

Le mouilleur de mines *Pluton* codé P arraisonnant le cargo allemand *Porto* de 4500 t le 5 août 1914 près de Guernesey. (Thomas A. Bramley)

L'ordre de mobilisation générale.

La mobilisation

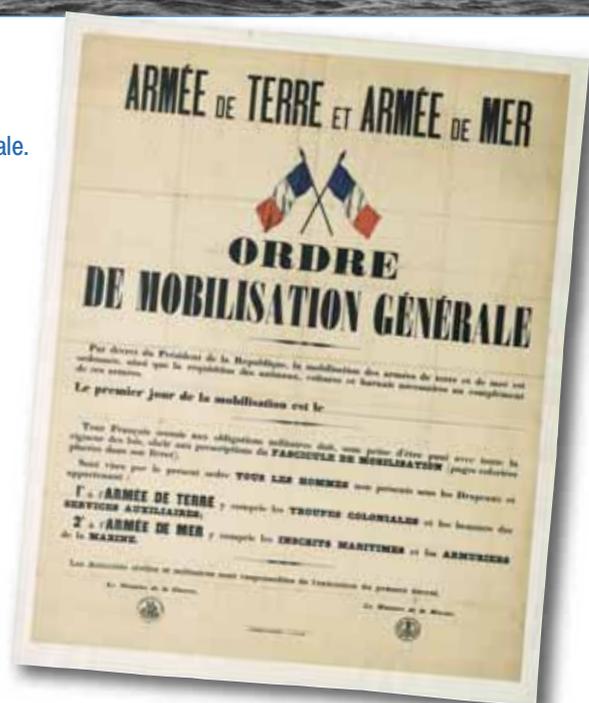
Au personnel, la Marine française dispose en temps de paix d'un effectif de 1860 officiers et 66566 officiers mariniers, quartiers-mâîtres et matelots.

En cas de guerre elle peut compter sur les réserves suivantes :

1. Les inscrits maritimes divisés en 8 catégories d'âge :
 - A, B, C : inscrits en disponibilité de moins de 27 ans,
 - D : de 27 à 30 ans,
 - E : de 30 à 35 ans,
 - F : de 35 à 40 ans,
 - G : de 40 à 45 ans,
 - H : de 45 à 48 ans.
2. Les retraités.
3. Les réservistes.

Dans son article 11, la loi du 8 août 1913 fixe une nouvelle base concernant la mobilisation des inscrits en précisant que *les inscrits maritimes qui se trouvent en excédent aux besoins de l'armée de Mer sont, quelle que soit leur classe ou leur spécialité, versés dans l'armée de Terre...* Face à l'intérêt de renforcer au maximum les ressources de l'Armée, cet article contraint la Marine à ne garder ainsi que les réserves qui lui sont strictement nécessaires, estimées à 35000 mobilisables. La DM du 2 juin 1914 définit la composition de ces réserves :

- a) *Les inscrits maritimes des catégories A, B, C.*
- b) *Les réservistes de toutes provenances (engagés ou appelés) libérés de l'activité, à l'expiration de leur 1^{er} lien depuis moins de 3 ans.*
- c) *Les retraités par ancienneté rayés des contrôles depuis moins de 5 ans.*
- d) *Les officiers mariniers admis à la retraite proportionnelle depuis moins de 5 ans.*



Concernant les officiers, il est prévu que la réserve doit suffire à combler les postes nécessaires. Une lettre de l'EMG en date du 13 janvier 1914 en précise l'effectif global :

	Besoins	Disponibles
CV	33	50
CF	67	90
LV	147	120
EV	7	80

La Marine allait donc disposer de plus de réserves que n'en prévoit sa nouvelle organisation et en accord avec l'esprit de la loi du 8 août 1913, elle sera amenée à transférer à l'Armée cet excédent de personnel.



Le croiseur protégé *Friant* en août 1914.

Le cuirassé *Jean Bart*. (H. Grimaldi)

Et le plus malheureux s'avère que le reste de notre flotte ne compte guère. À l'instar de nos 22 croiseurs cuirassés qu'une politique navale incohérente a multipliés à contretemps parmi nos escadres. Comparés aux puissants croiseurs de bataille britanniques ou allemands, les meilleurs d'entre eux ne valent rien, et les plus rapides (23 nd), les 4 "Gambetta" et les 3 "Quinet", constituent par ailleurs nos seules forces d'éclairage. Quant aux croiseurs légers, la marine française ne dispose que d'un ensemble peu homogène de bâtiments hors d'âge ou sans grande valeur militaire. En ce qui concerne les torpilleurs, nos flottilles sont numériquement imposantes, mais là encore il convient de ne pas se fier aux apparences. Les torpilleurs de 300-350 t, trop faiblement armés et très inférieurs à leurs semblables étrangers, constituent les deux-tiers de l'effectif. Seuls ont quelque valeur les 12 "Bouclier" et les 6 "Bisson" de 800 t qui apparaissent à partir de 1911, mais les Britanniques sont, dans le même temps, passés à des bâtiments de 1000 t. Quant aux torpilleurs côtiers, ce ne sont pour la plupart que d'ex-torpilleurs numérotés de la Défense mobile dont les modestes dimensions les rendent inutilisables au moindre mauvais temps.

Même constatation pour les sous-marins. On étudie des prototypes, on fait des concours de plans, mais la moitié d'entre eux marchent à la vapeur et ceux équipés de moteurs Diesel, faute d'avoir en France une industrie métallurgique suffisamment développée, manquent de robustesse. Tous, enfin, plongent lentement. Même si les 17 "Pluviôse" et les 16 "Brumaire" figurent parmi les plus réussis, fragiles et peu endurants, tous éprouvent de nombreux déboires. Au cours de la guerre, nos sous-marinières vont assurément dépenser autant d'énergie à combattre l'ennemi que les défauts de leur matériel.

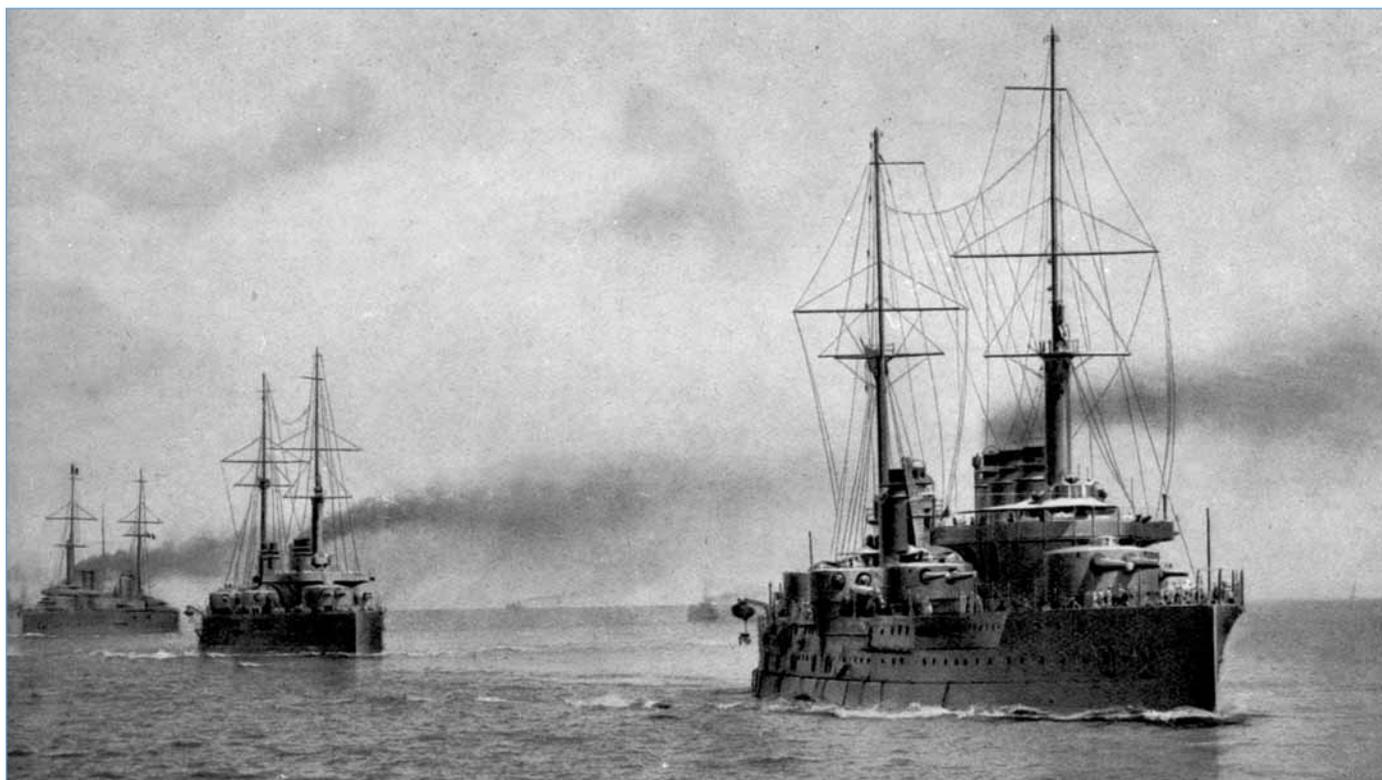
Le rôle joué par les mines durant le conflit russo-japonais avait interpellé nos chefs qui, à juste titre, s'étaient préoccupés



de doter la flotte des moyens de dragage et de mouillage nécessaires. Malheureusement, on ne prit, par économie, que des demi-mesures. Ne furent construits, de ce fait, que 2 mouilleurs (*Pluton* et *Cerbère*), on transforma 2 contre-torpilleurs (*Cassini* et *Casabianca*) et on disposa quelques torpilleurs qui ne pouvaient guère mouiller plus de 6 mines. En août 1914, tous ces navires manquent de vitesse et de moyens rapides de mouillage. Mis à part quelques torpilleurs alourdis d'un treuil et de moyens de dragage, nous ne disposons que de 9 dragueurs dont 4 du type "Herse" construits à La Seyne en 1913. Les stocks de mines eux-mêmes sont insuffisants. Sont entreposés à Dunkerque 256 engins, 1660 à Cherbourg, 640 à Brest, 2700 à Toulon, autant à Bizerte. De surcroît, la mine modèle 1906, la plus répandue, ne donne pas satisfaction.

Ces insuffisances émanent essentiellement de 3 causes :

- absence de politique navale stable et bien définie ;
- perpétuelle instabilité des hommes (42 ministres en 43 ans) ;
- institutions inadaptées aux besoins et lourdeurs administratives.



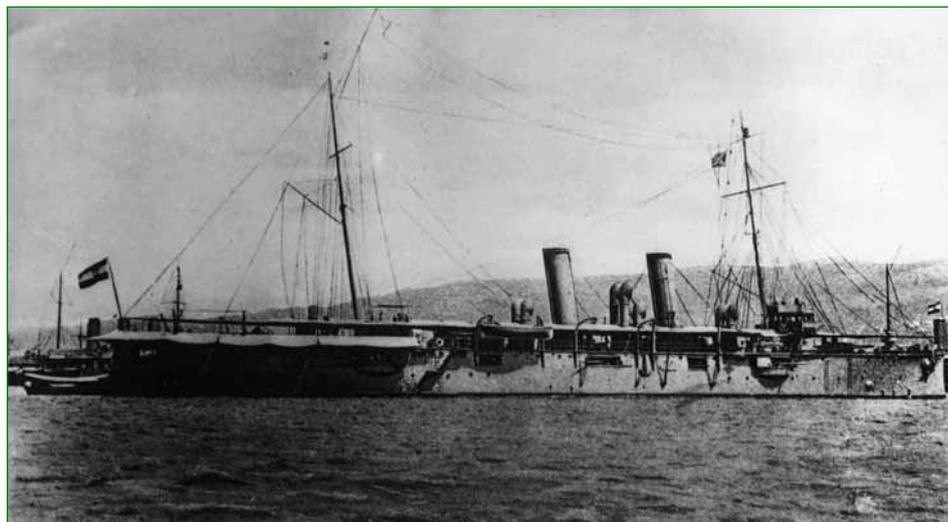
Cuirassés en ligne de file.

Weymouth, 12 destroyers), ralliés peu après par la 2^e escadre, la 2^e DL et les 2^e, 3^e et 6^e escadrilles. L'amiral Boué de Lapeyrère qui, depuis le départ ce jour même de l'amiral Milne, a pris la direction unique des opérations, remet aux chefs d'escadre son ordre 114 stipulant que les forces s'engageront dans l'Adriatique, s'efforceront de détruire les navires autrichiens bloquant la côte du Monténégro et, si l'ennemi se montre, lui imposeront le combat.

Dans ce but, l'armée combinée est divisée en deux groupes: divisions légères françaises et force britannique remonteront les côtes d'Albanie, le corps de bataille et les torpilleurs longeront les côtes italiennes. À 19h00 les deux groupes, qui doivent se retrouver le lendemain entre Antivari et Cattaro, se mettent en marche. Au matin du 16, l'Armée navale qui converge sur Antivari aperçoit deux bâtiments autrichiens (croiseur *Zenta* – 2 400 t, VIII x 120 – , torpilleur *Uhlán*) qui tentent, à toute vitesse, de rejoindre Cattaro. À cet instant les forces légères françaises et britanniques étant trop éloignées pour intervenir, seuls les cuirassés ont la possibilité d'intercepter l'ennemi. Ils inclinent donc leur route et, en ligne de file, *Courbet* et *Jean Bart* en tête, augmentent de vitesse et manœuvrent pour lui couper la retraite. À 09h02 le *Courbet* ouvre le feu à la distance de 12 000 m, aussitôt imité par toute la ligne. La première salve de réglage du *Courbet* va au but. Le commandant autrichien (CF Pachner) précisera dans son rapport que son navire a été atteint à la flottaison, soulevant une forte colonne d'eau et d'éclats. Le cessez-le-feu est ordonné à 09h20. À bord de la *Zenta* qui continue bravement à tirer de toutes ses pièces intactes, on aperçoit des explo-

sions successives comme celles que pourraient produire des mines, et une épaisse colonne de fumée blanche sort depuis le milieu jusqu'à l'arrière du bâtiment. L'arrière s'enfonce progressivement. Après quelques explosions plus fortes, le petit croiseur qui, tout seul, a crânement fait front aux escadres françaises, s'engloutit pavillon haut à 09h35. Poursuivi par le *Jurien de la Gravière* et les torpilleurs de la 4^e escadrille, le *Uhlán* réussit à s'échapper et regagne Cattaro sain et sauf. Six officiers et 130 hommes rescapés de la *Zenta* parviennent à toucher terre où ils sont capturés par les Monténégrins. Tel fut cet engagement aussi bref qu'inégal, qui rapporta assurément plus de gloire à la marine autrichienne qu'il nous valut de profit. À midi, les forces alliées reprennent la route du canal

Les défenses de Cattaro en 1914.



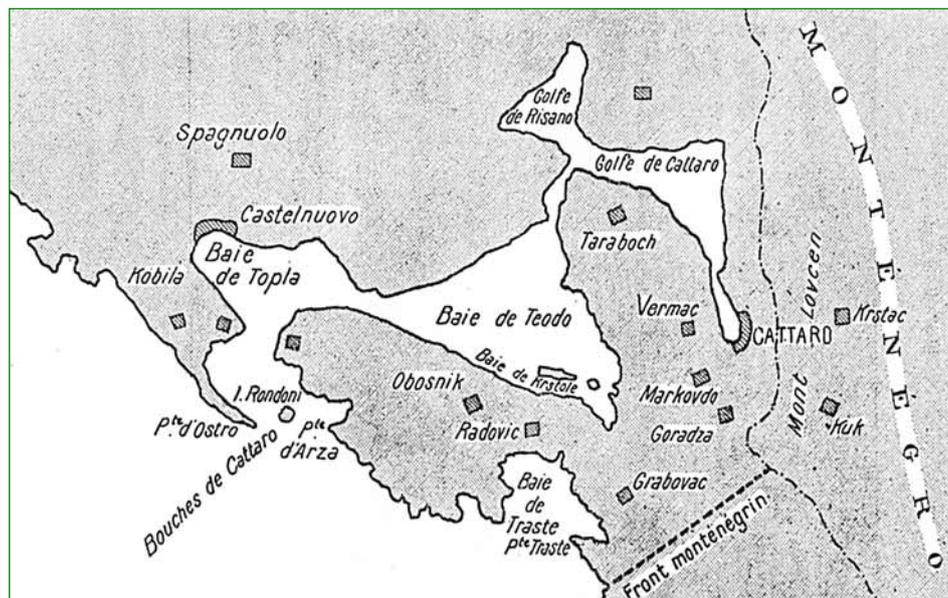
Le croiseur autrichien *Zenta*, détruit par la flotte franco-britannique au large d'Antivari. (Rol)

Devant la côte albanaise, des contre-torpilleurs, dont les *Mortier* "MT" et *Pierrier* ou *Pertuisane* ou *Poignard* "Px", à couple d'un ravitailleur. (Éd. Pays de France)



142. Guerre 1914-15. — ALBANIE. Contre-torpilleurs se ravitaillant.

d'Otrante. La division du CA Troubridge ayant reçu l'ordre de rallier les Dardanelles, l'Armée navale reste désormais seule opposée aux forces autrichiennes.



LA GRANDE GUERRE

L'HONNEUR DES MARINS FRANÇAIS
LE TORPILLEUR FRANÇAIS "LE MOUSQUET" PRÉFÈRE SUCCOMBER QU'IL DE FUIR

Cela se passe à PÉREAGE, à l'entrée du Détroit de Malacca. Le torpilleur français "LE MOUSQUET" se trouve face à face avec le croiseur allemand "EMDEN", qui lance les mines torpilles plusieurs fois, coulant avec des succès différents et causant ainsi avec les autres un grand nombre de victimes.

"LE MOUSQUET" pour finir, s'est enfoncé à son bord amarré. Il peut encore être vu à l'endroit où se trouve de lui, les débris flottants n'y sont pas. Le capitaine Théroinne fut son commandant et mourut de la torpille. Pressé au cœur, il se noia et mourut, (11 octobre 1914).

La fin du Mousquet.

second maître Mourgue le suivent, blessés tous les deux; ils passent à travers une rafale dont les éclats blessent le quartier-maître torpilleur Esselet et le quartier-maître mécanicien Sans-fourche, qui s'affaissent et se traînent jusqu'au tube lance-torpilles dans l'espoir vain que l'ennemi s'approchera.

De plus en plus l'avant s'enfonce. Il faut songer aux survivants, mettre à l'eau les embarcations... L'avant du Mousquet a disparu, l'eau lèche le pied de la passerelle.

L'Emden cesse le feu. Quelques secondes encore et le torpilleur va s'enfoncer.

Le commandant Théroinne descend de sa passerelle. Il a combattu jusqu'au bout. Il se dirige vers les blessés, leur passe des bouées, des espars, des caillebotis. Sa tête est trouée, deux filets de sang coulent de sa casquette. Quelques hommes sautent à la mer. Sur l'épave sans forme et sans défense, l'Emden recommence son tir. Cozic et Stephan, qui viennent de quitter

la passerelle, sont blessés; Théroinne leur donne des bouées. Le long du bord, accroché à la coque, le second maître torpilleur Marboeuf a la tête emportée par un obus. Criblé par cette nouvelle rafale, le Mousquet coule à pic. Il est 07h 15. Le massacre a duré seize minutes. Ceux que n'a pas entraînés le remous s'accrochent aux débris flottants... Théroinne, évanoui, est aperçu par le canonnier Calloch, qui le hisse sur un caisson à pavillons. À l'autre bout du caisson, l'Annamite Tvi fait contre-poids, puis, à bout de forces, abandonne. Le caisson chavire, Théroinne disparaît. Carissan, aidé par Calloch, prend sa place sur le caisson.

Les Allemands vont recueillir 35 hommes dont 25 blessés, il y a 25 disparus. Au médecin allemand qui veut en priorité s'occuper de lui, Carissan répond: je vous demande de soigner d'abord mes hommes. Le 30, Müller transfère les survivants du Mousquet sur le paquebot britannique Newburn, qui les débarque le jour même à Sabang.



Carissan a juste le temps de voir ses hommes installés dans les salles claires d'un petit hôpital merveilleusement propre... Puis meurt à minuit, son devoir accompli... ⁽¹⁾

Le Mousquet et son équipage seront vengés par le croiseur australien Sydney, lequel mettra fin à la carrière de l'Emden dans l'archipel des îles Cocos le 8 novembre 1914.

1. L'état-major et l'équipage du Mousquet seront cités à l'ordre du jour de l'Armée par décision du 5 janvier 1915 (JO du 17 janvier).

HMAS Sydney, le navire australien qui acheva l'Emden le 9 novembre 1914. (CPA Tucks & Sons)



“Le corps à corps dans les rues de Dixmude”, aquarelle de Paul Thiriat. (Le Panorama de la Guerre du 17/06/1915)

LES TROUPES À TERRE

Les fusiliers marins

Dès les premiers jours de la guerre, le gouvernement qui se soucie du maintien de l'ordre dans la capitale, fait appel, pour y renforcer la police, aux réserves en hommes dont dispose la Marine au moment de la mobilisation.

Le 7 août les ports reçoivent l'ordre de former trois bataillons à quatre compagnies de 250 hommes chacune et de les diriger le plus rapidement possible sur Paris.

Le 1^{er} bataillon est fourni par les ports de Cherbourg (3^e C^{ie}) et de Rochefort (1^{re} C^{ie}), les quatre compagnies des 2^e et 3^e

bataillons l'étant par, respectivement, ceux de Brest et de Lorient. Ces trois bataillons vont constituer un régiment dont le commandement est confié au CV Delage.

Les DM des 16 et 25 août prescrivent la levée de trois nouveaux bataillons destinés à former un second régiment, Cherbourg fournissant une compagnie, Lorient trois, Brest et Rochefort quatre. Ce régiment est placé aux ordres du CV Varney.

Le 22 la brigade est créée et affectée au corps d'armée du général Mercier-Milon. On lui donne pour chef le plus jeune officier général de la Marine, le CA Ronarc'h.

Les amiraux Ronarc'h et Lacaze pendant une remise de décorations aux fusiliers marins. (Meurisse)

Apprentis fusiliers marins, peu avant la guerre. (Guilleminot)



Fin juillet, ces croisières sont réorganisées de la façon suivante : La 2^e DL désormais basée à Alexandrie, doit surveiller la partie sud de la mer Ionienne. Le *Cassini* et le *La Hire* se tiennent entre la Crète et Rhodes, les chalutiers entre Rhodes et Samos, les torpilleurs de la 7^e escadrille entre Cérigo et le canal de Doro. Cet ensemble est aux ordres du CA Charlier, commandant la 2^e DL. La croisière Ouest est reportée jusqu'au cap Palos, avec ravitaillements prévus à Alger où les *Ernest Renan* et *Edgar Quinet* arrivent le 1^{er} août.

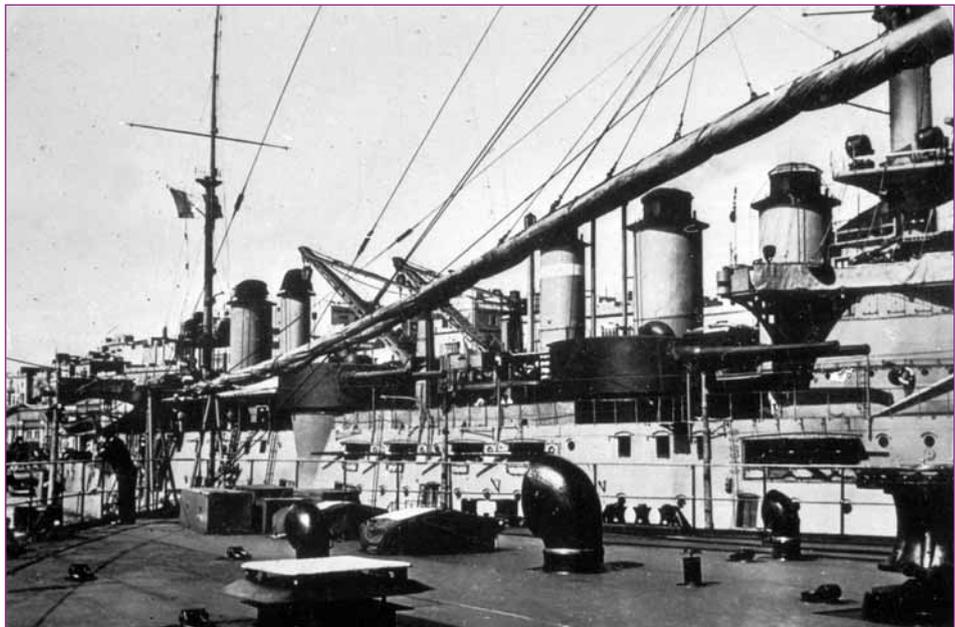
À la fin de ce mois le CEC réalise en mer Égée l'unité indispensable de commandement, les torpilleurs du secteur occidental et les chalutiers du secteur oriental étant placés sous l'autorité du CV Moullé (guidon sur le *Dehorter*) et commandant de la 2^e flottille d'Armée navale, lequel prend le titre de Chef de division commandant la croisière Sud de la mer Égée. Il dispose des 1^{re} et 3^e escadrilles de torpilleurs, des forces de patrouille du CF Violette et de quelques grandes unités (*Cassini*, *La Hire*, *Paris II...*) empruntées à la croisière d'Asie Mineure.

Dans le même temps, le ministre interdit, en raison du danger sous-marin, l'emploi des grands croiseurs pour la tenue du blocus, et à partir de septembre les 1^{re} et 2^e DL stationnent à Malte, Bizerte et Alexandrie. *Avant même que l'action des sous-marins se fît réellement sentir, l'insuffisance des moyens dont on disposait pour la combattre pesait lourdement sur la vie des escadres.* (Thomazi)

Premières escarmouches en Adriatique

Dès le début, la marine italienne déploie en Adriatique une assez grande activité et se livre à une série d'opérations de plus ou moins grande envergure : vastes ratissages auxquels participent nos escadrilles de torpilleurs, prise de Pelagosa le 11 juillet. Bien que faible, la riposte autrichienne va rapidement tempérer cette ardeur, tant et si bien qu'au fil des jours l'activité italienne décroît singulièrement : allègement de la croisière d'Otrante, restriction du ravitaillement du Monténégro, abandon de Pelagosa. Afin d'éviter le contact avec les sous-marins allemands (avec lesquels ils ne sont pas en guerre), les Italiens raccourcissent étonnamment l'Adriatique dont la limite Sud devient Spartivento - Fano, les forces françaises opérant au sud de cette ligne. Cette attitude autorise le Cdt Daveluy à écrire le 23 août : *Depuis la perte du Garibaldi, les Autrichiens sont incontestablement maîtres de l'Adriatique ; les Italiens sont nettement sur la défensive malgré la supériorité que leur donnent nos escadrilles.* Et de fait, le service de nos torpilleurs, notamment ceux du *Commandant Bory* (LV Carrel) et du *Bisson* (LV Le Sort) sont très appréciés, en témoigne la citation des 2^e et 6^e escadrilles à l'ordre du jour italien du 21 juin. Le *Bisson* qui, justement, va encore se signaler le 13 août. La veille, l'*U.3*, qui a lancé sans l'atteindre sur un croiseur auxiliaire italien en patrouille entre Saseno et Otrante, est pris en chasse par les *Aspirant Herber* et *Enseigne Henry* qui le perdent vers 17 h 00. Alertés, le *Bisson* et deux contre-torpilleurs italiens appareillent de Brindisi et croisent toute la journée sur la route présumée du sous-marin. Le lendemain matin, le *Bisson* met le cap à toute vitesse sur un kiosque émergé à 300 m de lui, en tirant avec sa pièce de 100 mm avant. Touché au 3^e coup, l'*U.3* coule en quelques instants. Le *Bisson* repêche 12 hommes dont un officier.

L'équipage du contre-torpilleur de 450 t *Enseigne Henry* pose au grand complet, avec les mascottes, sur l'arrière du bâtiment.



Le cuirassé *Vergniaud* à Malte. La vue est prise du pont d'un autre cuirassé. (Adelus)

Après l'évacuation de Pelagosa le 18 août, les Italiens renoncent quasiment à toute offensive, mais l'ennemi, pour sa part, ne s'avère guère plus entreprenant. Pour assurer la protection du barrage d'Otrante contre les attaques ennemies, la ligne Otrante - Fano est gardée par deux croiseurs accompagnés de quatre torpilleurs français de la 2^e escadrille, ceux de la 6^e étant réservés pour effectuer des raids entre les côtes albanaise et italienne.



La "tragique folie" du 18 mars

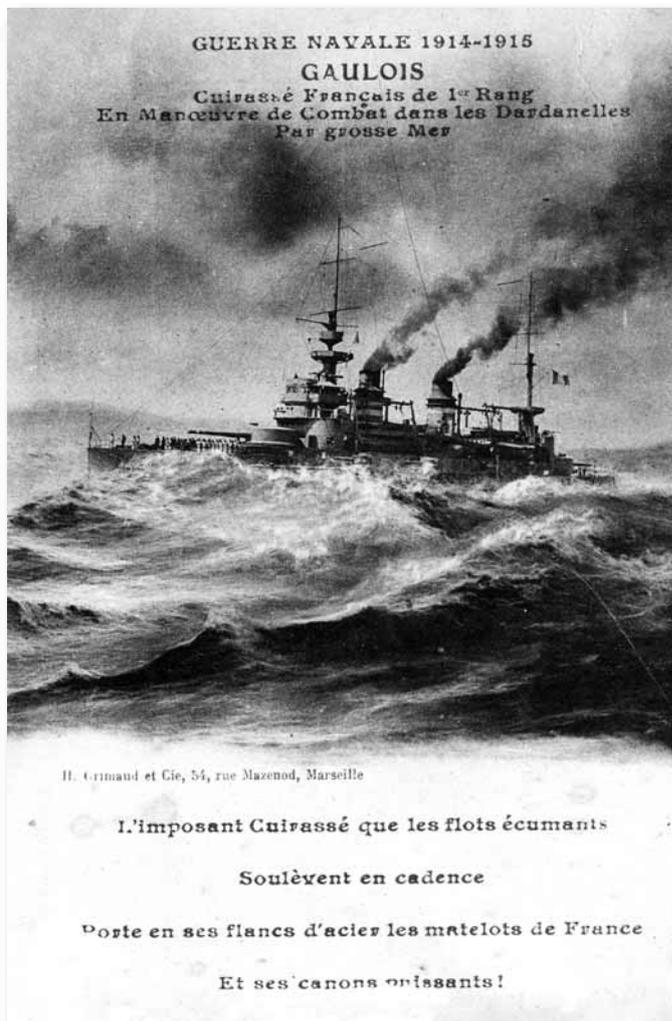
Un peu après 09h00 l'escadre alliée quitte Ténédos et se dirige vers l'entrée des Dardanelles. De Robeck jette 16 cuirassés dans la bataille : 12 britanniques et 4 français qu'il dispose en 3 divisions :

- 1^{re} division : *Queen Elizabeth, Inflexible, Lord Nelson, Agamemnon + Majestic, Triumph* ;
- 2^e division : *Suffren, Bouvet, Gaulois, Charlemagne + Swiftsure, Prince George* ;
- 3^e division : *Océan, Albion, Irrésistible, Vengeance* ;
- en réserve : *Cornwallis, Canopus*.

S'ils rassemblent un nombre de bouches à feu considérable : 272 pièces d'artillerie (du 381 mm au 138 mm), la configuration du détroit ne permet cependant le tir à distance utile qu'à un groupe restreint de bâtiments et encore ceux-ci ne pourront-ils utiliser que l'artillerie d'un seul bord, ce qui en réduira le nombre à 175 pièces (les tourelles axiales pouvant indifféremment faire feu des deux bords).

À 11h00 la 1^{re} division, flanquée des *Majestic* et *Triumph*, pénètre dans le détroit. Parvenue à 13 000 m des ouvrages des Narrows, elle ouvre le feu à 11h25. Une très forte explosion est observée à Chanak, Medjidieh et Namazieh sont atteints à plusieurs reprises. À 11h50 la division française se sépare en deux sections : les *Suffren - Bouvet* longent la côte d'Asie, les *Gaulois - Charlemagne* celle d'Europe. L'amiral Guépratte, qui a revendiqué l'honneur de combattre en première ligne, compte exécuter le plan suivant : *Dans chaque section, un des navires stoppera en travers du courant, le plus près possible du but qu'il canonnera à outrance. Lorsque le courant l'aura entraîné, son camarade prendra sa place, et ainsi de suite...* À midi, la division française met le cap sur Chanak et remonte le détroit en compagnie des *Swiftsure* et *Prince George* chargés de contrebattre les pièces légères de Souan Déré et de Képhez. Après avoir dépassé la ligne britannique, elle manœuvre ensuite afin de battre avec toutes ses grosses pièces les ouvrages des deux rives. À 12h30, en deux salves, le *Bouvet* muselle une batterie au nord de la Quarantaine. À 12h40 le *Suffren*, puis à 12h55 le *Bouvet*, engagent à 9 000 m les ouvrages 13 et 17 de Kilid Bahr, tandis que le *Gaulois* tire aux 138 sur les Falaises Blanches dont le feu gêne la section de la côte d'Asie, puis à 12h45 ouvre le feu à 8 400 m sur Dardanos, aidé par le *Charlemagne*, ce dernier à 13h15, puis à 13h40 prenant pour objectif à 12 000 m le fort d'Hamidieh.

Les batteries d'obusiers dissimulées à terre dans des lieux impossibles à repérer se révèlent les plus gênantes. Leurs projectiles tombant presque verticalement éclatent sur les parois



Le cuirassé *Gaulois*. (H. Grimaud)

horizontales bien moins protégées que les parois verticales, ou dans l'eau à courte distance ébranlant fortement les murailles.

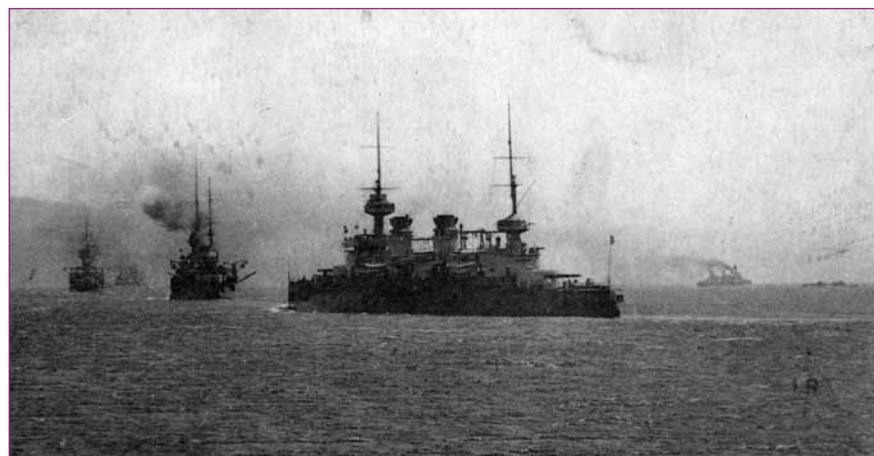
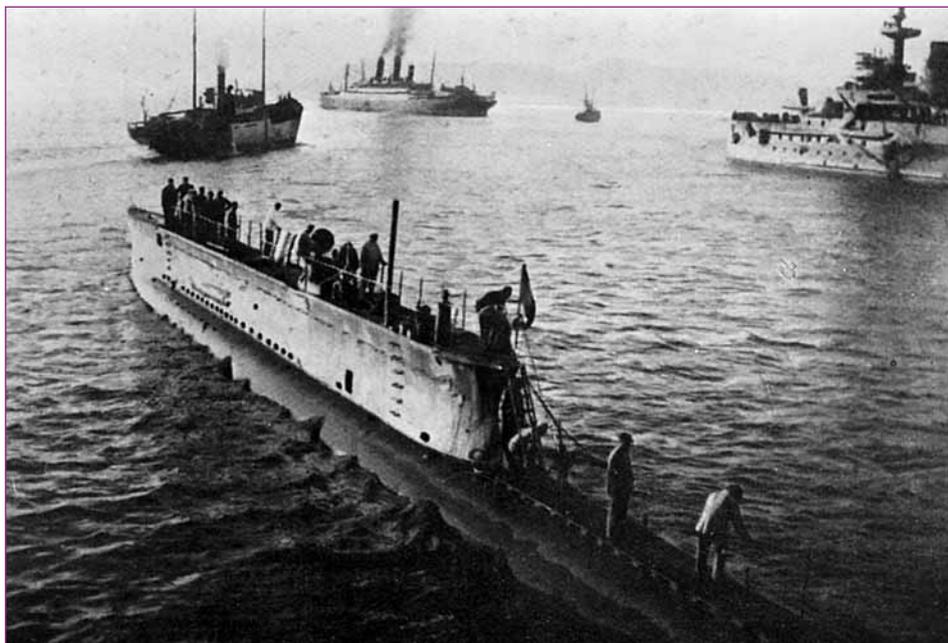
L'EV Coindreau consigne dans son carnet : *Le Suffren tire à cadence accélérée de toute sa bordée. Autant qu'il est possible d'en juger, notre feu est de peu d'effet. En tout cas le tir des forts turcs ne se ralentit pas. Toutes les deux minutes, quatre éclairs s'allument à Dardanos. Impression angoissante ! Dans quelques secondes nous allons être encadrés, sinon atteints. Des gerbes de plus en plus rapprochées jaillissent sans arrêt autour de nous. Des coups sourds ébranlent la coque. Nous sommes bientôt sévèrement touchés. Des obus frappent la voilerie, la chambre de veille, la tourelle arrière. Dans le vacarme infernal, il est impossible de distinguer nos coups de départ des explosions des obus qui touchent la coque ou déchirent les œuvres mortes. Des éclats tombent de toutes parts autour de nous... Notre première passe est terminée... Nous nous retirons de la ligne de feu, pour céder comme prévu la place au Bouvet. Après une longue évolution sur la droite, nous regagnons notre poste en arrière. Les équipes de sécurité s'affairent pour réparer sommairement les avaries,*

Le cuirassé *Bouvet* dans les Dardanelles le 18 mars 1915.
(aquarelle de Bernard Lachèvre)



Le sous-marin *Mariotte* à Moudros. (DR)

Dans le même temps, les sous-marins britanniques réussissent à passer une quinzaine de fois en Marmara et s'ils y perdent quatre unités, leur tableau de chasse est autrement plus éloquent que le nôtre : 8 bâtiments de guerre dont le cuirassé *Kairreddin Barbarossa*, 120 000 t de vapeurs (dont 25 de plus de 2 000 t), 160 voiliers. La raison de cette disparité est clairement établie. Les Britanniques, à la différence de nos "bateaux de concours", disposent, eux, de sous-marins type E, plus gros, plus rapides, plus robustes, véritables engins de combat, bien adaptés au dur métier de forceur de blocus.



Le cuirassé *Gaulois*, en baie de Salonique. (H. Grimaud)

Le "désastre de Suvla" le 8 août est l'échec de trop qui coûte son commandement au général Hamilton, remplacé le 14 octobre par le général Monro. Celui-ci débarque aux Dardanelles le 28 et, trois jours plus tard dans un télégramme qu'il expédie à Londres, conseille l'évacuation de la presqu'île. Kitchener y viendra le 9 novembre et se rangera au même avis. À la suite de quoi, Londres décide, le 7 décembre, de "raccourcir le front" en commençant par évacuer les deux secteurs nord Anzac et

Suvla. Mais ce n'est pas une mince affaire que "d'escamoter" 145 000 hommes, 15 000 animaux, 400 canons et un important matériel au nez et à la barbe de l'ennemi. L'État-major, qui n'y croit pas beaucoup, table même sur 25 000 morts. Il n'est cependant guère d'exemple d'une opération aussi risquée, finalement exécutée avec un tel brio.

Une victoire au moins : l'évacuation

Malgré des miracles d'héroïsme et de courage, la mort de milliers de soldats et d'officiers, toute la bravoure et le dévouement des marins, le front, à la date du 14 juillet, n'a progressé que d'à peine 6 km. Le village de Krithia, les hauteurs d'Achi Baba, objectifs des premiers jours, ne sont toujours pas atteints.

Le 24 septembre, le général Bailloud reçoit du ministre de la Guerre un télégramme lui prescrivant d'étudier immédiatement toutes les mesures nécessaires à l'envoi en Serbie par Salonique d'une division du corps expéditionnaire d'Orient. Deux jours plus tard, le général Hamilton reçoit un ordre similaire, lui enjoignant de prélever deux divisions sur le front de Suvla. On a en effet cessé depuis longtemps en France de croire à la prise de Constantinople, et progressivement le centre de gravité de notre division navale va se déplacer des Dardanelles vers Salonique où, désormais, elle stationne en permanence et où séjourne le plus fréquemment le VA Gauchet, lequel met sa marque sur la *Patrie* le 24 octobre. Ce départ consacre aussi la fin du rôle joué par la Marine française dans cette région où seuls, fin décembre, sont maintenus les cuirassés *République* et *Suffren*.



Évacuation de la baie de Suvla.

passagers et la cargaison. Quant aux Neutres, ils encourent les mêmes risques, bien que les navires allemands aient l'ordre d'éviter toute violence vis-à-vis des Neutres, autant qu'ils sont reconnaissables, néanmoins, par suite d'usage abusif du pavillon neutre par l'Angleterre et des contingences de la guerre navale, l'on ne saurait garantir qu'ils seront toujours à l'abri d'attaques dirigées contre les bâtiments ennemis. Cette note crée un précédent jusqu'alors inconnu en revendiquant comme légal le droit de couler des navires marchands, droit exceptionnellement toléré dans l'ancien code international. Elle ne passe pas sans protestations, le président Wilson déclarant : *La décision britannique menaçait des intérêts, la décision allemande menace des vies.* von Tirpitz lui-même estime que le blocus sur une aussi vaste zone ne peut se traduire que par un très faible rendement et qu'il eut mieux valu se limiter à l'embouchure de la Tamise.

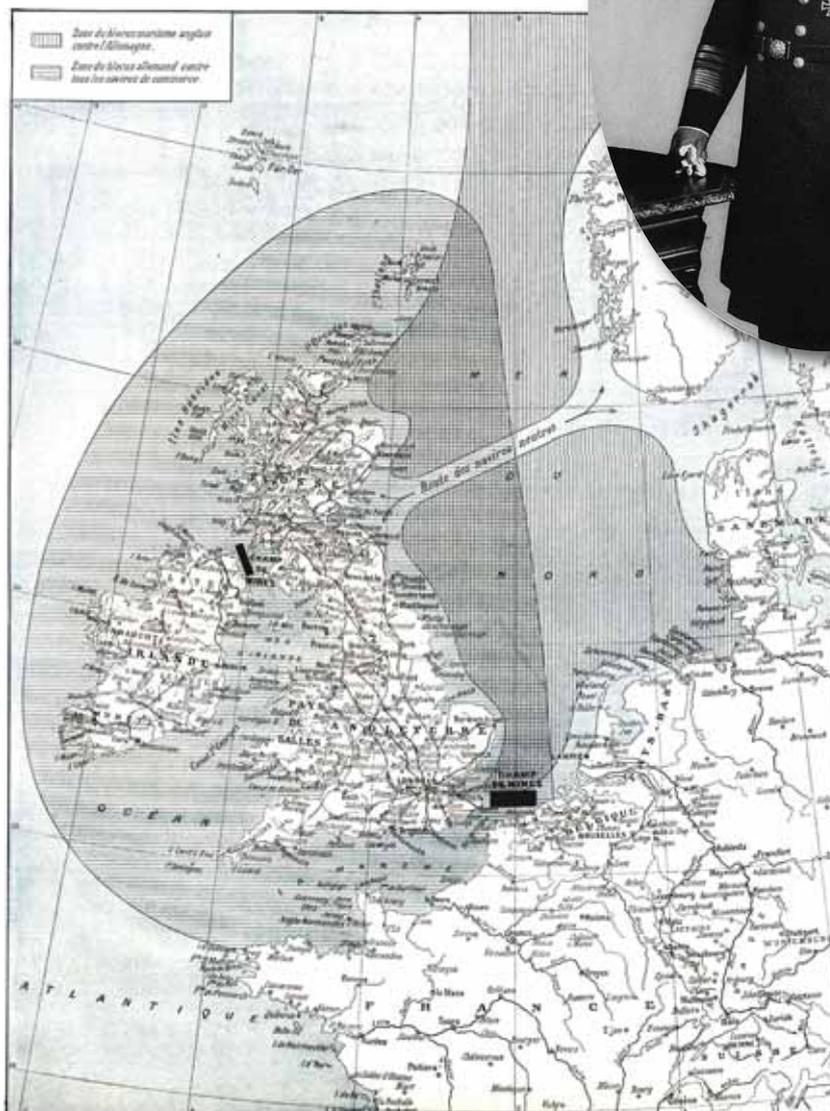
D'autant que les moyens allemands sont à cette époque encore très limités, dix sous-marins diesels seulement étant capables d'opérer sur les côtes occidentales du Royaume-Uni. Sachant que 4 jours en opérations sur zone nécessitent 14 jours de transit (aller et retour) et 28 jours à l'arsenal, il est manifeste que ces dix unités sont insuffisantes pour tenir un blocus efficace. Le problème est identique pour la Manche où les Allemands ne peuvent aligner que sept sous-marins à pétrole. Pour les Alliés, *un sous-marin allemand est incapable de remplir aucune des obligations du droit international, telles que sauver les pas-*



Aquarelle de Félix Schwormstadt montrant un sous-marin allemand prenant en remorque l'équipage d'un navire qu'il vient de couler.



L'amiral Hugo von Pohl (1855-1916) remplace à la tête de la Hochseeflotte l'amiral von Ingenohl, après la désastreuse bataille de Dogger Bank. Il ordonne la guerre sous-marine illimitée contre les Alliés. Malade, il sera remplacé en janvier 1916 par l'amiral Scheer, et décédera quelques semaines plus tard.



sagers, conduire une prise devant un tribunal des prises etc. La déclaration allemande substitue à la capture réglementée la destruction aveugle. L'Allemagne adopte ces méthodes contre des commerçants pacifiques dans le but avoué d'empêcher des marchandises de toutes natures de pénétrer dans les îles britanniques et la France septentrionale, où d'en sortir... En conséquence un décret du président de la République française et un ordre en conseil du roi d'Angleterre sont publiés le 12 mars : *Toutes marchandises appartenant à des sujets de l'Empire ou venant d'Allemagne ou expédiées en Allemagne seront arrêtées par les croiseurs. Seront considérées comme marchandises expédiées sur l'Allemagne celles expédiées par voie de transit sur l'Allemagne ou sur un pays voisin, lorsque les documents qui les accompagnent ne fournissent pas la preuve d'une destination finale et sincère en pays neutre.* Telles sont les prémices sur lesquelles s'instaure la guerre sous-marine en février 1915.

Carte du blocus britannique et du blocus allemand. (Larousse)



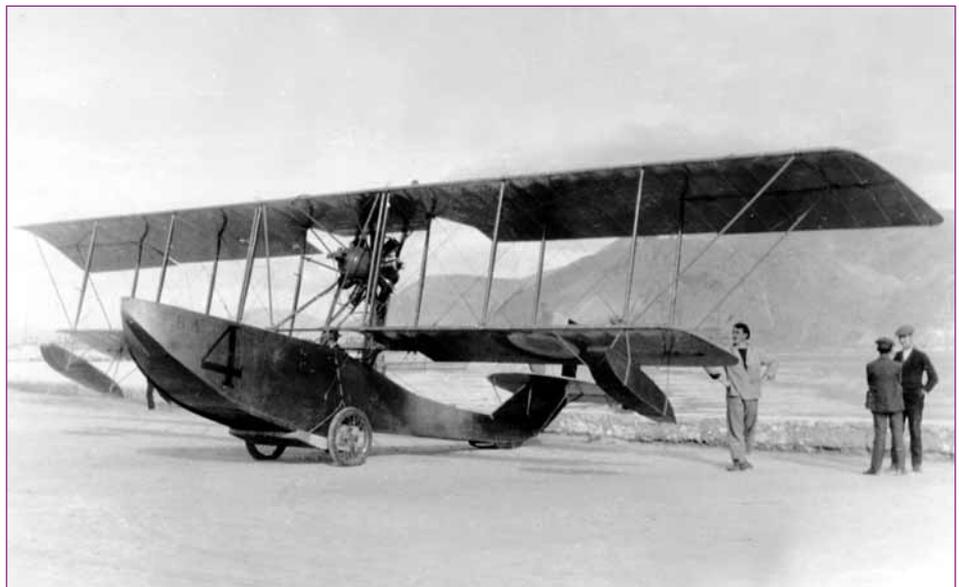
Le Nieuport XH "N13" de l'escadrille de Port-Saïd. (SHD-A)

En Méditerranée, basés à terre ou embarqués sur la *Foudre*, les quelques rares appareils mènent jusqu'à la fin de 1914 une vie errante (Bonifacio, Nice, Bizerte, Malte, Antivari) et jouent un rôle sans importance jusqu'au moment où la menace turque sur le canal de Suez fait s'implanter à Port-Saïd toute l'escadrille du LV de L'Escaille. Mais à l'exception de cette formation qui, par ailleurs, ne mènera pas le combat pour lequel elle a été conçue, il n'existe rien ! La Marine, ne recevant plus d'appareils, cède le 11 octobre à la Guerre onze pilotes et tout son personnel spécialisé, qu'on retrouvera en grande partie à Dunkerque sur avions terrestres.

Quant à l'escadrille de Port-Saïd, elle opère de Smyrne à Djeddah, promenant ses flotteurs en plein désert, à 110 km des côtes, fournissant aux Britanniques d'importants renseignements sur la marche des troupes turques, jusqu'au jour de l'attaque du canal le 3 février 1915 à laquelle elle prend part en arrosant l'assaillant de bombes et de fléchettes antipersonnel.

À partir du 18 mars, cinq Nieuport de Port-Saïd sont détachés aux Dardanelles. Depuis Moudros ils effectuent quelques modestes missions de reconnaissance et de réglage d'artillerie au profit de l'escadre, puis retournent en Égypte le 20 mai.

Sous la grue du CAM de La Pallice, le Donnet-Denhaut 160 hp Canton-Unné n° 51. (Ardhan, source Feuillo)



Le FBA 100 hp n° 125 "4" à Argostoli en 1916. (Ardhan, source Feuillo)

