



HAL
open science

De l'influence de la puissance navale... sur le cours de la guerre en Italie

Pierre Le Bot

► **To cite this version:**

Pierre Le Bot. De l'influence de la puissance navale... sur le cours de la guerre en Italie: La Royal Navy en Méditerranée, 1742-1748. Impériaux et Franco-Espagnols en Italie du Nord pendant la guerre de Succession d'Autriche, Olivier Chaline; Marie-Françoise Saudraix-Vajda, Nov 2015, Paris, France. hal-03189561

HAL Id: hal-03189561

<https://hal.science/hal-03189561>

Submitted on 4 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DE L'INFLUENCE DE LA PUISSANCE NAVALE...

SUR LE COURS DE LA GUERRE EN ITALIE

La Royal Navy en Méditerranée, 1742-1748 ¹

Pierre Le Bot

Il faut partir de ce constat très général : à partir de 1742, la Grande-Bretagne a maintenu de puissantes forces navales en Méditerranée pendant toute la guerre de Succession d'Autriche. Ce déploiement de forces devait donc manifester à lui seul, et avec force, le soutien accordé à Marie-Thérèse pour la défense de ses possessions en Italie. On a donc là un cas de figure tout à fait particulier, très différent par exemple de celui de la défense des Pays-Bas autrichiens, qui s'est faite sur terre, avec un très gros effort de la part de la petite armée de terre britannique de l'époque.

L'intervention en Méditerranée pose donc une question : celle de la capacité d'une marine, si puissante soit-elle – et la Royal Navy est incontestablement la plus puissante d'Europe dans les années 1740 – à influencer sur le cours d'une guerre continentale. Cette question n'a rien d'anachronique : quoique posée en des termes différents, elle se trouve au cœur des débats qui font alors rage en Grande-Bretagne ; la guerre de Succession d'Autriche, comme l'a récemment montré Richard Harding, met à mal le mythe d'invincibilité de la Navy, ce qui conduit d'abord les Britanniques à critiquer leurs dirigeants, tenus pour responsables, mais aussi, progressivement, à adopter une vision plus mesurée du potentiel réel de la puissance navale.

La même question se pose aussi, plus concrètement, sur le terrain, aux marins britanniques, lorsqu'il est question d'agir au profit des Autrichiens et, ce qui est d'ailleurs plus fréquent, des Sardes. Quels sont les moyens dont dispose l'escadre de Méditerranée pour compter dans une guerre terrestre, livrée sur des champs de bataille certes méditerranéens, mais qui n'ont bien souvent rien de maritime ? Avec le recul, on ne peut pas faire l'économie d'une tentative de bilan global de cette intervention – qui n'a toujours pas trouvé, en tant que telle, son historien, alors qu'il s'agit de l'une des plus longues et, toutes proportions gardées, des plus massives de toute l'histoire de la Royal Navy. Qu'espérait-on à Londres en déployant de pareilles forces dans la région ? les objectifs que l'on s'était proposés ont-ils été atteints ? et à quel prix ?

Trois points sont à mon avis essentiels pour comprendre l'importance de cette intervention : 1. le contexte stratégique dans lequel elle se déroule l'intervention ; 2. les difficultés logistiques auxquelles la Navy a dû faire face pour opérer massivement et de façon prolongée sur le théâtre méditerranéen.

¹ Texte d'une communication prononcée à l'occasion de la journée d'étude *Impériaux et Franco-Espagnols en Italie du Nord pendant la guerre de Succession d'Autriche*, organisée par Olivier Chaline et Marie-Françoise Saudraix-Vajda, Université Paris-Sorbonne, 3 novembre 2015.

néen ; 3. les modalités pratiques, concrètes, d'emploi de la force navale au profit des armées de terre alliées.

I. LE CONTEXTE STRATÉGIQUE DE L'INTERVENTION BRITANNIQUE EN MÉDITERRANÉE

La première chose à faire est donc de replacer le théâtre méditerranéen dans un contexte stratégique beaucoup plus large. Lorsqu'elle intervient en Méditerranée, au printemps 1742, la Grande-Bretagne est en guerre avec l'Espagne depuis 1739. Mais pendant ces premières années, l'essentiel se déroule de l'autre côté de l'Atlantique, dans les Caraïbes, où les Britanniques ont expédié des forces de terre et de mer considérables, notamment en octobre 1740, pour tenter s'emparer de La Havane ou, à défaut, de Carthagène des Indes.

C'est dans ce contexte, il ne faut pas l'oublier, que les Espagnols profitent de la crise ouverte par la mort de Charles VI pour envoyer des troupes en Italie. Partis de Barcelone, deux convois débarquent successivement 14 000 hommes à Orbetello, en novembre 1741, et 11 000 hommes à La Spezia, en janvier 1742 – débarquements qui permettent à l'Espagne d'ouvrir alors un second front, en prenant les Britanniques en quelque sorte à contre-pied.

En d'autres termes, et c'est l'idée à retenir, la guerre continentale, qui mérite seule le nom de guerre « de Succession d'Autriche », ne fait que s'ajouter à un conflit maritime et colonial déjà en cours – conflit qui ne cesse pas pour autant, et qui continue d'exiger des moyens navals considérables de la part de la Grande-Bretagne. Ceci permet évidemment de mieux apprécier l'effort consenti en Méditerranée, lorsque celle-ci devient, à partir de 1742, le théâtre d'opérations prioritaire de la Navy – à tel point que pour l'alimenter on accepte de dégarnir les *home waters* et d'exposer ainsi les îles Britanniques elles-mêmes. On a donc beaucoup misé, tout à coup, sur un puissant *Mediterranean Squadron*, ce qui n'entraîne pourtant pas jusqu'à présent dans les plans de guerre britanniques – et cette volte-face pose évidemment question.

La volonté de soutenir les droits de Marie-Thérèse ne suffit pas, de toute évidence, à l'expliquer. En effet, en novembre 1741, l'escadre de l'amiral Haddock, basée à Gibraltar et forte de 13 vaisseaux, n'a rien fait pour intercepter le premier convoi espagnol. Il était parfaitement au courant, ses instructions le lui prescrivaient, mais sa priorité était de bloquer l'escadre de Cadix, forte de 17 vaisseaux, ce qui lui donnait déjà bien assez de travail. Or, de manière assez inattendue, c'est cette escadre espagnole qui a elle-même débloqué la situation, en forçant le blocus et en franchissant le détroit pour escorter le second convoi vers l'Italie. Lancé à sa poursuite, Haddock aurait peut-être été en position de faire d'une pierre deux coups, sans l'apparition de 12 vaisseaux venus de Toulon, malgré la neutralité de la France, pour secourir les Espagnols – ce qui empêche finalement les Britanniques d'attaquer. Le coup est

rude pour la Navy, et cette humiliation contribue à faire tomber Walpole en février 1742.

Tout n'est cependant pas perdu pour les Britanniques, car les Espagnols sont ensuite allés se réfugier avec les Français à Toulon, en attendant le départ d'un troisième convoi. Il s'agit de ne pas répéter les mêmes erreurs, et le cabinet de Londres, qui est désormais dirigé par Newcastle, du moins quand George II est en Allemagne avec Carteret, est résolu à donner à l'amiral Mathews, qui doit prendre le commandement – Haddock est parti en dépression nerveuse – les moyens non seulement de bloquer l'escadre espagnole à Toulon, mais de l'écraser au cas où elle en sortirait. La présence de ces 17 vaisseaux espagnols est donc, de toute évidence, la principale raison pour laquelle la Navy intervient si massivement en Méditerranée – Mathews reçoit d'ailleurs l'ordre formel, au cas où les Espagnols parviendraient à s'éclipser, de les prendre en chasse avec autant de forces que nécessaire pour les battre. Rien ne dit par conséquent que sa présence dans la région sera de longue durée.

D'un autre côté cependant, la décision d'intervenir massivement en Méditerranée est indéniablement facilitée par la possibilité de jouer sur deux tableaux à la fois, dans la mesure où cela permet aussi de soutenir la cause de Marie-Thérèse, en empêchant le passage en Italie de nouvelles troupes espagnoles. Et au cours des deux années suivantes, cet aspect, d'abord secondaire, prend de plus en plus d'importance. On se rend bien compte en effet que la France, dont la neutralité n'est pas très honnête, s'apprête à rejoindre l'Espagne dans la guerre – d'où la nécessité de mettre sur pied dans la région une bonne et solide alliance face aux Bourbon, comme au bon vieux temps des guerres contre Louis XIV. C'est ce qui est fait avec le traité de Worms, le 19 septembre 1743, par lequel la Grande-Bretagne parvient à réunir l'Autriche et la Sardaigne autour de buts de guerre communs, et s'engage, en français dans le texte, à maintenir, pour la durée du conflit, « une puissante escadre dans la Méditerranée », afin de contribuer à la défense de l'Italie. L'existence d'un puissant *Mediterranean Squadron* est donc désormais acquise.

De leur côté, Français et Espagnols ont conclu leur propre traité à Fontainebleau, et s'apprêtent à mener une grande offensive commune en Italie. À Toulon, les vaisseaux des deux couronnes se préparent donc à une sortie générale, qui débouche le 22 février 1744, au large du cap Sicié, sur la grande bataille navale tant attendue par les Britanniques. Malheureusement pour eux, elle demeure indécise, et elle permet aux Espagnols, qui n'ont perdu qu'un seul vaisseau, de gagner Carthagène – et aux Français de rentrer sains et saufs à Toulon. Cet échec provoque une terrible déception en Grande-Bretagne, où on ne réalise pas que, de leur côté, Français et Espagnols sont désormais convaincus qu'ils ne sont pas en mesure de remporter une grande victoire face à la Navy.

Paradoxe, c'est justement au printemps 1744, après la bataille, que les derniers renforts envoyés à Mathews lui parviennent, et que ses effectifs atteignent leur maximum, avec environ 70 navires de tous types, dont 30 vais-

seaux de ligne, soit un tiers à peu près de la flotte britannique ! Cet énorme effort n'empêche pourtant pas les Franco-Espagnols d'entreprendre le passage des Alpes, ce qui leur permettra de pénétrer l'année suivante en Italie, sans l'aide de leurs marines respectives. On assiste par ailleurs à une redistribution des forces navales françaises à partir de l'été 1744 : les vaisseaux de Toulon s'échappent par petits groupes et franchissent le détroit, d'abord pour menacer les communications de l'escadre, avant d'aller désarmer à Brest et à Rochefort, d'où ils ne reviendront pas. Les Espagnols, de leur côté, sont à partir de 1745 bloqués à Carthagène, où ils manquent de tout. Bref, on commence à prendre conscience côté britannique que la perspective d'une concentration des deux marines Bourbon en Méditerranée est durablement écartée.

Or, au même moment, c'est la Grande-Bretagne elle-même qui est menacée. Après la victoire de Fontenoy, les Français s'emparent, le 24 août 1745, du port d'Ostende – ce dernier est idéalement situé pour effectuer un débarquement dans les îles Britanniques. Le lendemain – pur hasard du calendrier – le Jeune Prétendant Stuart débarque en Écosse, ce qui est le point de départ d'un vaste soulèvement jacobite, avec la suite que l'on sait. C'est évidemment une phase critique pour les Britanniques et, sans surprise, on observe aussitôt une décrue, qui va s'avérer irrémédiable, des effectifs de la Navy en Méditerranée. Celle-ci redevient donc pour la Grande-Bretagne un théâtre secondaire, même s'il n'a rien perdu de son intérêt, puisqu'il absorbe une partie des forces françaises et soulage de ce fait le front des Pays-Bas. Londres a donc tout intérêt à continuer d'entretenir, comme promis à Worms, une « forte escadre » dans la Méditerranée... ce qui ne va pas sans difficultés, notamment d'ordre logistique.

II. LES CONTRAINTES LOGISTIQUES DU THÉÂTRE MÉDITERRANÉEN

Ces difficultés ne sont pas nouvelles pour les Britanniques en 1742, mais le précédent le plus récent d'une intervention navale en Méditerranée remonte à la guerre de la Quadruple Alliance, dans les années 1718-1720, dans une conjoncture exceptionnellement favorable, avec un succès qui crée des attentes sans doute déraisonnable, tant à Londres qu'à Vienne ou à Turin.

C'est d'autant plus vrai que depuis, la situation s'est considérablement dégradée : la Grande-Bretagne était alors alliée à la France ; dès son arrivée en Méditerranée, Byng avait écrasé le gros des forces navales espagnoles à la bataille du cap Passaro, le 11 août 1718 ; l'Autriche possédait encore le royaume de Naples, et le duc de Savoie la Sicile. Vingt ans après, la France soutient ouvertement l'Espagne, avant d'entrer officiellement en guerre en 1744 ; la marine espagnole demeure cette fois invaincue, et continue de constituer, au moins sur le papier, une menace permanente, sans compter les vaisseaux français ; l'Autriche, enfin, a perdu en 1735 le royaume de Naples et la Sicile,

récupérée entre temps, qui sont désormais gouvernés par Charles VII, l'un des fils de Philippe V d'Espagne.

Bref, alors que Byng pouvait relâcher dans tous les ports d'Italie, et disperser ses forces sans danger, Mathews et ses successeurs doivent se tenir sur leurs gardes en permanence, ils se voient refoulés de la plupart des ports neutres sous prétexte de précautions sanitaires, et ils ne trouvent une relative hospitalité qu'à l'ouest du golfe de Gênes, au centre de ce que les Britanniques appellent la *Riviera*, qui correspond aux côtes de Provence et de Ligurie. Il n'y a guère en effet qu'à Villefranche, en face de Nice, c'est-à-dire dans les États de Charles-Emmanuel III, mais à portée immédiate de Toulon – ou bien, à défaut, à Oneille, voire au mouillage de Vado, encore plus à l'est, que l'escadre peut trouver un abri contre le mauvais temps, et embarquer quelques vivres occasionnellement fournis par leurs alliés.

Il est clair cependant qu'aucun de ces mouillages ne peut procurer à l'escadre tout ce dont elle a besoin, notamment les infrastructures et les *naval stores* (le goudron, le brai, le chanvre, etc.) qui sont nécessaires à l'entretien des vaisseaux. On est en effet à une époque où il est indispensable de nettoyer fréquemment les coques des navires pour en refaire l'étanchéité, voire d'effectuer des réparations plus lourdes, et où il faut aussi, sans cesse, remplacer divers éléments du gréement et de la voilure. Autre besoin fondamental, les hommes : il faut constamment en embarquer pour maintenir les équipages à peu près complets. Les conditions de vie à bord d'un vaisseau, où les hommes s'entassaient à plusieurs centaines, avec des vivres et de l'eau d'une qualité pour le moins douteuse, sont en effet propices au développement des maladies, qui tuent beaucoup plus que les combats. Il faut d'ailleurs souligner que, pour toutes les marines, les années 1740 sont à cet égard particulièrement meurtrières – et le Mediterranean Squadron ne fait pas exception, notamment sous Mathews.

Pour autant, la situation n'est pas désespérée : la Navy dispose depuis 1708 d'un excellent point d'appui en Méditerranée avec l'île de Minorque, qui abrite un très beau port naturel, le Port Mahón. Des sommes considérables ont été dépensées depuis son acquisition pour en faire un véritable arsenal, avec des magasins, un hôpital, une forge et même – luxe inouï – des quais de carénage, capables de loger simultanément jusqu'à trois vaisseaux dès 1739, puis douze à partir de la fin 1744. La Navy dispose donc, pour la première fois, d'un port-arsenal complet pour soutenir ses opérations en Méditerranée. C'est un avantage considérable, qui s'avère particulièrement utile en mars 1744, lorsque l'escadre de Mathews parvient à réparer en un temps record les dégâts subis au combat du cap Sicié, avant de revenir en force sur la *Riviera* dès le mois d'avril, à la surprise générale.

Mais, pour alimenter cet arsenal – qui, sous Mathews, accueille la plus grosse force navale britannique, avec près de 25 000 hommes à nourrir – il faut impérativement faire venir d'Angleterre d'énormes quantités de vivres, de munitions, de matériel... Comme la route qui mène à Mahón passe au large des côtes espagnoles, ces approvisionnements se font au moyen d'im-

posants convois. L'Amirauté ne parvient cependant pas toujours à leur fournir une escorte suffisante, et on frôle à plusieurs reprises la catastrophe. C'est notamment le cas en 1744, lorsque Français et Espagnols s'entendent pour réunir plusieurs petites escadres à l'entrée du détroit, afin d'intercepter un grand convoi dont on sait que l'arrivée est littéralement vitale pour le *Mediterranean Squadron*. Ce dernier arrive en effet à la fin de ses vivres, et Mathews a été obligé de réduire les rations dès le mois d'avril. Le convoi est alors escorté jusqu'au Portugal par le gros de la *Channel Fleet*, avec 14 vaisseaux dont huit trois-ponts ! Mais ces forces impressionnantes doivent repartir aussitôt pour la Manche, et le convoi reste ensuite bloqué pendant tout l'été, jusqu'à ce que l'amiral Rowley, qui a succédé à Mathews, vienne finalement le chercher lui-même avec toutes ses forces, en septembre.

La décrue des effectifs après cette date produit une certaine « détente », mais la situation a été particulièrement pénible du temps de Mathews, lorsqu'il a fallu maintenir le blocus de Toulon, été comme hiver. Contrairement à une légende tenace, les mois d'octobre à mars peuvent en effet être très rudes en Méditerranée, avec une succession pratiquement ininterrompue de coups de vent d'ouest et de nord-ouest, de fortes pluies et chute sensible des températures. L'escadre britannique est pourtant parvenue à hiverner sur la côte de Provence deux années de suite, en 1742-1743 et en 1743-1744, en abritant le gros de ses forces aux îles d'Hyères, et en maintenant la garde par roulement au large de Toulon, ce qui représente un véritable exploit... même s'il faut souligner que la France, encore officiellement neutre, n'a pas voulu offrir à Londres un casus belli prématuré en refusant à l'escadre le droit de faire de l'eau et d'acheter des vivres sur la côte – sans quoi il aurait sans doute été impossible de faire subsister les équipages. Mathews lui-même est d'ailleurs à bout de forces dès l'été 1743, et il ne cesse de réclamer son rappel pour raisons de santé. Sa situation aux îles d'Hyères paraît en fait si mauvaise aux yeux des Français qu'à la veille du combat du cap Sicié on est manifestement persuadé à Versailles que l'escadre franco-espagnole n'en fera qu'une bouchée – ce dont on n'est apparemment pas conscient en Grande-Bretagne au même moment. C'est en ayant à l'esprit ces données – la conjoncture stratégique, les contraintes structurelles du théâtre méditerranéen – qu'on peut comprendre la marge de manœuvre dont dispose la Navy pour soutenir, effectivement, les Autrichiens en Italie.

III. L'EMPLOI DE LA FORCE NAVALE AU PROFIT DES ARMÉES SARDES ET AUTRICHIENNES

Or, il est clair qu'en 1742-1743, Mathews devrait se trouver paralysé par l'importance même de ses effectifs, et de sa mission : il n'a autant de navires, on l'aura compris, que pour pouvoir s'opposer à la réunion des escadres franco-espagnoles et ceci l'oblige à conserver son corps de bataille groupé et, à portée du gros des forces navales ennemies, dans une extrême dépendance à

l'égard des convois venus de Grande-Bretagne et de l'arsenal de Mahón. Cette situation est pourtant un moindre mal, puisque les forces navales ennemies sont, précisément, à Toulon, c'est-à-dire à proximité immédiate des États du roi de Sardaigne, lequel fait justement obstacle à l'armée de Don Philippe, et l'empêche de pénétrer en Italie pour attaquer les Autrichiens. De nombreux avantages découlent de la position de l'escadre :

1. Sans s'éloigner de Toulon, Mathews peut s'entendre avec les Sardes pour organiser la défense de Villefranche, qui garde la route côtière que voudraient emprunter les Espagnols ;

2. L'escadre se trouve idéalement située pour perturber l'acheminement par mer des renforts et du ravitaillement destinés aux troupes de Don Philippe, l'empêchant ainsi d'attaquer les Sardes ou de faire passer des renforts en Italie – la guerre se déroule en effet dans une Méditerranée qui est encore à la veille de la « révolution routière » : tout transport s'y fait donc beaucoup plus rapidement et commodément par mer que sur des routes souvent exécrables, voire inexistantes ;

3. Mathews est en mesure de fournir ponctuellement des secours aux Autrichiens face aux armées espagnoles et napolitaines qui les menacent au sud. Paradoxalement, c'est donc au moment où elle a pour principale mission de bloquer Toulon, et qu'elle coopère surtout avec les Sardes, que la Royal Navy exerce paradoxalement la plus forte influence sur le cours de la guerre en Italie, et qu'elle sert le mieux les intérêts des Autrichiens.

D'un autre côté, il est évident que la tâche n'est pas aisée. Le gros des forces de Mathews consiste en une vingtaine, puis, progressivement, une trentaine, de vaisseaux de 60 canons et plus, parmi lesquels une dizaine de trois-ponts de 80 et 90 canons. Ces derniers lui sont indispensables pour imposer une forme de « suprématie navale », dans la mesure où l'ennemi ne dispose de rien de comparable : les Espagnols n'en ont qu'un seul, les Français aucun. Ces imposants vaisseaux, qu'on n'a plus vu à l'œuvre en Méditerranée depuis plus de vingt ans, s'avèrent également très utiles pour faire forte impression en vue des côtes et lors des relâches à Villefranche, où il constitue une véritable attraction, qu'on peut d'ailleurs visiter, y compris lorsque l'on est Français. Un seul trois-ponts de 90 canons, comme le *Namur*, le vaisseau amiral de Mathews, emporte en effet toute l'artillerie lourde nécessaire à un siège, notamment vingt-six pièces de 32 livres et vingt-six pièces de 18 – aucune des armées alors déployées en Italie ne dispose d'une telle puissance de feu en campagne. Cela force le respect des connaisseurs et contribue à rassurer les alliés autant qu'à intimider les ennemis.

Il en va de même avec les galiotes à bombes, petits bâtiments, mais armés chacun de deux gros mortiers, propulsant jusqu'à plus de trois kilomètres des obus explosifs et incendiaires. Conçues pour inspirer la terreur, elles sont particulièrement redoutées en Méditerranée depuis les grands bombardements du règne de Louis XIV, dont Gênes a par exemple été la cible en 1684. À tel point qu'il suffit à Mathews d'en expédier quatre devant Naples en août 1742 pour convaincre Charles VII de proclamer aussitôt sa neutralité et de rappe-

ler ses troupes, ce qui contribue à faire échouer l'offensive espagnole contre la Lombardie. L'opération est répétée avec succès contre Gênes en septembre, et de nouveau en juillet 1743, ce qui permet aussi de retarder l'entrée en guerre de la petite république aux côtés de l'Espagne. D'un autre côté cependant, les gros vaisseaux et les galiotes à bombes sont pratiquement inutiles pour entraver les discrètes allées et venues sur la côte des chébecs, des galères et des caboteurs locaux affrétés pour l'approvisionnement de l'armée espagnole.

Il faut pour cela disperser les forces sur les côtes de France, d'Espagne et d'Italie, surveiller de nombreux ports et mouillages, croiser sur les principaux caps, etc., et mener de longues et monotones croisières, qui n'interrompent jamais totalement les communications de l'ennemi, mais les ralentissent et les désorganisent, les rendant aléatoires au point de les rendre parfois inutiles. L'un des meilleurs exemples en est donné lorsque Mathews expédie pour la première fois deux vaisseaux et une frégate dans l'Adriatique : ces derniers font à eux seuls pendant l'été 1742 le blocus du port de Brindisi, ce qui empêche les Napolitains de transporter par mer jusqu'à Rimini l'artillerie lourde destinée à l'armée espagnole, alors en pleine offensive sur la Lombardie. C'est aussi dans ce type d'opérations que les marins britanniques trouvent le plus souvent à s'illustrer, notamment par des actions d'éclat : ainsi, dans la nuit du 27 au 28 juin 1742, on voit une division commandée par le capitaine Norris attaquer dans le port de Saint-Tropez, avec ses seules chaloupes, cinq galères espagnoles chargées d'artillerie, et y mettre le feu, de manière spectaculaire et bien sûr au mépris de la neutralité de la France. Pour l'essentiel, ce type d'opération repose pourtant sur une vingtaine de bâtiments seulement, généralement des frégates légères de 20 canons et de grosses frégates à deux batteries de 40 et 50 canons, qui ressemblent déjà beaucoup à des vaisseaux. C'est peu sur un théâtre qui est vaste et majoritairement inhospitalier, et Mathews, qui réclamera toujours en vain davantage de frégates, est parfois obligé de détacher des vaisseaux de ligne pour remplir ces missions auxquelles ils sont peu adaptés.

Si la Navy parvient en 1742-1743 à imposer l'idée qu'elle est la pièce maîtresse de la défense de l'Italie, c'est donc au prix d'un véritable numéro d'équilibriste, à un moment où la France reste l'arme au pied, et c'est aussi en grande partie grâce à la dissuasion qu'exercent les gros vaisseaux et les galiotes sur les États riverains de la Méditerranée. Cette illusion s'effondre comme un château de cartes en 1744, lorsque l'escadre britannique fait à la fois l'expérience de la fragilité de ses lignes de communication, et la démonstration de son impuissance à enrayer les offensives franco-espagnoles. On ne tarde pas à s'apercevoir chez les alliés de la Grande-Bretagne que les gros vaisseaux sont trop lourds et trop précieux pour les risquer près du rivage sous le feu de l'ennemi. Lorsque Villefranche est attaquée en avril 1744, Mathews est présent mais refuse catégoriquement d'entrer dans le port avec ses trois-ponts. L'escadre assiste donc de loin aux assauts qui permettent aux Espagnols de s'emparer dans la seule nuit du 19 au 20 de tous les retranche-

ments extérieurs. Il ne lui reste plus alors qu'à procéder à l'évacuation de la garnison sarde vers Oneille, qui est prise à son tour en juin. Son impuissance est plus grande encore lorsque les Espagnols renoncent ensuite à leur offensive sur la côte et acceptent de forcer, de concert avec les Français, le passage des Alpes. Et pour finir, Rowley, qui a pris le commandement, se voit contraint de quitter la côte italienne en septembre avec toutes ses forces pour aller chercher le grand convoi bloqué à Lisbonne – ce qui l'oblige à abandonner le prince de Lobkowitz en pleine offensive vers le royaume de Naples, et constitue, notons-le au passage, un succès notable pour les marines française et espagnole, d'autant plus que l'absence de Rowley va durer un an.

Lorsqu'il revient en septembre 1745, avec des forces désormais réduites, la situation a complètement changé, et Rowley se trouve plus impuissant que jamais. Les Français et les Espagnols, qui avaient été repoussés in extremis en 1744, sont enfin parvenus à pénétrer dans le Piémont, ce qui a provoqué le ralliement de Gênes à leur cause, et permis aux Espagnols de faire leur jonction avec les troupes venues de Naples, tout en occupant Parme et Plaisance. Les Britanniques n'ont donc quasiment plus aucun contact direct avec leurs alliés, repoussés vers l'intérieur des terres, en Italie du Nord. Faute de mieux, Rowley se lance pendant l'automne dans une série de bombardements de représailles contre les ports génois, qui révèlent surtout l'inefficacité des galiotes à bombes, et inspirent au commandant de la marine à Toulon ce trait assassin : « Ces messieurs, écrit-il, tonnent volontiers sur les choux ! » – le dernier de ces bombardements, contre Bastia en novembre, fera pourtant l'objet du seul tableau commémoratif [Samuel Scott, *The Bombardment of Bastia, 6 November 1745*] de l'intervention britannique en Méditerranée pendant cette guerre !

Il va sans dire que, dans ces conditions, la Royal Navy ne joue pas le moindre rôle dans le succès de la contre-offensive autrichienne de 1746, qui met les Franco-Espagnols en déroute. En revanche, ce retournement de situation, qui ramène enfin les armées belligérantes sur la *Riviera*, la met en position d'agir, et la trouve en meilleure situation pour le faire. Le nouveau commandant en chef dans la Méditerranée, l'amiral Meddley, dispose certes d'effectifs réduits, mais la disparition des escadres ennemies lui permet de se concentrer sur la défense de l'Italie, avec des lignes de communication plus sûres. Il dispose donc d'une plus grande liberté de manœuvre que ses prédécesseurs, et en profite pour agir au profit de ses alliés pendant la dernière phase de la guerre : 1. ses vaisseaux jouent leur rôle habituel, en entravant les communications par mer des armées française et espagnole en déroute, et en bloquant de nouveau Toulon ; 2. pendant l'automne, ils harcèlent les troupes ennemies qui battent en retraite sur la route côtière, mouillant parfois à portée de fusil du rivage pour mieux ajuster leurs tirs ; 3. enfin, ils fournissent aux forces austro-sardes un véritable appui-feu naval lors du franchissement du Var, le 29 novembre. Mais les Britanniques ne font alors qu'accompagner la progression de leurs alliés, qui disposent de la supériorité à terre. De manière significative, lorsque le rapport de forces change avec l'arrivée en Pro-

vence des renforts amenés par Belle-Isle, les vaisseaux ne peuvent que rebrousser chemin avec les Autrichiens, pendant leur retraite au cours de l'année 1747. Il est donc clair qu'à la fin de la guerre, le *Mediterranean Squadron*, s'il garde toute son utilité comme force auxiliaire – il s'attire même les éloges de Charles-Emmanuel III – a définitivement perdu l'initiative.

De tout ce qui précède, il ne faudrait pourtant pas tirer un bilan trop négatif de l'intervention britannique. Les résultats obtenus par l'escadre après le traité de Worms peuvent bien sûr paraître décevants, et c'est bien ainsi qu'ils ont été perçus en Grande-Bretagne. Il faut souligner cependant : 1. que cette déception est à la mesure des espoirs quelque peu déraisonnables qu'avaient engendrés les premiers succès de Mathews ; 2. qu'ils s'inscrivaient dans une « grande stratégie », à l'échelle de la guerre, où le *Mediterranean Squadron* n'a été qu'une pièce parmi d'autres, qui a eu son utilité. Ses premières démonstrations de force sur la *Riviera* ont de toute évidence joué un rôle décisif dans la décision du roi de Sardaigne de s'allier aux Autrichiens et aux Britanniques plutôt qu'aux Français et aux Espagnols, ce qui était encore possible en 1742. De même, quoiqu'avec un prestige amoindri et des effectifs limités, l'escadre a continué jusqu'à la fin de la guerre à manifester par sa présence le respect par la Grande-Bretagne de ses engagements envers Vienne et Turin. L'intervention en Méditerranée a donc aussi contribué à entretenir une alliance dont on peut peut-être discuter aujourd'hui, comme ce fut le cas à l'époque, la pertinence ou le coût pour la Grande-Bretagne, mais qui faisait alors indéniablement partie intégrante de sa stratégie face aux Bourbons.

Que l'intervention navale britannique ait été effectivement utile aux Sardes et aux Autrichiens en Italie est une autre question, et il faudrait sans doute distinguer ici, non seulement, une fois de plus, les années 1742-1743 du reste de la guerre, qui ont accordé un précieux sursis aux alliés de la Grande-Bretagne, mais aussi le cas de Charles-Emmanuel III de celui de Marie-Thérèse. Quoiqu'il en soit, et j'en terminerai par là, il serait nécessaire pour réexaminer aujourd'hui ce dossier en profondeur, et avec un regard neuf, de se déprendre d'un vieux réflexe, qui est l'héritage empoisonné de grands noms de l'histoire navale, comme Sir Herbert Richmond, totalement acquis au dogme de la supériorité intrinsèque de la puissance navale – réflexe qui consiste à porter au crédit de la Royal Navy, ou de toute autre marine, mais particulièrement de la Royal Navy, le moindre succès remporté à terre en présence de ses vaisseaux, tout en rejetant systématiquement la responsabilité d'éventuels échecs sur l'incompétence, les erreurs ou la mauvaise volonté des alliés qui opèrent sur la terre ferme.