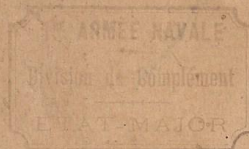


Manœuvres Navales de 1914.

Confidentiel.



Rapport d'ensemble.

DIVISION DE COMPLÉMENT
DE L'ARMÉE NAVALE
AMIRAL

à Mon
bien affectueux & cordial souvenir,
"suffre" Ruch de Courbon, le 10-II-14.

Le Contre-Amiral
Commandant la Division de Complément

P. Dupray

1/ère Armée Navale

DIVISION DE COMPLEMENT

ETAT MAJOR

MANŒUVRES 1914

RAPPORT D'ENSEMBLE

1/er THEME

Tel qu'il était défini, le premier thème répondait également aux deux hypothèses suivantes :

1°) – Le parti B tente de détruire dans le port, avant leur départ, une partie des transports destinés au rapatriement des troupes de l'Afrique du Nord, que le parti A est chargé de convoier.

2°) – Le parti A restant dans ses bases et ne voulant pas accepter le combat, le parti B tente une opération contre une des places maritimes de A pour agir sur l'opinion publique et forcer le parti A à prendre la mer et à se battre.

On ne saurait trop insister sur le danger que présenterait, le rapatriement du 19^{ème} Corps auquel le Département de la Guerre ne paraît pas encore avoir renoncé, avant de s'être rendu maître de la mer en détruisant les forces organisées de l'ennemi.

Sans nul doute, le départ de nos troupes de l'Afrique du Nord provoquerait parmi les Musulmans un vaste mouvement insurrectionnel qui se propagerait rapidement de la Tunisie au Maroc, pendant que les Corps d'Armée Italiens de Sicile et de Calabre ne manqueraient pas de prendre pied en Tunisie, démunie de troupes et sans défenseurs.

Ces raisons seraient à elles seules suffisantes pour interdire le retour en France des troupes de l'Afrique du Nord ; elles n'ont cependant pas encore convaincu tout le monde. Il faut redire encore qu'au point de vue maritime, l'opération qui consisterait à faire escorter par une Flotte de Guerre pendant une traversée de plus de 400 milles, une flotte de transports, est vouée à un échec certain, quand celui qui la tente n'est pas maître de la mer. Il suffit de se souvenir des enseignements de l'Histoire pour se rendre compte que toute tentative de ce genre est une entreprise pleine d'aléas qui n'a presque aucune chance de réussir.

La deuxième hypothèse est plus admissible, et on sera peut-être amené au cours d'une guerre navale à agir sur l'opinion publique, pour décider à prendre la mer et à se battre, un ennemi hésitant.

Dès l'ouverture des hostilités, le chef du parti B voulant frapper les premiers coups et se rendant compte qu'il lui est impossible d'atteindre Philippeville avec toutes ses Forces, avant la nuit, fait route à la vitesse maxima sur Philippeville avec ses unités les plus rapides, laissant derrière lui les bâtiments de la Division de Complément, moins bons marcheurs que les autres. Dans les conditions toutes particulières du thème, cette manœuvre se justifie, car la distance séparant les deux tronçons de B, ne doit pas dépasser 25 milles au maximum, et la vitesse du parti A est insuffisante pour lui permettre d'atteindre et de battre une fraction de B avant que l'autre fraction prévenue par T.S.F. ne soit venue à son secours.

Dans la réalité, en face d'un adversaire ayant à sa disposition en Méditerranée une Division de croiseurs de bataille très rapides et très puissamment armés, cette manœuvre

devenait particulièrement risquée et n'aurait vraisemblablement pas été tentée, dans la crainte justifiée que les croiseurs de bataille de l'ennemi n'aient le temps de bousculer et même d'endommager fortement une des fractions de B avant la venue de l'autre fraction à son aide.

Le chef du parti B comptait sur ses croiseurs pour le renseigner suffisamment tôt et lui permettre de réunir ses deux tronçons avant de rencontrer l'ennemi. – En temps de paix pendant les exercices, on envoie volontiers les croiseurs cuirassés actuels en éclairage à grande distance, il est probable qu'en temps de guerre l'Amiral ne se séparerait pas de ses croiseurs, qui bien que médiocrement armés, constitueront sur le champ de bataille une force qui est loin d'être négligeable. Vraisemblablement, il ne voudra pas les exposer au loin et risquer de ne pas les avoir auprès de lui quand s'échangeront les premiers coups de canon ; il se contentera de les envoyer en éclairage à petite distance. – Dans ces conditions, n'ayant pas le moyen de se faire renseigner à longue portée sur les dispositions et la présence de l'ennemi, il ne séparera pas, même momentanément ses forces.

La démonstration devant Philippeville devait être simplement une opération destinée à agir sur l'opinion publique, ou ayant pour but la destruction des transports de troupes. Il ne paraissait pas nécessaire d'effectuer le bombardement des défenses terrestres de la place. Un bombardement fait courir à une force navale des risques hors de proportion avec le résultat à atteindre, surtout quand on est loin de toute base pour se réapprovisionner en munitions, et que n'ayant pas encore détruit les forces de l'ennemi, on n'a pas la maîtrise de la mer.

A la tombée du jour, le bombardement de Philippeville était terminé, les forces de B, à l'exception des croiseurs et des torpilleurs étaient réunies. – Quelle décision allait prendre le chef du parti B ?

Attaquer Marseille c'était s'appauvrir en charbon et en munitions ; c'était imposer aux dragueurs, chauffant au mazout, une course qu'ils n'auraient peut-être pas pu fournir.

Le Chef du Parti B, sans connaître la position du gros du parti A, savait que ses croiseurs avaient rencontré les croiseurs ennemis, et il pouvait supposer que ceux-ci n'étaient pas très éloignés de leurs cuirassés. Il pouvait penser que les cuirassés de A se trouvaient au Sud de la Sardaigne et espérer en faisant route sur Bizerte les rencontrer et les combattre le lendemain, s'il n'avait pas le temps d'attaquer Bizerte avant leur arrivée.

Une feinte sur Marseille avec retour vers Bizerte au milieu de la nuit ne menait à rien, car à 19 heures le 14 Mai, le parti A n'avait pas eu connaissance du bombardement de Philippeville, ne savait pas exactement où se trouvait le parti B, et il n'était pas nécessaire de le tromper sur ses véritables intentions.

La solution adoptée de faire route sur Bizerte paraît donc parfaitement logique.

Dans la matinée du 15 mai avant le combat, le Chef du parti B n'a été renseigné par ses croiseurs, ni sur la route, ni sur la formation de l'ennemi : il a su seulement leur position, il n'a donc rien pu préparer et a dû subir le hasard. Dans cette circonstance, comme dans bien d'autres au cours de ces manœuvres, la nécessité d'avoir des croiseurs de bataille se montre d'une façon manifeste. Les bâtiments de ce genre puissamment armés et doués d'une grande vitesse ne sont pas dans l'obligation de se replier immédiatement sur les cuirassés : ils peuvent tout en harcelant l'ennemi, en commençant à l'entamer, rester dans son voisinage suffisamment longtemps pour donner à l'Amiral tous les renseignements désirables avant la prise de contact.

Par suite d'un mauvais éclairage, et gêné par le soleil, le Chef du parti B n'a pu déployer sa ligne de bataille qu'assez tard et sous le feu de l'ennemi.

Au début de l'engagement le signal de prendre la queue de la ligne est particularisé au SAINT LOUIS, par erreur, au lieu du GAULOIS, tandis que ce bâtiment, ayant une avarie de machine, prenait de lui-même la queue de la ligne, conformément aux prescriptions de l'article 58 de la Tactique de Combat. Il en est résulté un flottement dans la ligne.

On ne saurait trop insister sur la nécessité de ne faire au combat que les signaux strictement indispensables, prévus au Mémoire de combat du Commandant en Chef.

Au cours de l'engagement sur deux lignes parallèles, le parti B n'a pas utilisé, à dessein sans doute, toute la vitesse qu'il pouvait donner.

Il semble qu'à moins d'avoir sur son adversaire une supériorité de vitesse considérable, il n'y a pas lieu de prendre a priori sa vitesse maxima : la fumée et les

trépidations consécutives à une augmentation d'allure peuvent être une cause de gêne et de trouble pour le tir.

La vitesse maxima de combat pour une escadre est celle compatible avec une bonne utilisation de l'artillerie.

=====

II/ème THEME.

—————

Les puissants moyens dont disposait le Chef de la fraction du parti B bloqué dans Bizerte : batteries, torpilleurs, sous-marins et avions, obligeaient le Chef du parti A à tenir le blocus de très loin et facilitaient singulièrement le départ de Bizerte des bâtiments bloqués. Il n'en est pas moins vrai que les dispositions prises pour sa sortie par le Chef du parti B : diversion de ses croiseurs du côté de Cani et route vers l'Ouest aussi près que possible de terre, étaient très judicieuses. Le succès du forçage du blocus a montré que l'opération avait été parfaitement préparée et bien exécutée.

La fraction F' du parti B, qui à l'ouverture des hostilités se trouvait à Ajaccio, n'a pu suivre les routes indiquées par le Chef du parti B par suite d'une réduction de vitesse imposée à cette fraction par une avarie de machine d'un de ses bâtiments.

Les Chefs des fractions F et F' sont restés en communication T.S.F. pendant toute la journée du 19, et le Chef du parti B a pu conduire à distance le groupe F' dans d'excellentes conditions, grâce aux renseignements qu'il avait par ses avions. Il a pu lui signaler que la route qu'il faisait pour arriver au premier rendez-vous le menait dans le voisinage du gros de l'ennemi et il lui a fixé un second rendez-vous auquel les deux fractions F et F' se sont trouvées à l'heure convenue.

Il paraît bien difficile que deux forces navales voulant se joindre la nuit à la mer puissent exécuter cette jonction sans allumer leurs feux de route. La T.S.F. leur donne bien les moyens de se retrouver et d'être exactes au rendez-vous fixé, mais ne leur permet pas de se former en ligne ou en ordre quand elles sont au rendez-vous. Il est nécessaire pour se former de montrer ses feux, même en temps de guerre, mais d'autre part cette façon de faire peut être extrêmement dangereuse alors qu'on a tout intérêt à masquer sa présence à l'ennemi. La question est assez importante pour être étudiée très sérieusement.

Il semble que les bâtiments de tête et de queue des deux lignes qui se rejoignent devraient seuls allumer par intermittence leurs feux de côté, aussi atténués que possible pour permettre aux deux groupes de prendre une formation.

Le contact de F avait été pris par un torpilleur de A, dès sa sortie de Bizerte, et ce contact avait été gardé jusqu'à la jonction de F et F'. C'est sans doute à cause de sa vitesse insuffisante que le parti A, dirigé à distance par le torpilleur au contact n'a pu rejoindre F avant que sa jonction ne fut faite avec F'. Dans cette circonstance encore l'absence de croiseurs de bataille a contrarié les opérations du parti bloqueur. Des croiseurs rapides et bien armés auraient bien des chances de rattraper F et de lui infliger des dommages sérieux avant la jonction avec F'.

Aussitôt la concentration faite, le groupe B a fait route pour offrir le combat au groupe A. Un fort grain de pluie survenu pendant l'engagement commencé sur deux lignes parallèles, a dérobé les deux adversaires aux vues l'un de l'autre, et a écourté l'exercice.

=====

III/ème PARTIE DES MANOEUVRES.

La 2/ème Escadre qui tenait le blocus de Bizerte où se trouvait la 1/ère Escadre pendant la nuit du 26 au 27 mai et a assisté de loin à la sortie de la 1/ère Escadre sans se rapprocher, à cause des défenses de terre et des sous-marins.

Présentation au combat du 27 Mai.

Faute de canons tirant réellement, on ne doit considérer les exercices de présentation au combat que comme une suite de phases se succédant sans interruption, chacune d'elles étant absolument indépendante de la précédente : c'est ainsi que tel avantage acquis par un parti pourrait fort bien ne pas exister en réalité, si on voulait tenir compte des situations que les adversaires auraient eu au combat quelques minutes auparavant.

Grâce à des circonstances atmosphériques particulières, les deux escadres se sont vues de très loin. Elles ne se sont rapprochées que très lentement. Dans la réalité il en eut été sans doute autrement, un des adversaires plus tenace et plus résolu que l'autre n'aurait pas manqué d'essayer dès le début, d'imposer sa volonté à l'autre, pour acquérir ainsi, même avant le premier coup de canon, l'avantage que donne l'offensive.

Arrivés à distance de combat, la 1/ère Escadre grâce à sa notable supériorité de vitesse a gagné rapidement au relèvement ; la 2/ème Escadre n'a semblé agir que bien lentement pour retarder son enveloppement. La manœuvre amorcée de la 1/ère Escadre montre les avantages que pourrait obtenir sur le champ de bataille une force de croiseurs de bataille puissamment armés et très rapides.

TENUE DU CONTACT DE NUIT

Il semble que la 2/ème Escadre ait tenu de trop près le contact de nuit, sans qu'il y ait eu nécessité pour elle à agir de la sorte.

Le contact rapproché était tenu par les torpilleurs soutenus par les croiseurs. Ceux-ci pouvaient conduire à distance par T.S.F. la 2/ème Escadre, qui avait alors tout le temps de prendre ses dernières dispositions de combat et d'être renseignée sur la formation de l'ennemi, en cas de retour offensif de celui-ci.

C'est très heureusement que les torpilleurs ont tenu le contact en attaquant l'ennemi. C'est en le harcelant sans lui laisser une minute de répit, c'est en utilisant ses torpilles qu'on tient effectivement un contact, qu'on est sûr de ne pas perdre la trace de l'adversaire, en même temps qu'on prépare en l'affaiblissant l'action décisive du lendemain.

OBSERVATIONS GENERALES

A – ECLAIREURS - CROISEURS DE BATAILLE

On a pu constater une fois de plus au cours des manœuvres de 1914 combien les éclaireurs faisaient défaut à notre flotte de combat. Le rôle des éclaireurs a pu être joué en partie par les torpilleurs d'escadre, grâce à des circonstances de temps particulièrement favorables qu'on ne rencontrera pas toujours.

Ces petits bâtiments n'ont pas de vue sur l'eau, et perdent leur vitesse dès que la mer se creuse. Ils ont un faible rayon d'action et sont une cause de souci constant pour le commandement qui n'est jamais assuré qu'ils pourront remplir les missions d'éclairage qui leur seront provisoirement confiées. En temps de guerre, ils pourront, quand l'état du temps le permettra, être utilisés pour prolonger le rayon d'éclairage des croiseurs, en agissant en liaison avec ceux-ci ; mais ils ne pourront jamais remplacer les éclaireurs.

Il est également nécessaire d'avoir des éclaireurs pour conduire et guider les sous-marins, pour amener les torpilleurs au contact de l'ennemi, pour appuyer leur action pendant que ces petits bâtiments tiendront le contact en harcelant l'adversaire, pour les soutenir dans leurs attaques durant le combat de jour.

Les éclaireurs ont pour mission avant tout de voir et de renseigner l'Amiral : ils ne doivent s'engager à aucun prix même contre des bâtiments similaires.

Les marins qui auront un jour la lourde responsabilité des opérations navales doivent réclamer sans cesse les instruments propres à assurer la victoire. Au nombre de ces instruments figurent en première ligne les croiseurs de bataille qui manquent à la Flotte Française et dont la construction s'impose immédiatement.

Les croiseurs de bataille constituent l'avant-ligne puissante nécessaire à la conduite des opérations de guerre. Grâce à leur fort rayon d'action à leur grande vitesse et à leur puissant armement ils peuvent aller loin du gros, soutenir la recherche des éclaireurs et tenir le contact en harcelant les forces adverses.

Dans la tenue d'un blocus, ils sont de précieux auxiliaires des cuirassés : leur vitesse leur permet de rejoindre les forces qui tentent de se dérober et grâce à leur armement ils peuvent affaiblir l'ennemi avant la rencontre.

Sur le champ de bataille, leur concours est plus précieux encore. Grâce à eux la manœuvre en liaison obtient son plein rendement. Leur présence facilite l'application des articles 21 et 23 de la Tactique de combat. « Tout plan de la bataille est bon dès qu'il rend inutile une partie des forces de l'ennemi ou qu'il en met une plus faible sous le feu d'une partie plus forte » (article 21).

« L'Amiral peut envisager la constitution d'une partie de l'armée comme réserve pouvant être opposée momentanément à des forces supérieures de l'ennemi, en vue de le contenir pendant que l'effort principal se fait ailleurs » (article 23).

Ce sont eux qui constituent cette réserve agissante, qui rendent inutile une partie des forces de l'ennemi, qui, grâce à leur mobilité, appuient l'action de Commandant en Chef sur le point où celui-ci porte son effort.

Le rôle que sont appelés à jouer les croiseurs de bataille, est actuellement dévolu en France aux croiseurs cuirassés qui n'ont ni la vitesse, ni l'armement nécessaire pour le remplir. La construction de croiseurs de bataille s'impose sans délai.

B – TORPILLES ET TORPILLEURS

Les progrès incessants faits par la torpille dans ces dernières années (vitesse, précision de la trajectoire et portée) font actuellement de cette arme un précieux auxiliaire du canon, sur le champ de bataille, même à grande distance. Il semble que la France se soit laissée distancer par ses rivaux dans cette voie du progrès de la torpille, et il est grand temps qu'elle rattrape ce qu'elle a perdu.

Le jour où notre armement en torpilles sera égal à celui de nos adversaires, il n'y aura plus aucune raison pour chercher à se tenir au combat hors de portée des torpilles ennemies. En effet, on ne se défend jamais mieux qu'en attaquant ; et à égalité de puissance des armes, celui qui attaquera, qui imposera sa volonté, qui fera acte d'offensive, en utilisant toutes les armes dont il dispose, aura les plus grandes chances d'être vainqueur. Il ne faut pas perdre de vue que la distance au combat est la même pour les deux adversaires et que l'ennemi a toutes raisons de redouter nos coups autant que nous redoutons les siens.

Même à l'heure actuelle, avec des armes à très longue portée, les avantages décisifs ne s'acquerront que quand on se rapprochera. D'ailleurs, les circonstances atmosphériques obligeront souvent au combat rapproché.

Tout le monde paraît d'accord pour utiliser les torpilleurs sur le champ de bataille. La question se pose seulement de savoir s'il vaut mieux les lancer à l'attaque dès le début de l'action, ou au contraire attendre que l'ennemi soit déjà ébranlé par le feu de l'artillerie pour les faire entrer en action.

Il semble que la première manière de faire soit la meilleure et que les torpilleurs doivent agir au même titre que les autres bâtiments dès le début de l'engagement. La destruction de l'ennemi est le but qu'on se propose quand on se bat : pour atteindre ce but, il faut concentrer ses efforts et utiliser tous ses moyens d'action sans exception. Canons et torpilles, cuirassés et torpilleurs doivent tous travailler en liaison à l'œuvre commune. Ce qui importe c'est de frapper vite et fort sur un point de la ligne ennemie ; si donc les flottilles sont présentes sur le champ de bataille, il faudra les utiliser pour amener la rupture d'équilibre qui sera le commencement de la victoire. Beaucoup de torpilleurs lancés à l'attaque de jour ne reviendront pas, mais qu'importe, si on a la victoire. On ne fait d'ailleurs pas la guerre sans courir de risques, et il n'est pas bon de ménager ses forces à l'instant décisif.

Les torpilleurs attaqueront protégés et appuyés par l'artillerie. Au cours de leur charge, ils se trouveront vraisemblablement aux prises avec les destroyers ennemis qui tenteront de leur barrer le passage. Ils ne devront pas s'arrêter pour engager avec ceux-ci une succession de combats singuliers ; ils passeront de vive force, car leur objectif principal est la destruction des cuirassés ennemis dont ils devront s'approcher le plus rapidement possible. C'est alors qu'ils constateront tout le prix de l'artillerie puissante dont on les aura dotés, et que ceux dont l'avant aura été renforcé n'hésiteront pas à aborder, si c'est nécessaire, les destroyers qui se mettraient en travers de leur route.

L'attaque du bord non engagé se justifie difficilement pour les torpilleurs qui seront canonnés par des pièces en bon état, ne tirant déjà sur aucun autre objectif.

L'attaque du bord engagé paraît au contraire plus rationnelle. Les pointeurs de l'ennemi auront à changer d'objectif au cours de l'action et devront abandonner le but principal pour tirer sur les torpilleurs assaillants ; l'opération de changement d'objectif demande toujours un certain temps et apporte du trouble dans le rendement de l'artillerie. En manœuvrant pour lancer leurs torpilles à 1000 mètres par exemple, du bord engagé de l'ennemi, les torpilleurs n'auront rien à craindre des coups courts de leurs cuirassés. Ceux-ci tireront par-dessus leurs torpilleurs, comme à terre, l'artillerie tire par-dessus l'infanterie.

En fait les torpilleurs attaqueront du bord où ils pourront le faire le plus facilement, et par suite des mouvements de dérochement des cuirassés ennemis contre leurs attaques, ce sera presque toujours du bord engagé de l'ennemi.

C – SOUS-MARINS

Les sous-marins que nous possédons actuellement manquent de vitesse, ne peuvent suivre les escadres et on pourra considérer comme une heureuse chance leur présence sur le champ de bataille.

Il est cependant indispensable que le Commandement en Chef ait autour de lui, au moment décisif du combat, toutes les forces qui lui sont nécessaires pour assurer sa victoire.

Il faut donc se hâter de construire des sous-marins d'un fort tonnage, marchant 20 nœuds en surface, pouvant suivre l'Armée dans tous ses déplacements et se trouvant à coup sûr présente sur le lieu du combat.

Quels auxiliaires précieux ils seront alors pour le commandement !

Plongeant dès que l'ennemi est signalé, ils pourront se rapprocher de lui, jouissent d'une invulnérabilité complète, car dans l'ardeur du combat, personne ne veillera les périscopes. Ils pourront même, pour effectuer leurs lancements avec plus de précision, s'avancer impunément en demi-plongée ; la cible qu'ils offriront alors aux coups de l'ennemi étant trop petite pour qu'ils soient quelque chose à redouter, et leur présence constatée sur le champ de bataille sera un puissant facteur de démoralisation pour l'ennemi.

D – AVIONS

Au cours des Manœuvres, les avions ont rendu les plus grands services aux partis bloqués dans Bizerte.

Actuellement les avions sont de puissants auxiliaires d'un point d'appui et interdisent tout blocus rapproché d'une place forte. On ne peut songer encore à les utiliser pour aider à l'éclairage d'une force navale naviguant en haute mer, mais il est nécessaire de prévoir leur emploi dans les opérations de guerre que nous pourrions avoir à entreprendre dans le Bassin occidental de la Méditerranée. Trois centres d'aviation puissamment outillés, et installés à Toulon, à Bonifacio et à Bizerte, rendraient les plus grands services.

E – T. S. F.

Trois codes différents ont été utilisés pendant les Manœuvres par les bâtiments du parti B : deux, composés de lettres et de chiffres, un, composé de chiffres seulement.

De l'avis des télégraphistes, ce dernier était le plus commode et donnait le moins de chances d'erreurs. Il présentait cependant l'inconvénient de nécessiter de longs télégrammes, alors que les deux premiers codes permettaient l'emploi de tous les livres de signaux avec des télégrammes très courts qui avaient beaucoup plus de chances de ne pas être brouillés.

Le personnel télégraphiste des postes de T.S.F. n'est pas assez nombreux ; leur service est très dur. En temps de guerre, dans l'impossibilité de prendre un repos suffisant, les télégraphistes seraient vite surmenés et incapables de suffire à leur tâche.

L'envoi des télégrammes à la passerelle par des plantons est lent et défectueux, et les Etats-Majors de nos bâtiments ne sont pas assez nombreux pour permettre la présence continue d'un officier au poste de T.S.F.

Le chiffrement et le déchiffrement des télégrammes devraient être faits par un officier qui n'aurait à assurer que ce service, sans avoir à participer au service de quart ou de veille.

F – SERVICE DU TEMPS DE GUERRE – VEILLE – ENDURANCE DU PERSONNEL

Le service de guerre par bordée de veille a donné satisfaction.

Le personnel chauffeur et mécanicien, à peu près complété au début des Manœuvres, a fait constamment le service à deux quarts, ayant les hamacs à sa disposition quand il n'était pas de service. Il s'est bien trouvé de ce régime, n'a pas éprouvé de fatigue et aurait pu continuer longtemps encore le même service dans des conditions analogues.

Les Manœuvres n'ont été fatigantes que pour les Etats-Majors, les gradés et les timoniers qui ont un service constant de quart et de veille à assurer, et qui ne peuvent se reposer entièrement entre leurs quarts.

Au cours de véritables opérations de guerre, les Etats-Majors et les gradés seraient bien vite surmenés et dans l'impossibilité, malgré leur bonne volonté, de rendre tous les services qu'on serait en droit d'attendre d'eux.

Il est nécessaire d'insister encore sur l'état d'infériorité manifeste que présenteraient le jour de la déclaration de guerre, les bâtiments armés à effectifs réduits. Complétés à la mobilisation avec du personnel ne connaissant ni les bâtiments, ni les armes qu'ils auraient à utiliser, ils seraient dans l'impossibilité de donner leur plein rendement aux armes déjà médiocres dont ils disposent. Un matériel déjà vieux et fatigué pourrait encore rendre de grands services s'il était utilisé par un personnel bien entraîné. Que donnera-t-il s'il est manœuvré par des hommes inexpérimentés ?

G – AJACCIO

Ajaccio ne peut pas être considéré comme une base de ravitaillement en temps de guerre. Les bâtiments qui viendraient y charbonner pendant les opérations ne seraient nullement à l'abri d'une tentative de l'ennemi.

Les défenses terrestres sont tout à fait insuffisantes, surtout sur la côte Nord et rien ne serait plus facile à une force ennemie que d'entrer dans la baie et de troubler les opérations de réapprovisionnement.

Une force Navale utilisant Ajaccio pour faire le plein de ses soutes devrait se faire garder très soigneusement et être prête à prendre la mer au premier signal.

Même gardée, elle ne serait nullement à l'abri des attaques des sous-marins le jour, et des entreprises des torpilleurs la nuit.

Les moyens dont dispose Ajaccio pour le ravitaillement sont complètement insuffisants. Les chalands manquent : 7 charbonnières de 100 tonneaux, 2 chalands de 40 tonneaux et 1 chaland de 20 tonneaux seulement peuvent transporter le charbon en rade.

Pour le réapprovisionnement des quatre cuirassés de la Division de Complément, les équipages ont dû manipuler le charbon à terre et recharger eux-mêmes les chalands ; il en est résulté pour le personnel un surcroît de fatigue qu'il serait indispensable de lui épargner en temps de guerre.

Si le ravitaillement a été mené à bien dans un délai relativement très court, le mérite en revient aux bonnes dispositions prises par les bords, à l'entrain et à l'ardeur déployés par les Etats-Majors et les équipages et au concours pressé fourni par la Marine en Corse.

Les bâtiments ont dû se ravitailler en eau, en partie avec leurs outres et leurs chaloupes, la Marine ne disposant que d'une seule citerne de 100 tonnes d'eau non potable.

En résumé, Ajaccio, avec quelques moyens de défense de plus serait un bon point de stationnement et de réapprovisionnement pour des torpilleurs et des sous-marins. Si on veut en faire une base navale ou même un centre de ravitaillement pour les cuirassés, il y a lieu d'organiser très sérieusement les moyens de défense de la Place et surtout de lui fournir des chalands et des citernes.

B – BIZERTE

Tout a déjà été dit sur les moyens de défense dont dispose la Place de Bizerte. L'arsenal est très puissamment protégé du côté du large par un front de mer bien armé et très développé, mais il est à la merci d'un coup de main du côté de terre, tenté par un corps d'armée débarquant dans l'Est, du côté de Porto Farina.

Le ravitaillement en charbon s'est rapidement effectué, mais les moyens mis à la disposition de l'Armée Navale pour le ravitaillement en eau sont complètement insuffisants. Les bâtiments n'ont pu faire de l'eau avec leurs chaloupes à cause du clapotis dans le lac, et ils ont dû utiliser quand c'était possible, leurs outres Moyret, au prix de mille difficultés, en les envoyant remplir à la baie Ponty avec une perte de temps considérable.

Les bettes à escarbilles font défaut. En temps de guerre des bâtiments ayant à faire très rapidement leur plein de charbon, perdraient un temps précieux en allant charbonner avec des chalands dans le lac, à proximité de l'arsenal. Sans vouloir proposer l'abandon ou la diminution de l'importance de l'arsenal, il semble nécessaire, en vue d'un ravitaillement rapide des grands bâtiments, de construire à la Baie Ponty de larges appontements où les cuirassés viendraient s'accoster pour charbonner pendant qu'ils feraient en même temps le plein de leurs soutes à projectiles et à poudres, les munitions étant amenées directement de la Pyrotechnie par une voie ferrée réservée à la Marine, dont la construction s'impose entre Sidi-Abdallah et la Baie Ponty.

A bord du SUFFREN, Toulon, le 9 Juin 1914.

Le Contre-Amiral
Commandant la Division de Complément

Signé Guépratte



Manœuvre à la mer entre le cuirassé SUFFREN et un torpilleur.

Ce document dactylographié a été rédigé par Emile Paul Amable Guépratte, né à Granville en 1856 et décédé à Brest en 1939. Amiral, commandant la Flotte française aux Dardanelles, préfet maritime de Bizerte et plusieurs fois élu député de Brest.

Ce texte a été mis sur fichier et complété par François-Xavier Guédet-Guépratte le 22 janvier 2021.