

n° 346

Janvier 2020 ■ 8 euros

ACADÉMIE DE MARINE	
COURRIER REÇU LE :	
15 JAN 2020	
Président	
Vice-Président	
S. Perpétuel	
S. Perpétuel Adj.	
DCPP	

Revue de l'AEN et des Associations d'officiers de la Marine

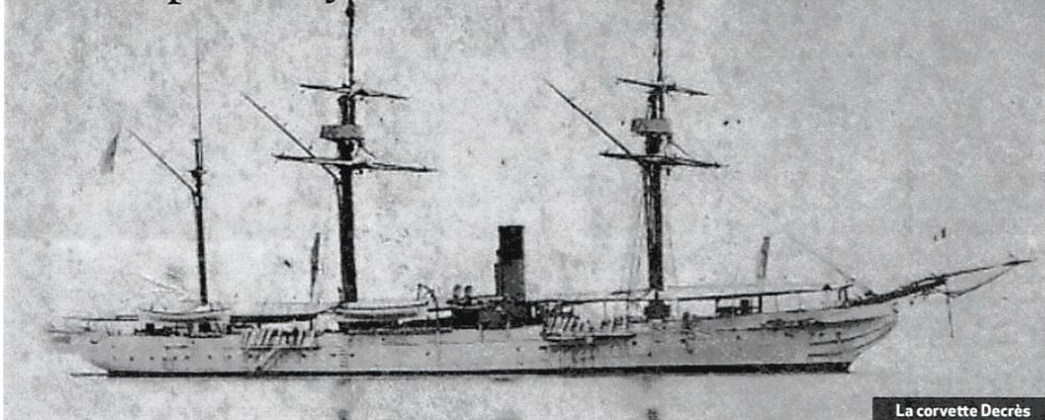
La Baïlle

Anciens de l'École navale





1870, les espoirs déçus de l'aspirant Julien Viaud



La corvette Decrès

La guerre qui éclata le 19 juillet 1870 ne donna lieu en sept mois à aucun événement maritime de quelque importance. La Marine française courut après les navires de commerce afin de porter des coups aux approvisionnements de l'ennemi et avec l'espoir d'enrichir les équipages. Le 8 août, un aspirant de vingt ans, en provenance du navire-école *Jean-Bart*, le futur Pierre Loti, embarquait sur la corvette *Decrès*. Son bâtiment fut déployé par trois fois en Mer du nord ...

■ Par André Foures ECM 72

À l'ouverture du conflit, la flotte française possédait sur sa rivale prussienne une supériorité écrasante. À un contre dix les unités ennemies en furent ainsi réduites à se réfugier sur la rivière de la Jahde, en mer du Nord ou bien à Kiel, sur la Baltique, pour n'en pratiquement plus bouger.

Il ne resta alors plus aux marins français qu'à courir après les navires de commerce au large des côtes allemandes et sur les grandes routes maritimes. Leur cible était une flotte qui comptait dès 1864 plus de 3 300 voiliers et une centaine de vapeurs¹.

Le 24 juillet, l'escadre de l'amiral Bouët-Willamez quitta Cherbourg pour la mer du Nord et reçut les instructions destinées à l'ensemble des forces navales pour préciser les conditions d'exécution de leur mission². Celles-ci prenaient en compte les règles édictées par la Déclaration de Paris du

16 avril 1856 concernant divers points de droit maritime en temps de guerre. Signée dans la foulée du traité qui mettait fin à la guerre de Crimée, cette Déclaration avait marqué un tournant décisif dans l'évolution du droit maritime en temps de guerre.

Mais ce texte énonçait aussi trois autres points dont l'importance allait être considérable pour la conduite des opérations.

Il était tout d'abord affirmé que le pavillon couvrait la marchandise. Dans ces conditions, une cargaison



Seul l'État gardait le droit de saisir en mer, non seulement les biens de l'État ennemi, mais aussi ceux de ses ressortissants

Adoptée par sept pays, dont la France et la Grande-Bretagne, mais aussi la Prusse, elle était connue pour avoir aboli la guerre de course, c'est-à-dire la faculté de délivrer des lettres de marque à des armements privés de s'emparer de navires ennemis. Désormais, seul l'État gardait le droit de saisir en mer, non seulement les biens de l'État ennemi, mais aussi ceux de ses ressortissants.

appartenant à l'ennemi ne pouvait être saisie dès lors qu'elle était sur un navire neutre. Seule son assimilation à de la « contrebande de guerre », pouvait faire tomber cette immunité, mais c'était là une notion bien floue qui visait, sans les énumérer, les approvisionnements susceptibles de couvrir les besoins immédiats de la guerre.

La Déclaration prémunissait ensuite la marchandise neutre de toute saisie,

quand bien même elle serait transportée sous pavillon ennemi. On dissociait ainsi le sort réservé au navire ennemi, qui serait de bonne prise, de celui de sa cargaison qui devrait être restituée, hors le cas, là aussi, de la contrebande de guerre.

Enfin, une troisième disposition exigeait qu'un blocus fût effectif pour être opposable aux neutres.

L'observation scrupuleuse de ces dispositions par la marine impériale donna aux neutres une totale liberté pour prendre en charge un trafic maritime que la Confédération de l'Allemagne du nord ne pouvait plus assumer sans risques sous son propre pavillon. Leurs navires allaient échapper de fait à tout contrôle et la prise de leurs cargaisons sur les navires allemands ne pourrait être qu'invalide.

Pour couronner le tout, les instructions de la Marine impériale apportèrent encore une autre restriction à la capacité d'action des navires français en prévoyant l'attribution de sauf-conduits aux allemands qui étaient en chargement dans les ports français à la déclaration de guerre et qui purent ainsi revenir dans leur patrie sans être inquiétés. Deux mois après le début du conflit, la croisière française en rencontrait encore!³

Le moins que l'on puisse dire c'est que le ministère était bien loin d'avoir pensé et voulu une guerre totale!

Un blocus entre mer du Nord et Baltique

Parti de Cherbourg, l'amiral Bouët-Willamez s'en était allé croiser devant le vaste estuaire dans lequel se jettent la Jahde, la Weser et l'Elbe, au débouché de Wilhelmshaven, Brême et Hambourg. Puis, ayant à peine eu le temps de constater que la flotte prussienne s'était mise hors d'atteinte, de nouveaux ordres lui enjoignirent d'entrer en Baltique pour préparer un improbable débarquement. Le 11 août,

l'escadre de l'amiral Fourichon succéda alors à celle de Bouët et le 15 le blocus fut décrété... Il y avait presque un mois que la guerre avait été déclarée et l'armée française, déjà vaincue en Alsace, s'appretait à succomber à Sedan!

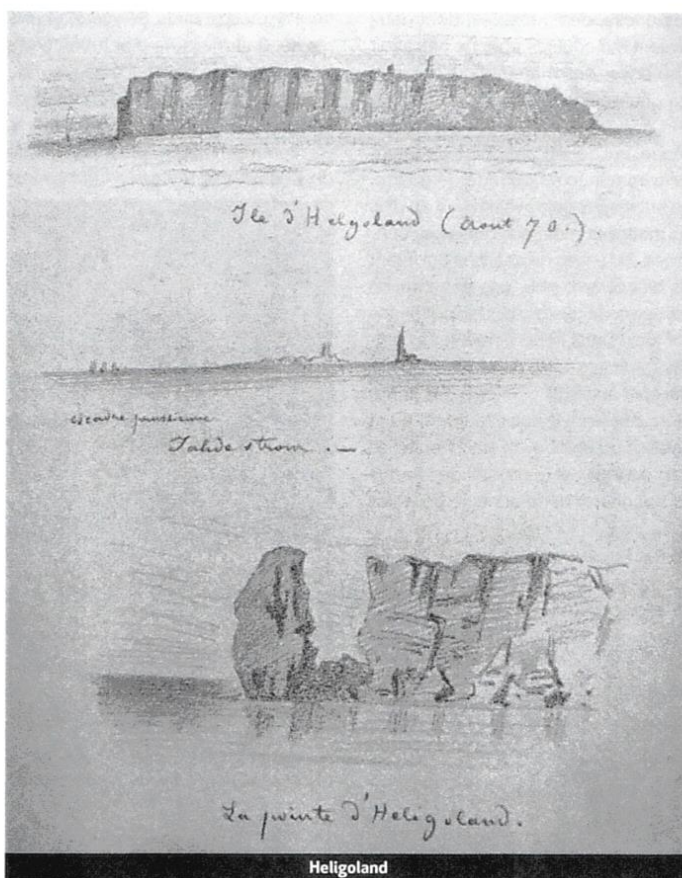
Les batailles perdues sur terre eurent raison des plans de la marine impériale. Dans les faits le blocus fut levé lorsque le 9 septembre Fourichon décida de son propre chef du retour de ses bâtiments, malmenés par une tempête, à court de combustible, sans qu'aucune forme de relève ait été prévue!

Peu après, craignant l'apparition des premières glaces dans les détroits,

l'escadre de la Baltique rentra à Cherbourg, sans avoir pu ni débarquer un seul soldat ni contrôler efficacement le littoral et les ports ennemis.

Ainsi, après moins d'un mois de croisière, les Français avaient dû quitter Baltique et mer du Nord. Pour le premier de ces théâtres, ce fut un abandon définitif et ils ne revinrent plus sur le second qu'à l'occasion des deux brefs déploiements des escadres du vice-amiral de Gueydon, puis du contre-amiral Penhoat.

À seulement considérer les dates de présence des escadres, il apparaît que la surveillance des approches avait été loin d'être permanente. Les ...



Anglais qui interdisaient de ravitailler dans les eaux d'Héligoland, avaient en effet contraint les bâtiments français à charbonner à Dunkerque à 300 nautiques de là, les coups de vent de l'automne et de l'hiver avaient éprouvé les hommes et le matériel et les escadres n'avaient pas disposé de moyens adaptés pour assurer une surveillance serrée. Manquant de cartes, de pilotes, elles avaient du se tenir à distance d'une côte basse, parsemée de bancs non balisés, non éclairés, où seuls les avisos pouvaient se risquer.



Des misérables captures qui ne rapportèrent pas grand-chose à ceux qui les firent

Au final, le bilan fut médiocre avec seulement dix-sept prises de faible valeur, des bricks, des goélettes, dont deux avaient été coulées pour ne pas avoir à se priver des matelots qui auraient été chargés de les conduire dans un port français. Epargnant l'activité de pêche, qui bénéficiait d'une traditionnelle immunité en période de guerre, les marins français avaient tout au plus pu mettre la main sur quelques centaines de tonnes de charbon qui furent les bienvenues pour une flotte qui en consommait pas moins de 200 tonnes par jour ! Dans l'appréciation de l'efficacité de la guerre de course, quand elle était autrefois confiée à des armateurs privés, il y avait toujours eu la balance qu'on pouvait établir entre les frais engagés et le produit de chaque campagne. A cette aune, le coût des escadres du Nord, de la Manche et de la Baltique ne fut en aucun cas compensé par les misérables captures qu'elles purent faire.

Des misérables captures qui ne rapportèrent pas grand-chose à ceux qui les firent.

Un jeune officier pauvre

Du milieu de l'été au début de l'hiver, la corvette *Decrès*, fut déployée par trois fois en mer du Nord.

Elle avait embarqué le 8 août un aspirant de vingt ans, en provenance du navire-école *Jean-Bart*. L'aspirant Julien Viaud vivait alors dans le deuil et l'angoisse. Son père venait de mourir après avoir connu le déshonneur et la prison, les siens allaient devoir vendre la maison natale de Rochefort, exposant sa mère et ses deux vieilles tantes à devoir la quitter. Son espoir fut peut-être que le *Decrès* s'empare d'un riche marchand prussien et qu'il en retire quelque profit ?

Les règlements de la Marine permet-

taient en effet bien des espoirs et la bonne fortune qui s'était abattue sur l'équipage de la *Sibylle* était une réalité. En trois jours d'octobre, cette frégate avait eu en effet le bonheur de s'emparer de trois navires ennemis en Atlantique sud dont un trois-mâts, le *Neptune*, aux cales pleines de café du Costa-Rica.



En grande tenue d'aspirant de 1^{re} classe

La *Sibylle* revenait du Pacifique et était armée en transport, c'est-à-dire avec

un équipage réduit de moitié. A lire le journal *Le Toulonnais*, qui rapporta les détails de la vente de la cargaison du *Neptune*, le fait ne fut pas sans intérêt pour le calcul des parts de prise. Les 4 800 sacs de café et des 110 bordages de bois de cèdre produisirent une somme de près de 1 million de francs. Mais celle-ci ne profiterait qu'à ceux qui avaient eu la chance d'être à bord, une fois la capture validée par le Conseil des prises.

Conformément aux règlements, la Caisse des invalides préleva d'abord 2,5 % du produit brut de la vente, puis le tiers du produit net. Les deux tiers restants, 600 000 francs, furent attribués aux marins de la *Sibylle* dans les proportions suivantes : un tiers pour le commandant et les officiers et les deux autres tiers aux officiers mariners, marins, mousses et passagers.

La valeur de chaque part s'élevait à 15 400 francs, le commandant, un capitaine de frégate, titulaire de trois parts, reçut 46 000 francs; les lieutenants de vaisseau eurent droit à une part; chaque enseigne à 1/2 part; l'officier d'administration et le médecin à 1/4, soit 3 800 francs chacun. Les 168 marins composant l'équipage, se partageront 400 090 francs à raison de quatre parts pour un premier maître, deux parts et demie pour un deuxième maître, une part pour chaque matelot, et trois quarts de part aux apprentis marins et novices. La valeur de la cargaison et la valeur du navire étaient bien sûr déterminantes dans ces calculs, mais encore ne fallait-il pas que le produit en soit partagé avec d'autres capteurs ou, pire, que la prise ait résulté de l'action de toute une escadre, fait qui pouvait conduire le conseil des prises à déclarer qu'elle n'était pas répartissable !

Ainsi, la chasse aux prises se transformait-elle en une course à la prime. C'était l'ultime survivance du droit reconnu autrefois aux corsaires de « prendre leur pied », leur part, selon l'antique expression. Mais tout était une question de chance : la chance

de repérer le « prussien » et celle de le prendre de vitesse. Ensuite, l'abordage de ces paisibles marchands ne représentait en rien une prouesse guerrière. L'opération se déroulait sans opposition, sans tentative de sabotage. Julien Viaud en rêva peut-être. Sur la *Sibylle*, il aurait eu droit à près de deux mille francs. Mais là où chassait le *Decrès*, il y avait peu de chance de croiser un bâtiment aussi richement chargé que le *Neptune* et puis, de toutes façons le *Decrès* n'eut pas de chance. L'escadre Fourichon ne fit que deux prises qui furent toutes deux attribuées au *Châteaurenault* et, deux mois plus tard, les sept prises de l'escadre de Gueydon revinrent à l'avis *Dayot*, au *Kersaint* et au *Kléber*. Reparti une troisième fois en novembre, le *Decrès* en revint encore bredouille!



La triste guerre de 70 laissa ainsi l'aspirant aussi pauvre qu'avant

La triste guerre de 70 laissa ainsi l'aspirant aussi pauvre qu'avant⁴. Mais, cette même guerre, en suspendant les procédures juridiques en cours, lui permit d'atteindre sa majorité et d'être en capacité d'acquiescer en son nom la maison de Rochefort.

Bilan et épilogue

L'armistice entre la France et l'Allemagne fut déclaré le 28 janvier 1871 et la paix fut signée à Francfort le 10 mai suivant.

Dès 1871, l'ancien secrétaire du conseil des prises dressa un bilan de cette facette de la guerre qui venait d'avoir lieu⁵. Pour un total de 90 prises (en incluant les captures opérées dans les ports), la valeur totale des vaisseaux et cargaisons définitivement saisis n'atteignait pas 6 millions, un chiffre que l'auteur rapportait aux 600 millions de dommages subis en France par la propriété privée.

Par rapport aux 3300 voiliers et à la

centaine de vapeurs de la Confédération, le dommage causé n'avait pas été considérable. Aucun des grands vapeurs transatlantiques n'avait été pris. On s'était certes emparé de quelques grands trois-mâts, mais surtout de petits navires et nombre de cargaisons déclarées comme appartenant à des neutres avaient du être restituées après l'examen des réclamations et recours formés par leurs propriétaires. A l'évidence, les armateurs de Brème, d'Hambourg ou bien d'ailleurs avaient certainement plus souffert des limitations apportées à leur activité ou de l'obligation de recourir à des chargeurs neutres que des pertes liées aux captures.

Il n'en demeurait pas moins que ces captures avaient fait partie des rares bonnes nouvelles de l'Année terrible, surtout pour les équipages qui en avaient tiré profit.

La plupart perçurent leur pactole. Puis, au bout de trente ans, les

créances qui n'avaient pas été réclamées restèrent la propriété de la Caisse des invalides. Pour beaucoup d'autres il n'y eut rien.

L'iniquité du système ne milita pas pour son maintien. En 1911, l'Amirauté britannique, qui mettait en œuvre un dispositif semblable, le remplaça par un simple système de gratification, avant que la France ne l'imitât en mai 1915. A l'initiative de l'amiral Darlan,

un décret loi de septembre 1939 le restaura brièvement en prescrivant qu'1/4 de la valeur nette d'une prise reviendrait aux capteurs ou à leurs héritiers!

Quant au conseil des prises, il tint sa séance de clôture le 5 mars 1965. Il n'a plus siégé depuis⁶.

andre.foures@gmail.com

1. *Journal de la Société statistique de Paris*, 1864, tome 5 pages 53 à 66.

2. BARBOUX Henri Martin, *La jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870-1871*, Sotheran-Baer, Paris, 1872

3. RUYSSSEN, lieutenant de vaisseau, *L'escadre de l'amiral de Gueydon*, Ecole de guerre navale, session 1935-1936

4. QUELLA-VILLERGER Alain et VERCIER Bruno, *Pierre Loti dessinateur. Une œuvre au long cours*, Bleu autour, 2009, voir page 13. Pendant dix ans encore, le jeune officier vécut d'emprunts et de la vente de ses dessins à de grands journaux, avant de connaître la fortune avec son premier roman *Aziyadé*.

5. BARBOUX Henri Martin, op. cité

6. Pour la Première Guerre mondiale, le Conseil des prises mis en activité le 4 août 1914, rendit 302 décisions du 10 novembre 1914 au 16 novembre 1922. Pour la Seconde Guerre mondiale, il rendit 228 décisions, entre le 13 mars 1940 et le 5 mars 1965.



Combat du Bouvet et du Météot 2