

A Monsieur Jean-Christophe Rouxel  
en amical hommage.

François Schwerer

FRANÇOIS SCHWERER

---

## L'impossible mission de l'amiral Boué de Lapeyrère

François Schwerer, qui signe ses chroniques économiques François Reloujac, est l'arrière-petit-fils de l'amiral Antoine Schwerer. Celui-ci, en août 1914, est sous-chef de l'état-major général de la Marine. Au contact direct du pouvoir républicain au moment de l'entrée en guerre, ce qu'il a pu voir a fait de lui un indéfectible royaliste. C'est la base du témoignage de son arrière-petit-fils qui a eu accès à ses archives personnelles, qui couvrent aussi la suite de sa brillante carrière : d'octobre 1915 à juin 1917, il dirige le cabinet de l'amiral Lacaze, ministre de la Marine, puis est nommé commandant supérieur des patrouilles de l'Atlantique et de la Manche, qui assurent la lutte contre les sous-marins et la protection des troupes américaines débarquant en France.

François Schwerer évoque dans une série d'articles cet aspect peu connu de la Première Guerre mondiale, la guerre navale. Il entend montrer pourquoi, sans sa Marine, la France n'aurait pu gagner la guerre...

Dans notre n° 37, François Schwerer a commencé pour la Nouvelle Revue universelle sa grande évocation de ce que fut le rôle de la Marine nationale – la Royale ! – dans la Première Guerre mondiale. Sujet méconnu faute de grands moments marquant les mémoires : il n'y eut pas de grande bataille navale, les marines allemande et austro-hongroise étant restées prudemment ancrées dans leurs ports. Pourtant, la Marine française a joué un rôle considérable. Sans elle, on peut douter que la guerre eût pu être gagnée. Et pourtant, comme l'a précédemment expliqué François Schwerer, en août 14, elle n'était pas prête. Il fallut toute l'énergie d'un homme comme l'amiral Boué de Lapeyrère pour la rendre complètement opérationnelle. Suite à des accords franco-anglais signés à Londres le 6 août 1914, cet homme prenait la tête des flottes alliées en Méditerranée, dont la principale formation de la Marine française, la 1<sup>re</sup> Armée navale. Il était chargé de tenir la Méditerranée, avec des missions clairement définies. Comme on va le voir, il ne pourra effectuer qu'une seule d'entre elles jusqu'au bout : la sécurisation des liaisons entre la France et l'Afrique du nord, permettant notamment d'assurer le transport de toutes les troupes venues d'Algérie, de Tunisie et du Maroc. L'amiral Boué de Lapeyrère, marin de trempe exceptionnelle, préparé à mener de grands combats sur mer, s'est trouvé amené, malheureusement pour lui, à gérer une situation qui n'était pas à sa mesure. Fait pour les vastes horizons, il s'est révélé mal à l'aise dans les combines politiques, maladroit dans les combinaisons diplomatiques et, de plus, mal luné avec ses subordonnés.

François Schwerer nous montre comment peu à peu, les accords de Londres sur le commandement unique en Méditerranée ont été vidés de leur contenu. Jusqu'au jour de janvier 1915 où, à Londres, le Premier Lord de l'Amirauté (c'est-à-dire le ministre britannique de la Marine), Winston Churchill, annonce qu'une opération importante va être engagée aux Dardanelles, pour laquelle les Anglais entendent être seuls maîtres des opérations maritimes. En l'absence de réaction du gouvernement français, qui avait discrètement donné son accord, c'est la fin de l'unité de commandement maritime en Méditerranée. C'est aussi le prélude à l'un des plus grands désastres de la guerre, le débarquement anglo-français aux Dardanelles (février-septembre 1915).



## L'impossible mission de l'amiral Boué de Lapeyrère

FRANÇOIS SCHWERER

Au début de la guerre, la Marine française était divisée en trois composantes : la *1<sup>re</sup> Armée navale*, basée à Toulon et placée sous les ordres du vice-amiral Boué de Lapeyrère ; une « *division légère* », basée à Cherbourg et placée sous les ordres du contre-amiral Rouyer, qui était entièrement constituée de bâtiments anciens inaptes à lutter contre les bâtiments allemands ; enfin une *division outre-mer* qui ne comptait, en fait, qu'un seul bâtiment ayant une valeur militaire, le *Montcalm*, et avait été placée sous les ordres du contre-amiral Huguet.

## LA PREMIÈRE ARMÉE NAVALE

En pratique, et au-delà de la présentation qui en est faite, la seule composante véritable est la *1<sup>re</sup> Armée navale française* qui opère en Méditerranée. Le 4 août 1914, elle est composée de la façon suivante :

◆ Section hors rang (vice-amiral Boué de Lapeyrère, commandant en chef, contre-amiral Nicol, chef d'État-major) : *Courbet* (capitaine de vaisseau Benoît<sup>1</sup>), *Jean-Bart* (capitaine de vaisseau Barthès) et *Jurien de la Gravière*.

◆ 1<sup>re</sup> escadre de ligne (vice-amiral Chocheprat commandant l'escadre ; contre-amiral Sagot-Duvaurox, chef d'état-major)  
– 1<sup>re</sup> division de cuirassés : *Diderot* (capitaine de vaisseau Lejay), *Danton*, *Condorcet* (capitaine de vaisseau Laugier).  
– 2<sup>e</sup> division de cuirassés : *Vergniaud*, *Voltaire* (capitaine de vaisseau de La Taste), *Mirabeau*.

◆ 2<sup>e</sup> escadre de ligne (vice-amiral Le Bris commandant l'escadre)  
– 1<sup>re</sup> division de cuirassés (contre-amiral Tracou, commandant la division) : *Démocratie* (capitaine de vaisseau Mercier de Lostende), *Justice*, *Vérité* (capitaine de vaisseau Fatou).  
– 2<sup>e</sup> division de cuirassés (contre-amiral Moreau, commandant la division) : *Patrie*, *République*, puis *Paris*.

◆ Division de complément (contre-amiral Guépratte)  
– 1<sup>re</sup> division de cuirassés : *Suffren* (capitaine de vaisseau Beaussant), *Gaulois* (capitaine de vaisseau Biard), *Saint-Louis*.  
– 2<sup>e</sup> division de cuirassés : *Bouvet*.

◆ Division spéciale (contre-amiral Darrieus, commandant la division) : *Charlemagne*, *Jauréguiberry*<sup>2</sup>, *Pothuau*, *d'Entrecasteaux*.

1. Dans cette liste des commandants de bâtiment, nous n'avons retenu que ceux appelés à devenir officiers généraux (au moins contre-amiral) avant la fin de la guerre.

2. Dès le 9 août 1914, le *Charlemagne* et le *Jauréguiberry* seront affectés à la Division de complément.

*Cassard, Cosmao, Bruix, Amiral-Charner, Latouche-Tréville* (capitaine de frégate Dumesnil).

◆ 1<sup>re</sup> division légère (contre-amiral Ramey de Sugny, commandant la division) : *Jules-Michelet, Ernest-Renan, Edgard-Quinet, Waldeck-Rousseau*.

◆ 2<sup>e</sup> division légère (contre-amiral Sénès, commandant la division) : *Léon-Gambetta, Victor-Hugo* (capitaine de vaisseau Delzons), *Jules-Ferry*.

L'amiral Auguste Boué de Lapeyrère, qui avait été ministre de la marine en 1910 et à qui on devait l'acte de naissance de l'aéronavale, était un chef incontesté. Formé en mer de Chine par l'amiral Courbet, il s'y était distingué par son esprit généreux et combatif, la précision de ses tirs et les qualités de ses manœuvres, l'amiral Boué de Lapeyrère « *avait des gestes généreux qui allaient au cœur de tous. (...) Dans son armée navale qu'il entraîna supérieurement, il jouissait d'un si grand prestige que ses officiers l'appelaient malicieusement le « roi de la mer ». Ses escadres étaient remarquablement exercées à la manœuvre et au combat en ligne. Pour ces œuvres spéciales, il en avait fait un instrument redoutable et nul doute que s'il avait eu la guerre qu'il avait préparée, il aurait laissé un nom illustre dans l'histoire.* » Hélas, la guerre ne se déroula absolument pas comme il l'avait imaginé et l'amiral Boué de Lapeyrère s'avéra incapable de s'adapter à la réalité qu'il devait affronter : « *Il avait misé complètement sur la manœuvre et le combat. L'ennemi insaisissable devait rendre la manœuvre vaine et le combat impossible. Tout ce qu'il avait accumulé de préparations fut à peu près sans effet ; les déceptions s'accumulèrent. Son ardeur naturelle s'en ressentit et, ne pouvant pratiquer les seuls actes offensifs qu'il avait envisagés, il fut déconcerté, comme le seront bien d'autres chefs.* »<sup>3</sup>

Si l'amiral Boué de Lapeyrère est bien le chef de la 1<sup>re</sup> Armée navale, ce n'est pas lui qui est pour autant chargé de conduire la guerre en Méditerranée, mais le ministre de la Marine, le médecin

3. Amiral Ratyé, in *La guerre navale racontée par nos amiraux*, Librairie Schwarz, fasc.1, 1923, p. 30-31.

lyonnais Victor Augagneur. Il doit, de plus tenir compte des instructions que cherche à donner le chef d'état-major général, le vice-amiral Pivet<sup>4</sup>, que ni lui ni le ministre de la Marine n'apprécient. Enfin, il doit composer avec les préfets maritimes de Toulon et de Bizerte, les vice-amiraux de Marolles et Dartige du Fournet. Or, si l'amiral Boué de Lapeyrère est un grand marin, de nombreux historiens lui reprochent encore aujourd'hui son « manque de sens politique », ce qui, au début de la guerre, ne sera pas sans conséquences.

### LES MISSIONS DE L'AMIRAL BOUÉ DE LAPEYRÈRE

En vertu des accords de Londres du 6 août 1914, l'amiral Boué de Lapeyrère, devenu commandant en chef des flottes alliées en Méditerranée, se voit chargé d'une triple mission : poursuivre et neutraliser les croiseurs allemands *Goeben* et *Breslau* ; transporter les troupes d'Afrique du Nord en métropole ; et enfin détruire la marine austro-hongroise. Ces missions étaient impossibles à mener toutes ensemble pour trois raisons principales : aucun des bâtiments de la 1<sup>re</sup> Armée navale française n'est aussi rapide et aussi bien armé que le *Goeben* et le *Breslau* ; la marine autrichienne refusera le combat pendant toute la durée de la guerre ; enfin, malgré ses qualités indéniables, l'amiral Boué de Lapeyrère n'est pas l'homme de la situation. De plus, pour de sordides raisons budgétaires, il n'est que vice-amiral et le commandant de l'escadre anglaise en Méditerranée, l'amiral Milne, n'entend pas obéir à un officier général moins gradé que lui.

---

4. Dans une lettre adressée à son ancien subordonné l'amiral Schwerer, le 23 juillet 1916, l'amiral Pivet écrit à propos de cette période du début de la guerre : « L'amiral Bienaimé – qui avait été chargé par le Parlement d'une mission d'enquête sur l'attitude de l'amiral Boué de Lapeyrère – avait apporté, pour me le faire lire, son rapport à la Commission de la Marine sur le rôle joué au début de la Guerre par l'EMG (État-Major général) et par l'armée navale. Ce réquisitoire véhément contre l'amiral de Lapeyrère est juste et très documenté. Grâce, m'a dit l'amiral Bienaimé, aux sources officielles que vous avez mises à sa disposition. Bien que – comme de juste – mon nom n'y figure pas, j'ai été très heureux de voir que justice était ainsi rendue à nos instructions et à nos efforts. Mes enfants constateront plus tard que dans cette première période de la guerre, si critique et rendue si difficile par le mauvais esprit du ministre, l'EMG et son chef se sont montrés à la hauteur de leur tâche et qu'ils n'ont pas tenu à eux que les affaires prissent une tournure tout autre que celle qu'on a justement reprochée par la suite à l'Armée navale et qui a peut-être entraîné les terribles conséquences que nous savons. Mais n'est-il pas singulier que je doive ce témoignage de justice à des députés, à un hasard de politique, alors que, depuis le 13 décembre 1914, je n'ai reçu de la Marine que des camouflets, en voyant toujours des collègues beaucoup plus jeunes, passer sur mon dos et recueillir les récompenses... »

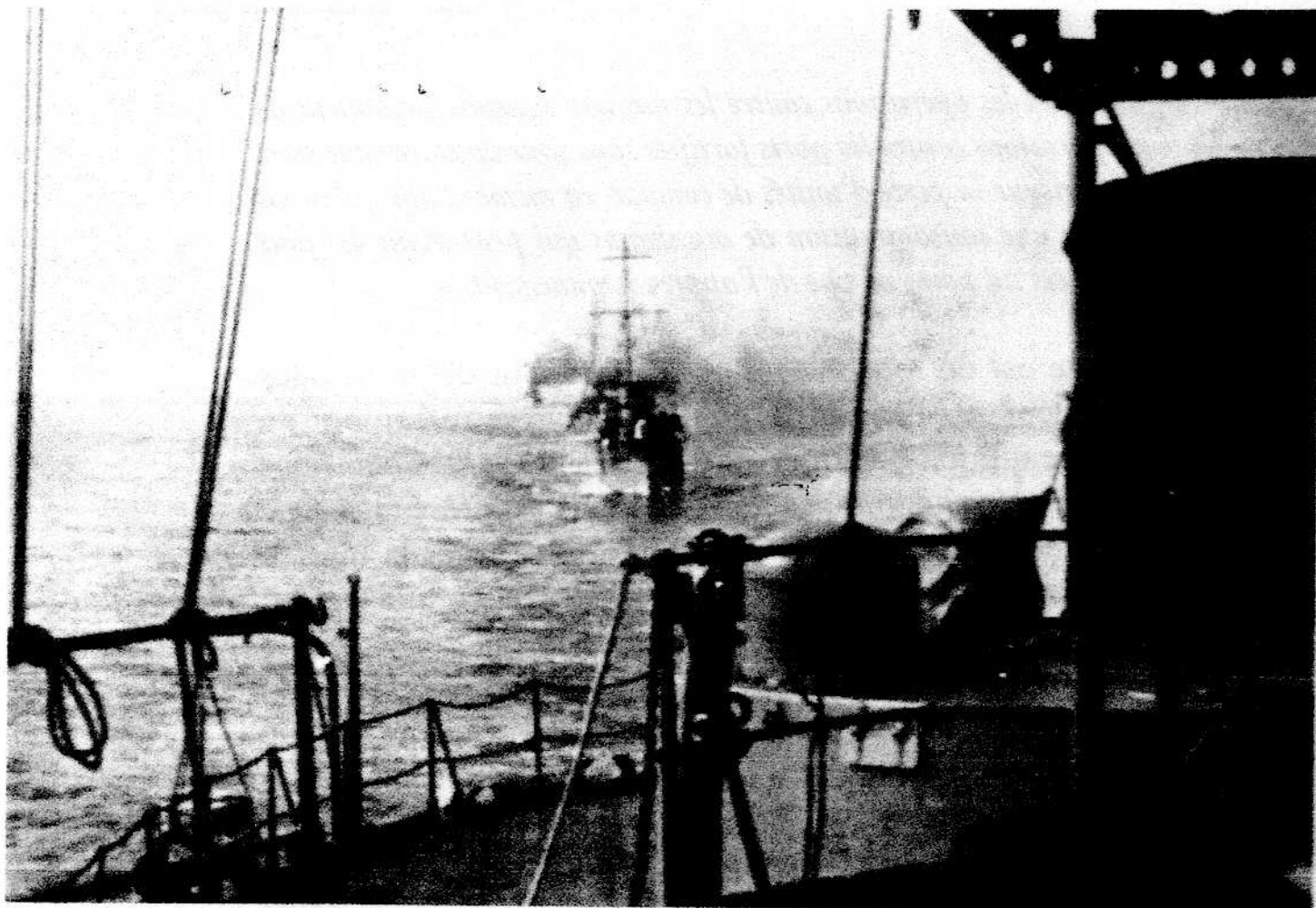
Compte tenu de ce qu'il a toujours considéré comme sa mission prioritaire, la destruction de la flotte autrichienne, il aurait voulu pouvoir utiliser soit l'île grecque de Corfou soit le port albanais de Valona pour être au plus près de l'ennemi. Mais le ministre de la Marine s'y oppose formellement : il ne veut pas froisser les États encore neutres – ni les Italiens, qui ont des vues sur la côte dalmate, ni les Grecs, dont le roi est le beau-frère de l'empereur d'Allemagne.

En fait, le 5 août, le Premier lord de l'Amirauté britannique a demandé, par l'intermédiaire de l'attaché naval français à Londres, le capitaine de vaisseau de Saint-Seine, à discuter avec l'état-major général de la Marine française. Il veut revoir les termes des conventions des 25 janvier et 20 février 1913 : l'Allemagne venant de mettre en place en mer du Nord une troisième escadre de cuirassés rapides, l'Angleterre veut rapatrier dans la Manche les bâtiments modernes jusque là maintenus en Méditerranée. Avant de se rendre à Londres, l'amiral Pivet propose au ministre de consulter l'amiral Boué de Lapeyrère, qui commande la 1<sup>re</sup> Armée navale française en Méditerranée. « *Estimant cette démarche inutile parce que le plan d'opérations appartient au gouvernement, M. Augagneur préféra envoyer immédiatement à Londres le commandant Schwerer, sous-chef d'état-major, avec ses instructions* »<sup>5</sup>.

L'accord alors signé ne convient pas à l'amiral Boué de Lapeyrère. Dès le 8 août, il le fait savoir par une lettre qu'il adresse au ministre : « *La lecture des conventions passées entre l'amirauté anglaise et l'état-major français me cause une bien vive déception, et je déplore plus que jamais la persistance qu'on a mise à m'éloigner de ces pourparlers qui eussent intéressé surtout, il me semble, le chef qui devait être appelé à agir.* » À ce désaccord il donne des explications circonstanciées : « *Dans un voyage à Malte, interviewé par le commandant Kelly, qui avait sans doute mission de me tâter, je m'étais exprimé nettement sur la collaboration des deux forces navales alliées, et j'avais eu soin de spécifier que la marine française n'avait besoin d'aucun secours pour combattre les flottes italiennes et autrichiennes réunies ; mais que ses ressources en croiseurs ne lui permettaient pas d'assurer la protection du commerce anglais. Depuis, jamais à Paris on ne m'a fait*

---

5. Adolphe Laurens, *Le commandement naval en Méditerranée, 1914-1918*, Payot, 1931, p. 48. En réalité, l'amiral Schwerer s'est toujours plaint de n'avoir reçu aucune instruction de son ministre...



-Août 1914 : la 1<sup>re</sup> Armée navale quitte Toulon  
(photo du lieutenant de vaisseau Schwerer, à bord du Danton)



L'amiral Boué de Lapeyrère

*(d'après Ch. de Foucault)*



L'amiral Looze



*« votre premier devoir serait d'aider les Français à transporter leur armée d'Afrique en la couvrant et, si possible, en engageant une action individuelle contre les bâtiments allemands rapides, particulièrement le Goeben, susceptibles de s'opposer au transport. »*

50 000 HOMMES ET 10 000 CHEVAUX  
À TRAVERS LA MÉDITERRANÉE

Dans un rapport de l'époque, l'amiral Darrieus explique que l'Armée de terre ne veut – à juste titre – tenir aucun compte des contingences maritimes. *« Il me faut mes troupes à la première heure, je n'admets aucun délai. Toutes vos opérations doivent être subordonnées à cette nécessité primordiale. Pourquoi occupez-vous la mer si ce n'est pour assurer les communications militaires d'abord, économiques ensuite ? Il y a des transports militaires qui s'imposent dès la déclaration de guerre, ne vous occupez que d'eux – vous battez la mer plus tard, s'il convient, pour de glorieux combats. Mais n'oubliez pas que la partie capitale se jouera sur le front de l'Est, que quelques bons régiments de plus ou de moins décideront de la victoire ou de la défaite. N'oubliez pas, surtout, que la guerre de demain sera nécessairement courte et que, partant, la maîtrise de la mer n'exercera pas ses effets comme dans le passé ! »*

Pour assurer ce transport en toute sécurité, l'amiral Boué de Lapeyrère doit diviser l'Armée navale en trois groupes chargés chacun d'escorter un convoi depuis l'Algérie jusqu'à la métropole. La manœuvre ne dure que quelques jours puisqu'elle est achevée dès le 7 août. Grâce à cette action, ce sont 50 000 hommes et plus de 10 000 chevaux qui sont transportés, sans aucune perte, à travers la Méditerranée. Et ces troupes ainsi acheminées participent quelques semaines plus tard, le 6 septembre, au succès de la Marne.

Après le transport des troupes, la flotte de la 1<sup>re</sup> Armée navale escorte tous les navires de commerce alliés qui ravitaillent le Monténégro. Les moyens mis en œuvre paraissent disproportionnés à l'enjeu de la guerre et aux risques véritablement encourus. Mais, comme l'écrit au ministre de la Marine l'amiral Boué de Lapeyrère le 17 août 1914 : *« Peut-être arriverai-je à faire accepter le combat à*

*considéré que seules les opérations contre les navires ennemis présentent de l'intérêt. Les opérations contre les ports fortifiés sont sans objet, comme sans portée, et l'on y risque la perte d'unités de combat, en même temps qu'on est conduit à y faire une consommation de munitions qui peut avoir les plus graves conséquences au point de vue de l'approvisionnement. »*

Enfin, force est de reconnaître qu'en ce début de guerre, les télégrammes reçus par l'amiral Boué de Lapeyrère manquent de fiabilité, ce qui explique quelques-unes de ses premières décisions infructueuses. Indépendamment des questions de préséance déjà mentionnées, les relations entre la marine française et la marine britannique sont techniquement déficientes. Un télégramme envoyé par l'un des deux amiraux à l'autre transite obligatoirement par le bureau de l'Amirauté à Londres (en passant par Malte) et celui du Ministère de la Marine à Paris (en passant par Alger) ; il met donc près de dix heures pour franchir les quelques milles qui séparent les deux hommes. Très clairement la liaison technique entre les deux flottes est déficiente, ainsi que l'a rapporté l'amiral Ratyé en 1923 : « Pendant tout ce début de la guerre, forces anglaises et forces françaises seront comme deux combattants aveugles et sourds, ayant bien la volonté de joindre leurs efforts, mais incapables d'y parvenir »<sup>6</sup>. Cela est en partie la conséquence du fait que, si les accords franco-britanniques de 1913 et 1914 ont bien prévu un renforcement de la présence britannique en Méditerranée, ils n'ont pas réglé la question de la coordination entre les deux flottes.

#### POURSUIVRE LE GOEBEN ET LE BRESLAU

119

Lorsqu'il part négocier les accords de Londres, le commandant Schwerer pense que « tant que le Goeben et le Breslau ne seraient pas détruits ou capturés<sup>7</sup>, notre armée navale, obligée d'assurer pendant le passage de nos troupes d'Algérie en France la sécurité de la navigation dans le bassin occidental, n'aurait pas sa pleine liberté d'action ; et, pendant cette période, le maintien dans la Méditerranée de toutes les forces anglaises qui

---

6. *La guerre navale racontée par nos amiraux*, Schwartz, 1923, tome 3, p. 46.

7. De toute la guerre le *Goeben* ne sera ni détruit ni capturé, et après l'armistice restera incorporé à la marine turque sous le nom de *Yavuz*. Il ne fut désarmé qu'en 1960 !

*l'honneur de me consulter sur ces questions, et aujourd'hui je vois le peu de cas que l'on fait de mon opinion. Je demande donc, avec la dernière et la plus vive insistance, qu'on obtienne de l'Angleterre de n'enlever à la Méditerranée que les trois croiseurs de bataille et qu'on me laisse les croiseurs cuirassés. Vous devez obtenir cela à tout prix.* » On peut aujourd'hui se demander si ce que voulait l'amiral Boué de Lapeyrère, c'était uniquement le retrait de bâtiments considérés comme superfétatoires, ou si ce n'était pas simplement le rappel à Londres d'un officier général d'un grade plus élevé que le sien...

Dès le début du conflit, le commandant en chef des marines alliées en Méditerranée se trouve donc pris entre trois priorités inconciliables : poursuivre le *Goeben* et le *Breslau* pour les empêcher d'entrer en contact avec les Turcs ; bloquer l'Adriatique de façon à interdire l'accès à la Méditerranée à la marine autrichienne alors que personne ne sait encore dans quel camp l'Italie va basculer ; enfin, assurer le transport des troupes d'Afrique du Nord. Pour un homme dont l'esprit est essentiellement offensif, il est curieux de constater aujourd'hui qu'il a mieux conduit les deux objectifs défensifs qui lui étaient assignés que le seul objectif offensif. À sa décharge, il est vrai qu'aucun des bâtiments placés sous ses ordres n'est véritablement en mesure de combattre ni le *Goeben* ni le *Breslau* : dans tous les domaines, les deux croiseurs allemands surclassent les bâtiments placés sous ses ordres. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Angleterre, contrairement aux accords de Londres, avait imposé la présence d'une escadre de trois croiseurs de bataille modernes sous les ordres d'un officier général britannique du grade le plus élevé.

Dans son rapport au ministre de la Marine envoyé le 17 août 1914 en plus du récit des péripéties liées à la poursuite des deux croiseurs allemands, l'amiral Boué de Lapeyrère expose brièvement quelques éléments de sa vision du rôle de la marine en guerre : « *J'ai toujours*

*l'escadre autrichienne, ce qui est le but de mes désirs.* » Des désirs qui ne seront jamais exaucés. Et l'amiral ne tardera pas à s'en apercevoir. Il est vrai que le rapport de forces entre la 1<sup>re</sup> Armée navale française et l'escadre autrichienne est tel qu'une sortie de cette dernière aurait été suicidaire. Certains subordonnés de l'amiral Boué de Lapeyrère, au premier rang desquels figure l'amiral Lacaze, lui reprocheront par la suite une stratégie qu'ils considéraient irrémédiablement vouée à l'échec. Il n'en demeure pas moins qu'il a réussi à assurer la sécurité des mers dans l'ensemble du bassin méditerranéen au profit des Alliés.

Si la principale mission de la 1<sup>re</sup> Armée navale est bien d'assurer le transport des troupes en provenance d'Afrique du Nord, l'ordre tant attendu d'aller combattre la marine autrichienne est arrivé de Paris le 13 août 1914, par le télégramme 3189 : *« Guerre déclarée par France et Angleterre à Autriche. Le Gouvernement comptant déterminer ainsi décision favorable de l'Italie désire formellement que vous fassiez immédiatement acte d'hostilité contre Autriche. En conséquence appareillez le plus tôt possible avec tous bâtiments disponibles français et anglais et après avoir passé ostensiblement en vue côtes italiennes faites contre bâtiments ou ports autrichiens toute opération de guerre que vous jugerez possible et dont le gouvernement vous laisse complète initiative. Conservez les relations les plus amicales avec l'Italie. »* Il est précisé le lendemain, dans un nouveau télégramme : *« L'opération que vous avez à faire... peut, de plus, amener l'escadre autrichienne à sortir de ses ports et vous donner l'occasion de la combattre. »* Cette entrée de la marine française en Adriatique doit en particulier obliger la marine autrichienne à lever le blocus des côtes du Monténégro. Dans cette opération, la 1<sup>re</sup> Armée navale française est épaulée par la division britannique de l'amiral Troubridge. Mais le combat n'aura pas lieu car la marine autrichienne restera à l'abri dans le port de Pola, sur la côte croate ! Seul le croiseur *Zenta* est coulé par la flotte française. Et très vite l'amiral Troubridge reçoit de Londres l'ordre d'abandonner l'opération pour aller bloquer le détroit des Dardanelles. De son côté, la marine française isole la mer Adriatique en bloquant le canal d'Otrante, et installe sur les pentes du mont Lovcen – qui domine les Bouches de Cattaro (Kotor) au Monténégro – huit canons qui lui permettent de bombarder le port de Cattaro. Mais l'opération fera long feu et sera abandonnée en

*s'y trouvaient alors serait nécessaire. Même après la mise hors de cause des deux croiseurs allemands, j'estimais indispensable que quelques croiseurs et contre-torpilleurs rapides fussent mis par l'Angleterre à la disposition de l'amiral de Lapeyrère, qui avait un nombre insuffisant de bâtiments de ce type ».* Ce n'est pas l'avis du commandant en chef de la 1<sup>re</sup> Armée navale.

Face à une armée navale composée de bâtiments hétéroclites dont aucun ne peut aller à plus de 20 nœuds et dont la portée des canons ne dépasse pas 12 000 mètres, le *Goeben* est un croiseur de bataille doté de dix canons de 280 mm d'une portée de 17 000 mètres et filant à près de 23 nœuds. Il est à lui seul sans rival dans la marine française. Il est notamment accompagné du croiseur léger Breslau lui aussi doté de canons à longue portée et dont l'épaisseur de la cuirasse a été sacrifiée à la vitesse. Cette différence dans la qualité des bâtiments en présence est l'une des raisons qui conduisent les Anglais à ne pas respecter l'accord laissant à la France le commandement des marines alliées en Méditerranée et à articuler les opérations autour des trois croiseurs de bataille britanniques *Indefatigable*, *Indomitable* et *Inflexible*. Quoique ces trois croiseurs soient individuellement surclassés par le *Goeben*, les Anglais comptent sur leur action concertée pour tenir tête et vaincre l'Allemand.

« Le 4 août 1914 dans la matinée, nous apprenions que ces deux navires, après avoir jeté quelques obus sur Bône et Philippeville, avaient fait route à l'Est ; et, dans la soirée, un télégramme nous annonçait que les croiseurs de bataille anglais *Indomitable* et *Infatigable* et le croiseur *Dublin* en avaient pris le contact et les poursuivaient ».

Si la chasse faite au *Goeben* et au *Breslau* s'est finalement soldée par un échec – alors qu'ils ont été un moment à portée de canon de l'amiral Troubridge... quelques heures à peine avant que n'expire l'ultimatum de l'Angleterre à l'Allemagne –, là n'est point la mission principale ni de l'amiral Boué de Lapeyrère ni de l'amiral Milne. Le rôle principal de la marine française est alors d'acheminer au plus vite en métropole le 19<sup>e</sup> Corps d'armée stationné en Afrique du Nord. Quant à l'amiral Milne, il avait reçu de l'Amirauté britannique, le 30 juillet 1914, l'ordre suivant : au cas où la guerre éclaterait,

décembre 1914, les moyens à mettre en œuvre pour déloger les Autrichiens de Cattaro apparaissant disproportionnés à l'enjeu. Le roi Nicolas du Monténégro s'en plaindra amèrement, mais la mission principale de la 1<sup>re</sup> Armée navale est de sécuriser les routes en Méditerranée : il n'y aura donc pas de « combat décisif ».

Outre ces premières opérations de transport de troupes particulièrement bien exécutées, il faut signaler le sauvetage organisé par l'amiral Darrieus des 3000 réfugiés arméniens bloqués dans le Djebel Moussa et qu'il fait transporter par le *Guichen*, jusqu'à Alexandrie où ils formeront plus tard la *Légion arménienne*.

#### DÉTRUIRE LA MARINE AUSTRO-HONGROISE

Si, dans la Mer du Nord, la Manche et l'Océan, le combat naval concerne essentiellement les Marines britannique et allemande, il n'en est pas de même en Méditerranée où la guerre sur mer prend rapidement une drôle de tournure, comme l'expliquera l'amiral autrichien Anton Haus dans une lettre du 31 mars 1915 : « *La flotte ennemie [française] s'est volontairement, d'une façon logique et sensée, mise à une distance de nos bases navales telle qu'elle est pratiquement hors de notre atteinte. Elle se contente de remplir sa tâche principale qui est de nous empêcher de sortir de l'Adriatique, et de protéger ainsi parfaitement la navigation de l'Entente en Méditerranée. De notre côté, notre navigation en Adriatique n'est pratiquement inquiétée en rien. Comme aucune de ces deux flottes n'a de but accessible assez important pour y risquer son existence, autrement dit, comme un combat entre elles ne déciderait d'aucune question vitale pour leurs pays, cette stratégie de l'expectative est la seule rationnelle. Toutes deux, sans doute, doivent encourir le reproche de l'inaction.* »

Si aucun combat décisif ne sera donc véritablement tenté, diverses opérations aux conséquences dramatiques ont cependant lieu, sans compter naturellement l'opération des Dardanelles à laquelle participe la Marine française. Le 21 décembre 1914, le *Jean-Bart*, qui porte la marque du commandant en chef de l'Armée navale, est touché par une torpille lancée par le sous-marin autrichien *U 12*, mais les dégâts ne sont que matériels et le bâtiment peut rejoindre Malte

où il est réparé. Le 24 décembre 1914, au cours d'une audacieuse opération contre le port de Pola, le sous-marin *Curie* se prend dans les filets qui protègent l'accès au port ; il est coulé par les Autrichiens – qui le renfloueront ultérieurement et s'en serviront sous le nom d'*U 14-Zenta* pendant le reste de la guerre. Le 24 février 1915, le torpilleur *Dague* saute sur une mine et disparaît en mer avec 32 des 98 hommes de son équipage. Le 27 avril 1915, c'est le *Léon-Gambetta* qui est torpillé par l'*U 5* au large des Pouilles. Il n'y a que 137 survivants sur les 850 hommes à bord, dont 32 officiers. Dans le désastre disparaît le contre-amiral Senès, commandant la 2<sup>e</sup> division de l'escadre. Le 28 juillet 1915, c'est au tour du sous-marin *Mariotte*, surnommé « la brosse à dents » à cause de sa silhouette, d'être coulé au large de Kephez, à l'entrée des Dardanelles.

Le système imaginé par l'amiral Boué de Lapeyrère restera en place, « sans satisfaire ni l'Armée navale, ni le Monténégro, jusqu'au jour où l'Italie prend, en mai 1915, la direction des opérations en Adriatique »<sup>8</sup>. Le 26 avril 1915, l'Italie a finalement signé à Londres un traité d'alliance secret avec les Alliés, et le 23 mai a déclaré la guerre à l'Autriche-Hongrie. Entre ces deux dates la convention navale franco-anglaise a été modifiée. Il y aura désormais, et jusqu'à la fin de la guerre, trois directions des opérations navales en Méditerranée : italienne (en Adriatique, commandée par le duc des Abruzzes), anglaise (aux Dardanelles et en Egypte, aux ordres de l'amiral Carden puis de l'amiral de Robeck), et française (dans le reste de la Méditerranée). Si la France pense essentiellement aux relations avec la Tunisie, l'Algérie et le Maroc, l'Italie – qui a des visées sur la côte dalmate – entend aussi ne pas être écartée des décisions relatives à la protection des côtes libyennes tandis que l'Angleterre ne compte que sur sa propre flotte pour réussir l'opération des Dardanelles comme pour protéger le canal de Suez.

Épuisé physiquement et moralement par un type de guerre qui ne correspond pas à son tempérament, n'ayant plus comme mission qu'à bloquer le canal d'Otrante et à assurer des transports de troupe

8. Amiral Salaün, *La guerre navale racontée par nos amiraux*, Schwarz, 1923, fasc. 8, p. 118.

et de matériel, en butte aux intrigues menées par ses alliés, désavoué par son ministre et contesté par certains de ses subordonnés, l'amiral Boué de Lapeyrère demande à être relevé de son commandement le 16 octobre 1915, six mois à peine avant d'être atteint par la limite d'âge. Il est alors remplacé par le vice-amiral Dartige du Fournet qui ajoute à ses qualités de marin et de chef des talents de diplomate unanimement reconnus. La page de l'amiral Boué de Lapeyrère est définitivement tournée puisque, Théophile Delcassé ayant démissionné de son poste de ministre des Affaires étrangères<sup>9</sup> provoquant la chute du gouvernement Viviani, Aristide Briand appelle l'amiral Lacaze au poste de ministre de la Marine en remplacement de Victor Augagneur.

Après la guerre, l'amiral Salaün tirera les leçons de cette première période : « *La tâche accomplie par l'Armée navale pendant les quatorze premiers mois de la Grande Guerre ne devait être marquée d'aucun fait éclatant capable de retenir l'attention des foules ou de s'imposer aux jugements de la postérité. La bataille qu'elle offrit si souvent à l'ennemi jusqu'aux portes mêmes de ses bases, ne devait jamais être obtenue.*

« *Le rude labeur des états-majors et des équipages, les périls qu'ils ont courus, sont restés inconnus de la nation. Le résultat obtenu lui-même – la maîtrise absolue de la Méditerranée, la sécurité qui ne cessa de régner derrière le barrage tenu par l'Armée navale – n'a pas frappé l'imagination de ceux qui n'en furent ni les acteurs, ni les témoins. L'histoire de cette puissante force navale garde une couleur terne et grise parce qu'aucun combat en haute mer ne l'a illuminée de son éclat. Voilà, évidemment, la source de l'indifférence apparente de l'opinion publique française pour une Marine qui a rendu au pays des services inestimables.*

« *L'effort silencieux et modeste, magnifique d'abnégation et de ténacité, que fournirent nos marins, n'a été qu'imparfaitement compris : privés de relèves et de repos réguliers, ils tinrent sur la brèche sans faiblir, alors que l'espoir du combat prochain dont leur cœur était rempli s'éloignait chaque*

---

9. Dans sa lettre de démission adressée à René Viviani le 12 octobre 1915, Delcassé se déclarait en désaccord total avec les autres ministres sur l'expédition en Macédoine.



*jour davantage et qu'un destin sévère leur refusait l'action qui exalte et décuple les courages.*

*« Les croisières interminables et monotones sous la pluie, les paquets de mer et les coups de vent d'hiver furent la rude école d'endurance de ces hommes. Les canonnières vivaient à leurs pièces, toujours prêts à faire feu ; les veilleurs, enveloppés dans leurs cirés, les mains cramponnées aux rambardes, s'efforçaient de découvrir dans l'obscurité profonde la silhouette suspecte, la fumée basse sur l'horizon ou, de jour, le mince sillage du sous-marin ; dans les fonds surchauffés du navire, chauffeurs et mécaniciens, isolés dans leurs compartiments par le verrouillage à demeure des portes étanches, accomplissaient leur tâche dure et ingrate sans jamais se lasser, avec une abnégation admirable.*

*« Une ou deux fois par semaine, chaque bâtiment quittait la croisière pour aller se ravitailler, sous le précaire abri des îles grecques, à moins que ce ne fût en pleine mer, lorsque la houle le permettait, en un point défini seulement par ses coordonnées en latitude et en longitude. Un cargo accostait et les fatigues des équipages reprenaient ; en toute hâte, des équipes descendaient dans les cales pour remplir les sacs de charbon, d'autres les recevaient à bord, accélérant leur chute et leur arrimage dans les soutes, travail harassant dans une atmosphère irrespirable. La moitié des canons restaient armés, les machines prêtes à marcher. Au signal d'alerte d'un torpilleur en grand'garde, on larguait précipitamment les amarres, l'équipage bondissait aux postes de combat, vêtu de ses loques de travail, le corps noirci de poussière, animé de la même ardeur. On changeait de place et l'on recommençait.*

126

*« Malgré ces fatigues, malgré l'angoisse d'une guerre dont personne ne voyait la fin, jamais un symptôme de lassitude ou de découragement n'effleura l'Armée navale. Pour obtenir un tel résultat, il fallait à sa tête un chef, marin éprouvé et solide entraîneur d'hommes : l'amiral de Lapeyrère fut l'un et l'autre. »<sup>10</sup>*

10. Amiral Salaün, *La guerre navale racontée par nos amiraux*, Schwarz, 1923, fasc. 8, p. 126-127.

## UN AMIRAL EN-CHEF SANS POUVOIRS

Si l'amiral Boué de Lapeyrère n'a pas réussi à obtenir le résultat qu'il souhaitait, il serait injuste de l'en tenir pour seul responsable. Dès le 5 août 1914, devant la flotte de l'amiral Milne surprise, le *Goeben* et le *Breslau* sont parvenus à se réfugier à Istanbul. Depuis de longs mois, l'armée ottomane était sous la coupe de l'émissaire du Kaiser, le général Liman Van Sanders, et la Turquie s'appêtait à entrer en guerre aux côtés des empires centraux, ce qu'elle fera le 3 novembre suivant. Sans attendre, dès le 20 septembre, l'Amirauté britannique a obtenu du Gouvernement français de détacher de la 1<sup>re</sup> Armée navale deux cuirassés pour les mettre à la disposition de l'amiral Carden, lequel a pour mission, en bloquant les Dardanelles, d'interdire tout retour en Méditerranée des deux croiseurs allemands. L'amiral Boué de Lapeyrère a donc envoyé le *Suffren* et la *Vérité*, aux ordres du contre-amiral Guépratte. En répondant ainsi favorablement à cette première demande britannique, le ministre français de la Marine, Victor Augagneur, a commencé à laisser grignoter peu à peu l'autorité du commandant en chef de l'armée navale française en Méditerranée, et accepté par là même que les Anglais comptent pour rien l'accord du 6 août 1914. Quand le Gouvernement français en prend conscience, il est trop tard et la protestation officielle du 28 décembre 1914 n'y change rien.

Face à la Turquie, trois scénarios ont successivement été envisagés. Le premier repose sur un débarquement dans le golfe d'Alexandrette, proche de la côte syrienne, afin de couper la ligne de chemin de fer qui relie l'Anatolie à Damas et isoler l'armée turque de Syrie ; le second prévoit un débarquement à Salonique, le grand port de la Grèce du nord, afin de renforcer l'armée serbe dans sa lutte contre l'Autriche-Hongrie et de faire basculer la Grèce et la Bulgarie dans le camp allié ; le troisième, enfin, qui consiste à attaquer directement la Turquie en forçant les Dardanelles. C'est ce dernier scénario qui est retenu... alors qu'il heurte brutalement les intérêts de nos alliés russes : le Tsar ne veut à aucun prix voir « *des soldats grecs à Constantinople* » !

Suivant opiniâtrément son plan sans se soucier des opinions divergentes, le Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill, a officiellement annoncé le 27 janvier 1915 au ministre français de la Marine les intentions britanniques : « *Nous désirons conserver le commandement aux Dardanelles, à cause de l'effort très sérieux que nous comptons y faire, dans l'intérêt général des Alliés. Nous ne demandons aucun concours, sauf en ce qui concerne un certain nombre de petits bâtiments, dragueurs de mines ; mais nous saluerions avec la plus vive cordialité la coopération de l'escadre française, actuellement présente dans les Détroits, à une action d'offensive de grande envergure contre les forts.* » C'est clairement violer l'unité de commandement en Méditerranée et désapprouver les idées et l'action de l'amiral Boué de Lapeyrère. Victor Augagneur cependant accepte sans discuter, malgré l'opposition du nouveau chef d'état-major général de la Marine française, l'amiral Aubert ; en réalité, il l'a secrètement déjà fait quelque temps avant puisque, dès le 24 janvier, il a adressé au préfet maritime de Toulon une dépêche prescrivant « *de rechercher en toute hâte, dans les ports et sur les côtes de Provence, tous les remorqueurs susceptibles d'être transformés en dragueurs de mines.* »<sup>11</sup> Il s'adresse ensuite à l'amiral Guépratte pour lui donner les grandes lignes de l'action à entreprendre : « *Vous avez dû, sans nul doute, vous entretenir avec l'amiral Hamilton Carden des conditions dans lesquelles peut avoir lieu cette action ; je vous prie de me faire savoir d'urgence quelles sont les grandes lignes de vos projets d'attaque communs, ainsi que votre avis personnel. Les bâtiments français devant prendre part à l'opération seront les cuirassés Suffren, Bouvet, Saint-Louis, Gaulois et Charlemagne, ainsi que les contre-torpilleurs sous-marins et chalutiers-dragueurs, actuellement rangés sous votre pavillon, et le croiseur-atelier La Foudre* ». Et le ministre conclut sa lettre : « *Je vous prie d'adresser au commandant en chef de l'Armée navale une copie de votre réponse* », ce qui est traiter l'amiral Boué de Lapeyrère avec la plus grande désinvolture !

Depuis le début, la guerre en Méditerranée est conduite par la 1<sup>re</sup> Armée navale avec le soutien de la 3<sup>e</sup> escadre. Cette dernière, depuis son développement, début 1915, est chargée de tenir le blocus des

11. Capitaine de frégate de Courtois de Langlade, *Une flottille française aux Dardanelles*, Saurat, Imprimerie Girouard et Richou, 1936, p. 1.

côtes de Syrie – en fait les côtes de la Méditerranée orientale depuis le sud de la Turquie jusqu'à l'Égypte – et de prêter son concours à la marine britannique pour les opérations en mer Rouge et la défense du canal de Suez<sup>12</sup>. A partir du 26 avril 1915, lorsque l'Italie rejoint les Français et les Britanniques dans le conflit, il y a trois directions des opérations navales en Méditerranée, en violation totale des accords franco-britanniques du 6 août 1914 : l'Italie commande en Adriatique, la Grande-Bretagne aux Dardanelles et en Égypte, la France dans le reste du bassin méditerranéen. « *L'amiral de Lapeyrère porte bien toujours le titre de commandant en chef en Méditerranée ; mais ce n'est plus là qu'un titre honorifique ; non seulement il n'exerce directement son autorité sur aucune force alliée, mais encore son action sur les unités françaises détachées aux Dardanelles et en Adriatique est purement théorique.* »<sup>13</sup>

Indépendamment de ses difficultés avec les Alliés, l'amiral Boué de Lapeyrère doit faire face à une véritable fronde de ses subordonnés qui ont du mal à accepter sa façon de commander seul et qui supportent mal ce qu'ils considèrent comme son inaction. L'amiral Lacaze, quelque peu poussé par son chef d'état-major le commandant Durand-Viel, et plus fortement par son ordonnance, le commandant de Roquefeuil, déclare publiquement lors d'une conférence des vice-amiraux et contre-amiraux de l'armée navale qui a lieu le 25 février 1914, qu'il ne peut donner aucun avis sur la conduite à tenir « *car il n'était mis au courant de rien.* »<sup>14</sup> Cette réunion a eu deux conséquences : d'abord la mise à l'écart de l'amiral Lacaze qui est relevé de son commandement, reçoit un blâme puis est rappelé en France, dans un poste subalterne à Marseille ; ensuite la consommation de la coupure entre les divers chefs de l'armée navale – notamment entre les amiraux Daveluy et Lacaze dont le différend semblait remonter à leur participation commune au cabinet de Delcassé deux ans plus tôt. Cette cassure, plus politique que technique, de la marine française en deux factions perdurera jusqu'à la fin de la guerre et même après celle-ci.

12. C'est ainsi que le d'Entrecasteaux et le Requin participèrent à la défense du canal de Suez contre les troupes de Djemal Pacha les 2 et 3 février 1915.

13. Amiral Salain, *La Marine française*, les Editions de France, 1934, p. 198.

14. Bertrand Larréra de Morel, *L'amiral Lacaze*, éditions Christian, 2004, p. 51.

Revenant dans ses mémoires sur le rôle joué par l'amiral Boué de Lapeyrère, l'amiral Salaün a écrit : « *De son côté l'amiral de Lapeyrère n'a pas tenté de prendre effectivement le commandement en chef des forces alliées ; il est juste de reconnaître qu'à partir du moment où il a établi le blocus de l'Adriatique, sa responsabilité directe de commandant en chef de l'armée navale absorbait toute son attention et ne lui permettait pas de diriger personnellement les opérations dans le reste de la Méditerranée. (...) Si on avait voulu réaliser effectivement l'unité de direction et de commandement, il eût fallu décharger l'amiral de Lapeyrère du commandement même de l'armée navale, le placer à un échelon supérieur, lui organiser un poste de commandement à Malte, avec un état-major interallié, et mettre à sa disposition un ou des bâtiments rapides lui permettant de se déplacer suivant les circonstances. Cette solution, la seule logique, n'a pas été envisagée ; il n'est pas certain d'ailleurs qu'elle eût été agréée par le gouvernement britannique.* »<sup>15</sup>

---

15. Amiral Salaün, *op. cit.*, p.163.