



Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce sur mer

André Fourès

Commissaire général de la marine (2S)

La guerre entre la France, la Prusse et ses alliés qui éclata le 19 juillet 1870 ne donna lieu en sept mois à aucun événement maritime de quelque importance.

Si, stratégiquement, la Marine française dénia à l'ennemi l'usage des océans et assura la sécurité de notre commerce, l'Histoire n'a retenu que son échec à conduire une stratégie d'importance en mer du Nord et en Baltique, la contribution de ses marins aux batailles terrestres et le combat singulier du *Météor* et du *Bouvet* ! Elle ne s'est en revanche pas beaucoup intéressée à une facette de sa participation à cette guerre : la chasse donnée à la marine de commerce allemande. Il est vrai que les résultats n'en furent pas décisifs et qu'on peut n'y voir qu'une série d'anecdotes, mais il paraît équitable de rappeler l'ampleur de l'effort consenti pour l'accomplissement de ce service silencieux.

Le commissaire général (2S) André Fourès répare ici un oubli historique de taille dans cet article qui est publié dans ce numéro et le suivant de la Revue maritime.

A l'ouverture du conflit, la flotte française possédait sur sa rivale prussienne une supériorité écrasante avec 410 navires de guerre auxquels l'adversaire n'avait guère à opposer qu'une trentaine d'unités. Vite réduites à se réfugier sur la rivière de la Jahde, en mer du Nord ou bien à Kiel, sur la Baltique, celles-ci n'en bougèrent pratiquement plus.

Pour les marins français, il ne resta alors plus qu'à courir après les navires de commerce ennemis en tenant le blocus des côtes allemande et en patrouillant sur les grandes routes maritimes. Leur cible était une flotte de plus de 3 300 voiliers et d'une centaine de vapeurs¹, qui arboraient depuis 1866 le pavillon tricolore de la Confédération de l'Allemagne du Nord.

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

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce de mer

Le 24 juillet, l'escadre de l'amiral Bouët-Willamez quitta Cherbourg pour la mer du Nord et, dès le lendemain, reçut ses instructions². Celles-ci ordonnaient qu'aucun trouble ne soit apporté à la navigation des neutres. Rien ne devait éveiller la susceptibilité anglaise³. La mission devait être accomplie avec « courtoisie ».⁴

L'esprit de ces instructions correspondait aux règles édictées par la



24 juillet 1870, appareillage de Cherbourg pour la mer du Nord

Déclaration de Paris du 16 avril 1856, signée dans la foulée du traité qui mettait fin à la guerre de Crimée.

Ce texte adopté par sept pays, dont la France et la Grande-Bretagne, mais aussi la Prusse, avait marqué un tournant décisif en intégrant dans un accord international divers points de droit maritime en temps de guerre.

Quand le droit international s'invite dans la conduite des opérations

La disposition principale de l'accord de 1856 avait aboli la guerre de course, c'est-à-dire la faculté de délivrer des lettres de marque à des armements privés leur donnant le droit de s'emparer de navires ennemis. Désormais, seul l'État gardait ce droit à l'encontre des navires marchands portant le pavillon d'un belligérant ou des cargaisons appartenant à l'ennemi.

Mais, pour la mise en œuvre de cette prérogative, la Déclaration 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.

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

3. RUYSSSEN, Henri, *L'escadre de l'amiral de Gueydon*, Ecole de guerre navale, 1935.

4. LARYE, J, *Revue des Deux Mondes*, 1872.



Dans ces conditions, une cargaison 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 le pavillon d'un belligérant. On dissociait ainsi le sort réservé au navire ennemi, qui serait de « bonne prise », de celui de sa cargaison, qui serait restituée, hors le cas, là aussi, de la contrebande de guerre.

Une troisième disposition exigeait enfin qu'un blocus soit effectif pour être opposable aux neutres.

L'observation scrupuleuse de ces nouvelles règles 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 risquer 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'invalidée.

Pour couronner le tout, les instructions données restreignirent encore 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. Beaucoup purent ainsi revenir dans leur patrie sans être inquiétés et, deux mois après le début du conflit, nos bâtiments en rencontraient encore !⁵

Le moins que l'on puisse dire c'est que le ministère était bien loin d'avoir pensé et voulu une guerre totale ! Le droit international venait de s'inviter dans la conduite des opérations.

Un blocus entre mer du Nord et Baltique

La grande affaire devait avoir lieu en Baltique et en mer du Nord en vue de neutraliser la flotte prussienne, d'exécuter un débarquement et d'assurer le blocus des ports d'Allemagne du nord.

Parti le 24 juillet, l'amiral Bouët-Willaumez 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 eu à peine le temps de constater que la flotte prussienne s'était mise hors d'atteinte il reçut l'ordre d'entrer dans la 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, donnant aux navires neutres mouillés dans les ports allemands dix jours pour achever leur chargement et les quitter. Il y avait

5. RUYSSSEN, *op. cit.*

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce de mer

presque un mois que la guerre avait été déclarée et l'armée française, déjà vaincue en Alsace, s'appêtait à succomber à Sedan, deux semaines plus tard !

Les batailles perdues sur terre eurent raison des plans de la Marine impériale. Dans les faits, le blocus fut levé dès le 9 septembre, lorsque Fourichon, en butte au mauvais temps et à court de combustible, décida de son propre chef du retour de ses bâtiments, sans qu'aucune forme de relève eut été prévue !

Peu après, appréhendant les premières glaces dans les détroits, ce fut au tour de l'escadre de la Baltique de rentrer 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 croisières, les Français avaient déserté Baltique et mer du Nord. Pour le premier de ces théâtres, ce fut un abandon définitif et pour le second, ils durent se limiter par la suite à deux brefs déploiements avec l'escadre du vice-amiral de Gueydon du 6 au 24 octobre, puis celle du contre-amiral Penhoat, du 3 au 19 novembre.

Tenu avec des forces apparemment imposantes, mobilisant à chaque fois plusieurs frégates cuirassées et autant de croiseurs et d'avisos, ce blocus eut en définitive pour caractéristiques d'avoir été intermittent et trop lâche.

À seulement considérer les dates de déploiements des escadres, il apparaît en effet que la surveillance des approches avait été loin d'être permanente. Intransigeants sur leur neutralité, les Anglais n'avaient guère facilité les choses en interdisant aux bâtiments français de ravitailler dans les eaux d'Héligoland, les contraignant ainsi à gagner Dunkerque pour y charbonner à 300 nautiques de leur zone d'opérations ! Et puis, plus que tout, même si cela n'avait pas été une surprise, sans doute encore n'avait-on pas suffisamment pris la mesure des difficultés à tenir à la mer avec les coups de vent de l'automne puis de l'hiver qui éprouveraient les hommes et le matériel.

Enfin, même quand il était en place, ce blocus à éclipses ne mettait pas en œuvre suffisamment de moyens pour assurer une surveillance serrée. Les marins français manquaient de cartes, de pilotes et devaient se tenir à distance d'une côte basse, parsemée de bancs non balisés, non éclairés, où seuls les avisos pouvaient alors se risquer. Ceux-ci étaient d'ailleurs en nombre insuffisant et, à l'exception du *Jérôme-Napoléon* et du *Châteaurenault*, atteignaient difficilement 12 nœuds par mer calme.

Au final, le bilan fut médiocre avec seulement dix-sept prises de faible valeur, surtout des bricks et des goélettes, dont deux avaient d'ailleurs été coulées pour ne pas avoir à se priver des matelots qui auraient été chargés de les conduire dans un port français⁶. Épargnant l'activité de pêche, qui bénéficiait d'une traditionnelle immunité, les marins français avaient au moins pu mettre la main

6. *BATTESTI Michèle*, La marine de Napoléon III, *Service historique de la marine*, 1997, tome 2, pages 1049 et suivantes.



sur plus de 2 000 tonnes de charbon fort bienvenues pour une flotte qui n'en consommait pas moins de 200 par jour ! L'exercice de ce droit de préemption préjugait certes des décisions ultérieures de la juridiction des prises, mais si leur saisie était invalidée, il suffirait de rembourser le propriétaire !

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. À cette aune, le bilan économique des déploiements de 1870 ne fut pas bien fameux : le coût des escadres de la mer du Nord, de la Manche et de la Baltique ne fut en aucun cas compensé par leurs modestes captures.

De bien meilleurs résultats purent être obtenus en traquant les navires ennemis qui quittaient les ports de l'Écosse pour rejoindre la Norvège ou gagner le sud de l'Angleterre à l'abri des eaux territoriales anglaises. Ainsi détaché de l'escadre, l'avisos *D'Estrées* prit deux trois-mâts en octobre et n'interrompit sa croisière qu'après s'être vu refuser de charbonner à Édimbourg. Revenu en novembre vers le Skagerrak, il s'empara encore de deux voiliers chargés de bois du nord, qui profitaient du vent d'est pour sortir de la Baltique.

À la même époque, entre grand nord et Kattegat, l'ancien yacht impérial *Jérôme-Napoléon*, rebaptisé *Desaix* après la chute de l'Empire, fit preuve, grâce à sa vitesse, d'une aussi belle efficacité⁷. En quelques jours d'octobre, il s'empara ainsi de six voiliers ennemis dont deux furent brûlés⁸. Parmi les



7. HAZIOT David, Gauguin, Arthème Fayard, 2017.

8. Considérant certainement qu'elle avait été marginale, le capitaine de frégate *Le Chevalier*, commandant le *Desaix*, n'évoqua pratiquement pas cette facette de la guerre dans son ouvrage, *La marine française et la marine allemande pendant la guerre de 1870-1871*, publié en 1873. Gauguin, qui avait retrouvé le *Desaix* à Cherbourg, fut finalement démobilisé à Toulon le 25 avril 1871.

Il y a 150 ans, blocus et guerre au commerce de mer

31 marins qu'il avait dû détacher sur ses prises figurait un matelot nommé Gauguin.

Paul Gauguin naviguait depuis l'âge de 17 ans. Pilotin, lieutenant, puis second sur un trois-mâts qui transportait du nitrate et du charbon entre le Chili et l'Angleterre, ayant franchi deux fois le cap Horn, il avait devancé le 28 février 1868 l'appel de l'Inscription maritime en s'engageant dans les équipages de la Flotte. Matelot de 3^e classe, il s'était ainsi retrouvé sur le *Jérôme-Napoléon*. D'abord simple soutier, puis passé timonier le 1er juillet 1870, il avait été promu matelot de 1^{re} classe, non sans s'être illustré en plongeant dans un baquet d'eau la tête d'un quartier-maître qui l'avait réprimandé. Sous le grand col bleu des matelots d'alors, Gauguin, qui avait déjà beaucoup navigué au commerce, s'était ainsi promené de la Méditerranée au cercle polaire. Marin éprouvé, son expérience le désignait naturellement pour aider à convoier le *Franziska* vers Dunkerque.

Si au début de la guerre l'arrivée d'une première prise prussienne avait suscité un certain enthousiasme dans la cité de Jean Bart, ce fut à peine si l'on prit garde le 1er novembre à celle de ce trois-mâts chargé de charbon. Il est vrai que trois jours auparavant Bazaine avait capitulé.

à suivre

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».