 1861, mais vingt ans après, on n'a pas fait beaucoup mieux ; des batteries sont arrivées par fragments successifs, des canonniers ont tiré contre l'ennemi leur premier coup de canon. L'organisation des batteries était encore très défectueuse.

L'expédition d'Égypte par les Anglais a été souvent citée comme un exemple remarquable de la rapidité avec laquelle cette grande puissance maritime pouvait jeter des forces considérables en pays ennemi. Quand on veut bien y regarder de près, on s'aperçoit qu'il y a une singulière exagération dans cette manière de voir.

L'effectif des troupes à expédier d'Angleterre était le suivant :

- 780 officiers ;
- 13.500 hommes ;
- 3.800 chevaux.

L'embarquement se fit avec beaucoup de méthode ; chaque navire portait une fraction constituée de combattants avec tout ce qui lui était nécessaire pour entrer en campagne.

Les ordres furent donnés le 20 juillet 1882. Le 21 août, le dernier bataillon arrivait en Égypte. Il a donc fallu, en réalité un mois (1) pour faire cet effort insignifiant de porter 14.000 hommes environ et 3.800 chevaux à Alexandrie. Si l'on déduit de ce temps la durée moyenne du voyage, onze jours, il reste vingt et un jours pour l'intervalle séparant le premier départ d'Angleterre du dernier. Et encore faut-il remarquer que les préparatifs avaient commencé dès le mois de juin, et que les premiers régiments d'infanterie étaient arrivés sur le sol égyptien le 18 juillet. Ce n'est, il est vrai, qu'à partir du 20 juillet qu'on procéda avec une grande activité, mais on ne saurait

(1) Le contingent indien comprenait 7.500 combattants et près de 7.000 bêtes de somme. Les premières troupes quittaient Bombay le 22 juillet 1882, et les dernières le 26 août, soit plus d'un mois d'intervalle entre le premier et le dernier départ.

soutenir sérieusement qu'on n'ait pas profité à ce moment de tout ce qui avait été fait en juin et pendant les premiers vingt jours de juillet. Il est un autre enseignement qui est tout à l'honneur de l'Angleterre, c'est le soin et la méthode avec lesquels on a procédé. On n'a pas vu ce spectacle que d'autres puissances ont donné à diverses reprises de voir, par exemple, un navire débarquer des artilleurs dont les canons sont sur un autre transport, dont les chevaux sont sur un troisième, et tous ces navires arrivant les uns après les autres. On n'a pas vu les services accessoires et les services de l'arrière pour ainsi dire réduits à rien. Les navires-hôpitaux en particulier étaient organisés avec un luxe et un confort qui sont restés à juste titre célèbres. Pour le transport des vivres, du matériel des chemins de fer, des munitions de toutes sortes, rien ne fut négligé. Il avait fallu de ce fait 41.000 tonnes environ.

Quoi qu'il en soit, il ressort de cette campagne d'Égypte que l'embarquement de 15.000 hommes avec leur artillerie, leurs munitions, leurs hôpitaux, leurs services de l'arrière, leurs états-majors constitue déjà un effort considérable pour la plus grande nation maritime du monde (1).

L'impression générale qui se dégage des quelques faits que nous venons de rappeler, c'est que le débarquement ayant pour objectif de prendre pied avec un corps d'armée ou une armée dans un pays défendu par des forces organisées réussit presque toujours, contrairement à ce que nous avons dit au commencement de ce paragraphe.

La conclusion rationnelle est un peu différente.

En Europe, sur le territoire d'une grande nation armée, nous ne craignons pas de dire que le débarquement défini plus haut devient une impossibilité.

Le baron von der Goltz a écrit :

» Le gros public sera toujours vivement impressionné de voir subitement paraître sur la côte l'ennemi que l'on croyait bien loin de l'autre côté de la frontière. Figurons-nous simplement

(1) L'expédition d'Égypte du général Bonaparte comprenait 13 vaisseaux, 17 frégates et 400 transports portant 23.000 hommes.

une armée de 40.000 ou 50.000 hommes jetée soudain sur les points de notre côte de la Baltique, d'où l'on menace le plus directement Berlin, à savoir l'embouchure de l'Oder, et se mettant en marche. Eh bien ! les cinq ou six jours qu'il lui faudrait pour arriver à la capitale suffiront pour lui opposer des forces supérieures.

« Les débarquements sont donc, pour un État peuplé et jouissant d'une bonne organisation militaire, plutôt un épouvantail qu'un danger sérieux. »

Les Allemands nous paraissent donc avoir pour les débarquements la dédaigneuse considération que Napoléon avait pour les bombardements.

On objectera sans doute que la guerre de Crimée a réussi.

Von der Goltz a répondu à cette objection :

« Si, en Crimée, les armées débarquant sur une terre étrangère eurent le dessus sur les forces mêmes du pays, la cause en était que les communications des assaillants par mer, malgré toutes les difficultés, étaient meilleures encore que celles du défenseur dans son propre pays. Si le réseau des chemins de fer avait été en 1854 ce qu'il est maintenant, les 120.000 Français, Anglais, Turcs et Sardes n'eussent pas pu tenir longtemps. »

En outre il faut observer qu'en jetant un corps d'armée sur les côtes de l'ennemi, on affaiblit d'autant l'armée qui combat à la frontière menacée, et cette idée s'impose si nettement qu'en 1870 les projets de débarquement sur les côtes allemandes ont été abandonnés avant d'avoir reçu un commencement d'exécution.

L'état-major général allemand était si convaincu qu'une pareille diversion serait une faute de principe, qu'en 1870, dans son projet d'opération qui se basait sur la supériorité des forces qui pouvaient être opposées aux nôtres, il ajoutait :

« Cette supériorité sera augmentée encore sur le point où sera frappé le coup décisif, si les Français se laissent aller à faire des expéditions contre les côtes de la mer du Nord et dans l'Allemagne du Sud. »

C'était traiter avec un dédain, d'ailleurs trop justifié, nos projets de débarquement.

Nous pensons que la condamnation de ces sortes d'opérations sur le territoire d'une grande nation armée ne saurait être plus nette que dans cette citation encore empruntée à von der Goltz :

« Rarement les résultats obtenus par les expéditions de débarquement contre-balanceront le détriment qui naît pour l'armée de l'affaiblissement causé par l'envoi d'une fraction de ses forces. Avant que le corps de débarquement n'ait remporté des succès éclatants, avant que la flotte n'ait occupé une série de points sur la côte, le corps ne jouira que d'une liberté d'action et d'évolution fort restreinte. Il ne pourrait obvier à cela qu'en déployant une grande audace et en avançant de façon à surprendre l'ennemi, et, pour ce faire, il lui faudrait de la cavalerie ; or il n'en a pas. Un corps de débarquement devrait même en avoir beaucoup pour s'orienter vivement en tous sens, pour détruire les voies ferrées sur de grandes distances et pour pouvoir arrêter les défenseurs qui arrivent de toutes parts. Mais les chevaux sont, cela va de soi, plus difficiles encore à transporter par mer, à débarquer que les hommes et le matériel ; c'est pourquoi la cavalerie justement fera défaut.

« L'organisation militaire des grandes nations européennes est à cette heure complète, au point que, si toutes les troupes de l'armée active et de la réserve étaient engagées sur les frontières ou en pays ennemi, on pourrait réunir quand même très vite des forces supérieures contre un débarquement.

« Des troupes de dépôt en nombre considérable ne seront pas encore parties et seront disponibles dans une garnison. De grandes forteresses intérieures que l'armée ennemie ne menace pas pourront céder des unités intactes considérables. Des levées improvisées du Landsturm pourront se faire alors, et elles réussiront du moment que le sol du pays natal est menacé. Le télégraphe et les chemins de fer, que rien n'empêchera de donner tout ce qu'ils peuvent, serviront à amener les forces des provinces les plus reculées. L'assaillant pourra, il est vrai, aussi se renforcer en faisant venir un deuxième corps de débarquement, mais, jusqu'à ce qu'il arrive, il se passera bien du temps, et le sort du premier aura été décidé dans l'intervalle.

» Les débarquements, les expéditions sur les côtes ennemies ont donc non seulement à lutter avec de grandes difficultés, ils ne promettent en outre généralement que de médiocres résultats. D'où il ressort qu'on ne devra les entreprendre que dans des conditions exceptionnellement favorables.

» Une de ces conditions, c'est d'avoir beaucoup de forces en trop. Si l'Allemagne était attaquée par deux grandes puissances à l'est et à l'ouest, leurs flottes et leurs armées réunies pourraient bien fournir les moyens suffisants pour exécuter avec des forces imposantes un débarquement sur ses côtes. Il serait possible aussi de faire concorder les opérations de l'armée de débarquement de l'une des puissances avec celles de son armée opérant en rase campagne. De cette façon, on pourra compter sur des succès plus grands encore. Si, en 1870, le Danemark avait pris parti pour la France, celle-ci aurait pu avoir l'idée de débarquer des troupes sur la côte danoise de la mer Baltique, facilement accessible, pour entreprendre, en s'adjoignant les forces danoises, une expédition contre le cours inférieur de l'Elbe. Le Danemark eût remédié au manque de cavalerie, qui autrement se fût désagréablement fait sentir. De même, l'armée eût atteint un chiffre respectable. Toute la monarchie danoise lui eût servi de base. Mais dans ces conditions il n'y a plus au fond d'expédition de débarquement. Une partie seulement des forces réunies aura été amenée, par mer, sur le lieu de concentration.

» Pour s'assurer une certaine liberté d'action et d'évolution sur le sol ennemi, on fera toujours bien de soumettre les côtes sur une certaine profondeur. Si une île est située près de cette côte, elle fournira un lieu sûr pour le débarquement et le rassemblement des troupes; mais alors il n'y aura plus de surprise possible, le défenseur ayant le temps de prendre ses dispositions. Il est clair que des entreprises faites depuis la côte sur une grande échelle, dirigées contre le cœur même du pays, ayant un but important, visant peut-être même la capitale ennemie, ne seront possibles que si les forces de l'État attaqué ont été épuisées totalement par une longue lutte, s'il n'a plus ni hommes,

ni chevaux, ni armes pour arrêter les armées ennemies envahissantes."

Nous ajouterons que les débarquements dont nous nous occupons deviendront encore plus aléatoires dans l'avenir, et cela parce que la rapidité de mobilisation devient de plus en plus grande au fur et à mesure que l'organisation militaire devient plus parfaite, que les moyens rapides de communication se perfectionnent et s'accroissent, et que le nombre des communications télégraphiques va en augmentant.

En outre, un corps d'armée ou une armée qui veut prendre pied sur le territoire ennemi doit, dès son débarquement, pouvoir s'éclairer, marcher et combattre. Il lui faudra sa cavalerie, son artillerie attelée, son train, son parc. Il faudra par conséquent une flotte considérable pour la porter, flotte qu'il faudra du temps pour réunir.

A cette époque d'informations si promptes et si nombreuses, on ne saurait se flatter de pouvoir garder le secret d'un pareil rassemblement de navires, et, par suite, l'ennemi sera certainement prévenu. Il pourra ne pas savoir à quel point se fera le débarquement. Cela n'a qu'une importance secondaire. Il saura qu'il va être attaqué sur ses côtes, et il connaîtra à peu près l'effectif du corps de débarquement. Il devra, dès que cela lui sera possible, faire refouler vers l'intérieur tous les moyens de transport, afin de laisser dans le plus grand embarras les troupes débarquées, si elles ont compté sur les ressources du pays. Il fera même évacuer tous les vivres qu'il pourra afin de forcer l'assaillant à s'empêtrer en plus d'un convoi. Enfin, comme il lui sera toujours facile d'avoir la supériorité sur la cavalerie de l'assaillant, il forcera cette dernière à se rabattre sur le corps d'armée ou sur l'armée, et le corps de débarquement devra renoncer presque de suite à pouvoir s'éclairer, alors qu'il en a le plus grand besoin. Celui-ci se trouvera donc dans une position déjà peu enviable avant de combattre son adversaire, qui lui, au contraire, sera largement pourvu de tout ce qui lui est nécessaire, sera parfaitement renseigné, et trouvera sur son territoire tout l'aide dont il aura besoin.

Aussi la question qui se pose, à notre avis, quand il s'agit de s'opposer à ces débarquements peu probables, ce n'est pas, comme le pensent quelques-uns, d'immobiliser à cet effet une fraction importante des forces vives du pays, mais bien au contraire de faire reposer pour une grande part cette défense sur des hommes ne faisant plus partie de l'armée.

Nous estimons, en un mot, que la défense des côtes et la défense mobile qui s'y rapporte pourraient et devraient être confiées, pour une grande part, à des hommes hors d'âge, et nous entendons par des hommes hors d'âge ceux qui n'appartiennent plus à l'armée, sous la réserve d'assurer le commandement et d'avoir un noyau suffisant de l'armée, particulièrement pour la cavalerie et l'artillerie.

Nous sommes persuadés que, par la logique des choses, on sera conduit à créer des troupes de cette sorte, qui, en France, seraient composées d'hommes âgés de 45 à 50 ans, qu'on pourrait appeler des vétérans, et qu'on organiserait de telle manière que tout naturellement ils seraient chargés de veiller sur leur propre sol, de défendre leurs propres biens. L'organisation régionale s'imposera, et d'autant plus qu'elle permettra, sans aucune difficulté, la mobilisation de ces vétérans le long des frontières maritimes, les seules dont nous nous occupons ici. Ces vétérans, qui seraient nécessairement placés sous les ordres du ministre de la guerre, lui permettraient de disposer d'une bonne partie des troupes de l'armée active qui, pendant un certain temps, peuvent être plus ou moins immobilisées aujourd'hui par la crainte d'éventualités qui se présenteront si rarement.

Quelle que soit l'organisation que nous réserve l'avenir pour assurer la défense des côtes, il n'y a aujourd'hui, non seulement aucune crainte à avoir pour notre littoral, mais encore, à notre avis, on doit regretter que des forces militaires, susceptibles d'un emploi plus utile au pays, y soient consacrées en trop grande quantité.

S'il s'agit d'un débarquement en Afrique ou en Asie, il sera toujours possible, s'il a été bien préparé, et il réussira toutes

les fois que les troupes débarquées auront un effectif suffisant, seront munies de tout ce qu'il leur faut pour marcher et combattre, et seront conduites avec vigueur et habileté. Le facteur essentiel du succès sera la rapidité d'exécution ne laissant pas à l'ennemi surpris, mal organisé, mal commandé souvent, le temps nécessaire pour reprendre son sang-froid et réunir ses forces.

»Le premier soin, dit Jomini, doit être de s'assurer d'un port fortifié ou du moins d'une langue de terre facile à retrancher, et à portée d'un bon mouillage, afin qu'en cas de revers le rembarquement puisse se faire sans trop de précipitation et de pertes."

Enfin, dans ces pays lointains, on n'oubliera pas que le climat est un plus terrible adversaire que l'ennemi.

»L'expédition considérable dirigée en 1802 contre Saint-Dominique est remarquable comme descente, elle échoua ensuite par les ravages de la fièvre jaune" (Jomini).

Il faut donc, pour tout ce qui concerne l'hygiène des troupes, imiter nos voisins les Anglais. C'est incontestablement très coûteux, mais, en réalité, c'est encore une économie. Il faut, en outre, ne pas perdre de vue que l'artillerie est un facteur indispensable de succès. Elle permettra de diminuer beaucoup les pertes à subir et d'obtenir des succès décisifs, à moins qu'on ne commette cette faute, plus répandue encore que celle de ne pas s'en servir, à savoir de tirer trop longtemps, et de laisser l'ennemi rompre le combat et se retirer avant qu'il ait été abordé.

En Amérique, il est plus difficile de prévoir ce qui résulterait d'un débarquement.

Jomini cite le débarquement suivant, qu'il fait suivre de quelques réflexions que nous reproduisons également.

»Les Anglais firent, dans la même année 1815, une entreprise qui peut être rangée parmi les plus extraordinaires, nous voulons parler de celle contre la capitale des États-Unis d'Amérique. On vit, au grand étonnement du monde, une poignée

de 7.000 à 8.000 Anglais, descendre au milieu d'un État de 10 millions d'âmes, pénétrer assez avant pour s'emparer de la capitale et y détruire tous les établissements publics; résultats dont on chercherait vainement un autre exemple dans l'histoire. On serait tenté d'en accuser l'esprit républicain et anti-militaire de ces provinces, si l'on n'avait pas vu les milices de la Grèce, de Rome ou de la Suisse défendre mieux leurs foyers contre des agressions bien plus puissantes, et si, dans cette même année, une expédition anglaise plus nombreuse que l'autre n'avait été totalement défaite par les milices de Louisiane sous les ordres du général Jackson."

Ce fait, si étonnant qu'il paraisse, ne nous surprend pas; contre un pays qui ne se prépare à la lutte qu'après le commencement des hostilités, tout est possible au début.

Nous ne croyons pas qu'on puisse aujourd'hui recommencer un pareil coup d'audace avec des chances de succès: les États-Unis sont encore trop près de la guerre de Sécession pour n'avoir pas conservé beaucoup des qualités militaires dont ils ont fait preuve à cette époque.

Ce n'est que contre quelques petites républiques de l'Amérique, mal armées, mal organisées, souvent en proie à la guerre civile, qu'on pourrait encore tenter pareille aventure.

CONCLUSIONS.

Si, maintenant, nous jetons un coup d'œil d'ensemble sur les divers points que nous venons d'examiner, nous pourrions en tirer quelques conclusions générales.

Tout d'abord, pour juger la valeur des opérations maritimes que nous avons successivement étudiées, à savoir:

- 1° l'attaque des batteries de côte;
- 2° les bombardements;
- 3° le forçement des passes;
- 4° les débarquements,

il faut distinguer, suivant qu'il s'agit de la guerre en Europe ou hors d'Europe.

En Europe, ce qui frappe surtout, c'est que, pour ce qui concerne les opérations maritimes citées plus haut, la puissance défensive a fait plus de progrès que la puissance offensive, ou du moins a plus profité que cette dernière de toutes les récentes découvertes.

La grande puissance des bouches à feu, la précision de leur tir, l'emploi des appareils donnant la distance, la direction et la vitesse du but, l'emploi des explosifs puissants dans les obus, la substitution des poudres sans fumée aux poudres noires pour la charge des canons, la nouvelle organisation défensive des ouvrages, les torpilleurs, les torpilles fixes, les feux électriques, ont accru considérablement la valeur défensive des batteries à terre, tandis que le navire qui représente la puissance offensive, tout en ayant aujourd'hui des canons plus puissants, des cuirasses plus résistantes, etc., n'en a pas moins conservé, avec un prix de revient beaucoup plus considérable, une fragilité si grande qu'il peut être mis hors de combat par un projectile. Ce prix de revient considérable constitue une cause d'infériorité de plus, par cela même qu'il est exclusif de toute offensive dont le résultat n'est pas en rapport avec le risque que court le navire.

Et ce n'est là que le petit côté de la question.

La transformation des armées permanentes d'autrefois en nations armées a déplacé et transformé les objectifs des grandes guerres sur le continent. Des voies ferrées nombreuses sillonnent les divers pays pour permettre la mobilisation rapide de toutes les forces nationales. Des communications télégraphiques relient tous les points qui ont une importance, si petite qu'elle soit, pour la défense du territoire. La guerre revêt fatalement le degré d'énergie, de violence, d'efforts surhumains qui est nécessaire pour réduire l'adversaire. Les petites chicanes d'autrefois ne sont plus de mise; elles ne sauraient avoir sur l'issue de la lutte beaucoup plus d'influence qu'une goutte d'eau sur le niveau de l'Océan. De telle sorte que, en ce qui concerne les opérations maritimes visées dans cette étude, non seulement la puissance défensive s'est accrue plus que la puissance offen-

sive, mais ces opérations elles-mêmes ont perdu presque toute leur valeur.

On entend souvent parler du ravage des côtes par l'artillerie des escadres, ce sont là, en général, des rêveries qui ne méritent pas d'arrêter l'attention. On ne pourrait ainsi que causer un léger ennui aux populations du littoral : et ce n'est pas pour si peu que les nations européennes se battent aujourd'hui entre elles.

Aussi sommes-nous de ceux qui trouvent que l'établissement de trop nombreuses batteries sur les côtes constitue une dépense bien inutile. C'est avec une très grande parcimonie qu'elles doivent être établies.

On défend autrement aujourd'hui les côtes d'un grand pays : les batteries ne sont là que pour empêcher un coup de main sur quelques villes importantes, ou protéger un arsenal, dont la conservation importe à la défense nationale. Il ne faut pas chercher à mettre à l'abri chaque baie, chaque crique, chaque point du littoral que peut utiliser l'ennemi en vue de tel ou tel objectif, par cela même que ces divers points sont aujourd'hui, sans y mettre aucun ouvrage, beaucoup mieux défendus qu'ils ne l'ont jamais été.

En effet, que peut l'escadre ennemie ?

Exécuter un bombardement.

Nous avons montré que cette opération militaire très bruyante n'avait en réalité qu'une valeur insignifiante.

Débarquer des troupes et tenter un coup de main ?

Nous avons montré que, dans l'état actuel des nations armées, c'était là une aventure qu'il ne faudrait pas courir. On peut souhaiter que son ennemi commette cette faute. Bien plus, à notre avis, il faudrait même l'y inciter, l'y aider si c'était possible. Avec les ressources et la rapidité de la mobilisation actuelle, les troupes débarquées seront bien vite jetées à la mer. Pour qu'il en soit autrement, il faudrait que l'état-major général de l'armée, dans chaque pays, n'ait pas prévu de pareilles éventualités ; autant vaudrait supposer que cet état-major général n'aura pas préparé la guerre, sa seule occupation.

Et notons encore que, chez les nations armées, il n'y aura pas lieu d'immobiliser des troupes d'attente pour résister à de pareilles éventualités; ce serait là faire le jeu de ses adversaires et commettre une lourde faute.

La défense des frontières de terre et de mer d'un pays est une; elle est, en France, dans les mains du Ministre de la Guerre, et il ne doit pas, à notre avis du moins, chercher à faire de petits paquets de troupe placés dans les divers et nombreux points où l'imagination craintive des intéressés verra le péril. Les forces actives du pays doivent pouvoir faire face, en temps utile, aux nécessités militaires, d'où qu'elles viennent. C'est là la condition primordiale, essentielle; les chemins de fer les porteront partout où besoin sera. Aussi sommes-nous surpris de voir de temps à autre, chez quelques grandes nations, une agitation, un peu factice sans doute, dont l'objectif semble être d'augmenter démesurément la défense fixe des côtes et d'y immobiliser beaucoup d'hommes et d'officiers qui seraient incontestablement beaucoup plus utiles ailleurs.

Aux partisans de pareilles exagérations défensives, nous dirons: »Le péril n'est pas là", et nous pourrions ajouter: »Vous le savez aussi bien que nous."

Et c'est pour cela que nous avons proposé d'employer à la défense des côtes et à la défense mobile qui s'y rapporte ceux que nous avons appelés les hommes hors d'âge, c'est-à-dire ayant de quarante-cinq à cinquante ans, non pas exclusivement, mais pour une grande part de l'effectif total nécessaire.

Il est toutefois une de ces opérations maritimes pour laquelle il convient de faire une exception tout au moins relative. Nous voulons parler du forçement des passes. C'est là, à notre avis, une opération militaire, qui, *dans certaines conditions et dans certaines circonstances*, s'imposera, mais toujours en vue d'un résultat important à atteindre; il faut que ce dernier puisse compenser les dangers de toute nature, et, par conséquent, les avaries graves qu'on risquera fatalement dans une pareille attaque.

Nous n'avons parlé que des nations armées. Nous avons laissé de côté l'Angleterre.

Pour celle-ci, la situation est différente, par cela seul qu'elle a une armée organisée d'après les vieux errements et que ses milices ont un effectif réduit. Par suite, elle est plus vulnérable que les autres grandes nations armées continentales : elle a, il est vrai, pour elle, sa situation géographique privilégiée et sa flotte puissante. Nous pensons, néanmoins, que son organisation militaire actuelle n'est pas en rapport avec les nécessités de notre époque ; mais elle ne saurait être menacée sérieusement que par un Napoléon, et le monde n'a encore produit que trois soldats de cette envergure. Cela permet de supposer que l'Angleterre a devant elle tout le temps qu'il lui faudra pour modifier lentement son organisation militaire.

De ce qui précède, nous croyons pouvoir conclure que la transformation des anciennes armées permanentes en nations armées a en son contre-coup sur les opérations maritimes en Europe, en ce sens que l'attaque des batteries de côte ne se fera que beaucoup plus rarement ; que les bombardements, que Napoléon comptait pour rien en temps de guerre, conservent leur valeur nulle, ou à peu près nulle ; que les débarquements seront plus dangereux qu'utiles et ne s'exécuteront plus que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

Le rôle de la marine est donc, en Europe, modifié assez profondément, et il nous semble assez facile, en réfléchissant un peu sur les événements militaires de ces dernières années, de découvrir la voie dans laquelle les luttes maritimes entreront dans l'avenir. Nous ne jugeons pas devoir faire cette recherche, qui ne rentre pas dans le cadre de cette étude, qui n'est pas de notre compétence, et qui, de plus, a été certainement réalisée par l'état-major général de la flotte des diverses grandes puissances maritimes. Il nous sera permis toutefois de regretter de n'avoir pu satisfaire la curiosité bien naturelle que nous avons de connaître, tout au moins d'une façon générale, les idées qui ont cours à cet égard chez les grandes puissances étrangères. Le secret, autant que nous pouvons en juger, a été admirablement gardé.

Si nous passons maintenant hors d'Europe, nous constaterons que la situation est restée à peu près la même qu'autrefois en Afrique et en Asie. Certes on trouvera aujourd'hui, dans ces continents, des canons perfectionnés, achetés à l'industrie, et l'on en fait généralement un usage médiocre. On ne verra plus le vieux fusil à pierre, plus dangereux souvent pour celui qui s'en servait que pour celui contre qui il était dirigé; des fusils à tir rapide l'ont remplacé. On rencontrera des organisations militaires plus ou moins réussies. Il y aura même quelquefois à la tête de ces troupes des hommes d'une véritable valeur. Mais il n'en est pas moins vrai que tout cela n'est et ne saurait être pendant longtemps encore qu'une copie très affaiblie et souvent maladroite de ce que nous faisons en Europe.

Aussi l'attaque des batteries, les bombardements, les forçements de passe, les débarquements peuvent être employés comme autrefois sans hésitation.

Néanmoins, il ne faudra pas perdre de vue que les armes perfectionnées, alors même qu'on s'en sert médiocrement, ont rendu la défensive beaucoup plus puissante qu'elle ne l'était autrefois, et qu'il ne faudra attaquer des Chinois ou des Africains qu'avec des effectifs suffisants, et en appliquant convenablement les règles de la guerre, sous peine d'essuyer de vrais désastres.

Quant à l'Amérique, les nations qu'elle renferme peuvent se diviser en deux : celles qui ont des qualités militaires très sérieuses, indiscutables, et celles, au contraire, dont l'organisation et la valeur militaires sont très médiocres. Les premières doivent être, pour la question qui nous intéresse, assimilées à l'Europe, et les autres à peu près exactement aux nations asiatiques ou africaines.

Il ne saurait être donné, à cet égard, une règle bien précise, par cela seul que, chez ces peuples mal préparés à la guerre, le temps et les circonstances ont, au début tout au moins, une action prépondérante.
