

La stratégie maritime est une branche particulière de la stratégie générale. Le milieu maritime est un espace fluide que l'on ne peut pas occuper en permanence. Ce milieu recèle des richesses (pêche, pétrole et gaz, nodules polymétalliques) et constitue le plus grand moyen de communication actuel en volume de marchandises transportées. La maîtrise de la mer consiste surtout à assurer la liberté de mouvement des navires de guerre et de commerce sur les océans, les mers et les détroits, et à empêcher celle de l'ennemi en temps de guerre. C'est dire toute l'importance des lignes de communication. La pensée stratégique navale se développe surtout à partir du XIX^e siècle. Les trois plus grands stratégestes maritimes sont l'Américain Mahan, le Britannique Corbett et le Français Castex. Mais cette pensée n'est pas sortie spontanément du trident de Neptune. Elle a été précédée par la pratique et la réflexion de nombreux marins. L'amiral anglais Kempenfeldt est de ceux-là.

I. Biographie

Richard Kempenfeldt est né à Westminster en 1718 ; il est mort noyé au port le 29 août 1782, à Spithead, près de Portsmouth, alors qu'il devait faire route vers Gibraltar.

La prise de Porto Bello (novembre 1739)

Entré jeune dans la marine, il servit surtout aux Indes occidentales. Il participa à la prise de Porto Bello le 22 novembre 1739, sous les ordres de l'amiral Edward Vernon (1684-1757) ; ce dernier, avec six vaisseaux, s'empara du port espagnol de Porto Bello, après seulement deux jours de combat. Ce port est situé sur l'isthme de Panama, sur la côte nord, à l'est de Colon. C'était l'un des points d'escale important de la route des Indes occidentales. Par le traité d'Utrecht (31 mars 1713), l'Angleterre avait obtenu de l'Espagne le privilège de la traite des esclaves d'Afrique avec l'empire espagnol ; c'est l'asiento, valable pour trente ans. L'asiento donne aux navires anglais, dits asientistes, l'accès à tous les ports de la mer des Antilles, en particulier à Porto Bello et à la côte du Honduras.

« Porto Bello était relié à Panama par un portage que suivaient les caravanes d'esclaves à destination du Pérou. De Panama, les navires asientistes transportaient les esclaves jusqu'à Lima. À leur retour, ils débarquaient un important fret de marchandises que des convois de bêtes de somme amenaient à Porto Bello. Toute la zone de l'isthme entre les

deux ports était ainsi tombée sous la dépendance des marchands de Londres et de Kingston [Jamaïque] et, en temps de guerre, l'Amirauté considérait qu'elle pourrait y frapper un coup qui lui livrerait les richesses du Pérou. Danger pour l'Espagne si évident qu'elle fortifia Porto Bello et y accumula des munitions. » Pierre Muret, *La prépondérance anglaise (1715-1763)*, PUF, 1948, p. 401.

Kempenfeldt et Middleto

En janvier 1753, Kempenfeldt eut l'occasion de rencontrer Charles Middleton, officier embarqué comme lui sur le HMS *Anson*. Middleton était un homme au caractère entier, capable de frapper un matelot indiscipliné. Mais c'était aussi un excellent marin, qui avait capturé plusieurs navires français aussi bien à Louisbourg, en Acadie, qu'aux Antilles, au cours de la guerre de Sept Ans. Middleton était encore un esprit religieux, proche des Évangélistes de l'Église anglicane et soucieux de la bonne tenue morale des équipages de la Navy. Il influença en ce sens son ami Kempenfeldt. Il était aussi partisan de l'abolition du commerce des esclaves dans l'Empire britannique et il aida l'abolitionniste William Wilberforce à présenter un projet de loi à cette fin au Parlement. Lors de la guerre d'Indépendance américaine, en 1779, Kempenfeldt fut promu contre-amiral et chef d'état-major de l'escadre de la Manche, sous les ordres de son ami Sir Charles Middleton (1726-1813), qui était alors un remarquable administrateur au ministère de la Marine. Ce dernier fut d'ailleurs nommé premier lord de l'Amirauté en mai 1805, au moment de la campagne de Nelson contre Villeneuve et devint lord Barham. Sa correspondance avec Kempenfeldt a été publiée dans les *Barham Papers* utilisés par Corbett.

La manœuvre d'Ouessant (décembre 1781)

Depuis 1778, la France, alors alliée de l'Espagne, soutenait les Insurgents américains contre l'Angleterre. Avec ses 12 vaisseaux, Kempenfeldt, qui commandait le *Victory*, fut chargé par l'Amirauté d'attaquer l'escadre française de l'amiral Luc Urbain du Bouëxic, comte de Guichen (1712-1790). Ce dernier, basé à Brest, disposait de 19 vaisseaux avec lesquels il devait protéger un grand convoi d'environ 150 bateaux de commerce à destination des Antilles, et des transports chargés de matériel de guerre. Kempenfeldt, « officier d'une haute capacité professionnelle », selon l'amiral Mahan, se lança à la poursuite de Guichen et

le rencontra à 150 milles d'Ouessant. Kempenfeldt réussit à se glisser entre la flotte de Guichen et le convoi. Avec une partie de ses vaisseaux, il tint à distance la flotte française et avec le reste de ses navires il s'empara de 15 bateaux de commerce qu'il conduisit en sûreté dans un port anglais sans subir de pertes. Il utilisa avec succès, lors de cette rencontre sa nouvelle combinaison de signaux maritimes. Une tempête dispersa la flotte française quelques jours plus tard ; le reste de l'escadre et du convoi se réfugia à Brest (12 décembre 1781). Seuls 2 vaisseaux de ligne français et 5 navires de commerce purent gagner les Antilles. « Cette mésaventure des Français fut due en grande partie aux mauvaises dispositions prises par Guichen, ordinairement habile et soigneux. Lorsque Kempenfeldt le rencontra, tous les bâtiments de guerre français étaient sous le vent du convoi et les Anglais au vent. Les premiers ne purent donc pas s'interposer à temps ; et quant à la ressource restant aux bâtiments marchands d'aller se placer sous le vent de l'escorte, ils ne purent tous y avoir recours, étant trop nombreux. » Alfred Mahan, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, Claude Tchou, 2001, p. 342.

La fin tragique de l'amiral

Doué d'un grand sens pragmatique, Kempenfeldt avait rédigé un code de signaux maritimes, qui améliorait l'ancien système. Pénétré de sens religieux comme Charles Middleton, avec qui il espérait relever le niveau moral des équipages de la *Royal Navy*, et de plus poète à ses heures, il avait écrit un mince recueil (16 pages in 8°) de poésies religieuses intitulé *Original Hymns and Poems*, paru en 1777 à Exeter, sous le pseudonyme de Philotheorus, et dédié à un ami, le Révérend John Fletcher, qui aurait contribué à sa conversion. Il traduisait en particulier sa quête mystique dans un poème intitulé « The Soul Longing for Holiness », qui pourrait signifier le désir ardent de l'âme à la recherche de la sainteté. L'amiral reprit la mer en avril 1782. Il reçut ensuite de l'Amirauté l'ordre de ravitailler Gibraltar avec l'escadre de l'amiral Howe. Mais le vaisseau *Royal George*, sur lequel il avait hissé son pavillon, sombra corps et biens à Spithead le 29 août 1782 avec huit cents hommes d'équipage et des civils, environ trois cents femmes et soixante enfants, et quelques marchands qui effectuaient une visite à bord. Des canons mal arrimés avaient déséquilibré le navire qui prit de la gîte et ne put se redresser. Les sabords inférieurs s'étaient ouverts et l'eau s'engouffra dans le vaisseau. Kempenfeldt était alors en train d'écrire dans sa cabine d'où il ne put sortir, la porte étant coincée par l'inclinaison du bateau.

Le poète québécois William Cowper (1731-1800) entonna alors un chant funèbre en l'honneur du *Royal George* :

Toll for the brave! -

The brave that are no more:

All sunk beneath the wave,

Fast by their native shore.

Eight hundred of the brave,

Whose courage well was tried,

Had made the vessel heel,

And laid her on her side;

A land-breeze shook the shrouds,

And she was overset;

Down went the Royal George,

With all her crew complete.

Toll for the brave-

Brave Kemperfelt is gone!

His last sea-fight is fought,

His work of glory done.

It was not in the battle,

No tempest gave the shock,

She sprang no fatal leak,

She ran upon no rock;

His sword was in the sheath,

His fingers held the pen,

When Kempenfelt went down

With twice four hundred men.

Weigh the vessel up,

Once dreaded by our foes,

And mingle with your cup

The tears that England owes;

Her timbers yet are sound,

And she may float again,

Full charg'd with England's thunder,

And plough the distant main;

But Kempenfeldt is gone,

His victories are o'er;

And he and his eight hundred

Must plough the wave no more.

II. Stratège ou tacticien ?

Le grand stratégiste britannique Julian Corbett (1854-1922) tient Kempenfeldt en haute estime. Il le cite à plusieurs reprises dans son célèbre traité *Principes de stratégie maritime* (1911). En effet, on doit à Kempenfeldt deux idées majeures : un principe de stratégie maritime et le perfectionnement de la théorie de la flotte en vie. En quoi consistent-ils ? Voyons-les maintenant.

Le principe de Kempenfeldt

Une flotte qui dispose de la supériorité navale peut exercer un blocus sur les ports adverses. Elle empêche ainsi la puissance maritime rivale de faire du commerce et de communiquer avec ses territoires d'outre-mer. C'est ce qui est arrivé à la France lors de la guerre de Sept Ans : à partir de 1759, le Canada n'a pas pu recevoir de renforts de la métropole et ce fut la conquête anglaise de la Nouvelle France. Le blocus naval peut être rapproché et empêcher ainsi l'ennemi de sortir de ses bases. Le blocus peut être aussi exercé à distance et permettre au chasseur de fondre sur sa proie lorsqu'elle quitte son havre d'attache. Pour le bloqueur, chaque type de blocus présente des avantages et des inconvénients. En ce qui concerne le blocus rapproché, l'avantage c'est la fermeture hermétique des communications ennemies, l'inconvénient majeur, c'est l'usure de la flotte en mer, matériels et équipages, surtout pendant la saison d'hiver, alors que l'ennemi est à l'abri au port. Pendant la belle saison, l'inconvénient du blocus à distance c'est le risque de voir la flotte ennemie échapper à la surveillance lointaine du bloqueur, l'avantage, c'est de permettre à la flotte de haute mer d'entraîner ses équipages pendant l'hiver et de les rompre

aux évolutions tactiques en été, afin de leur assurer ainsi la supériorité manœuvrière sur ceux qui sont restés immobiles au port.

Le contre-amiral Kempenfeldt est résolument **partisan du maintien de la flotte de blocus au port pendant l'hiver**. C'est ce que l'on appelle « **le principe de Kempenfeldt** ». Ce principe ne l'a d'ailleurs pas empêché d'attaquer l'escadre française de Guichen au large d'Ouessant en décembre 1781 alors que les circonstances l'exigeaient. « *Supposez, écrivait-il de Torbay en novembre 1779, que l'ennemi fasse sortir sa flotte de Brest, chose que nous désirons vivement, agissons sagement et conservons la nôtre au port. Laissez-le à la merci des longues nuits et des dures tempêtes. Celles-ci feront plus en notre faveur que ne pourrait faire notre flotte. [...] Conservons une forte escadre dans l'Ouest prête à surveiller les mouvements de l'ennemi. Je ne veux pas dire de la garder à la mer, à subir des avaries majeures en luttant contre les vents, mais à Torbay, prête à agir selon les renseignements.* » Cité par J. Corbett, *Principes de stratégie maritime*, Economica, 1993, pp. 159-160.

La flotte en vie

Kempenfeldt est également favorable au principe de la flotte en vie (*a fleet in being*), principe énoncé pour la première fois en 1690 par l'amiral Herbert Torrington (1647-1716). Ce dernier avait justifié son manque de combativité face à l'amiral français Tourville, lors de la rencontre de Béziers (10 juillet 1690), par la nécessité de conserver intacte la flotte anglaise. « *Si nous sommes battus, écrivait Torrington à l'Amirauté, les Français auront liberté, étant maîtres absolus de la mer, de faire bien des choses qu'ils n'oseront pas tenter tant que nous les observerons et que nous avons la possibilité d'être rejoints par l'amiral Killigrew et nos navires de l'Ouest.* » (Corbett, 1993, p. 175.) Torrington maintenait ainsi la maîtrise de la mer en dispute, en gagnant du temps, jusqu'à ce que les renforts et les chances de succès passent de son côté. La flotte en vie n'était pas une flotte inactive et en sécurité dans un port, mais plutôt une flotte sur la défensive active au contact de l'ennemi. « *Tandis que nous observons les Français, précisait Torrington, ceux-ci ne peuvent faire aucune attaque contre des navires, ou contre la terre sans courir de grands risques, mais si nous sommes battus, tout est à leur merci.* » (Corbett, 1993, pp. 176-177.)

Pendant la guerre d'Indépendance américaine, Kempenfeldt exposa son concept

d'une flotte en vie ; ce principe dépasse la posture simplement défensive et propose « *une offensive énergique pour la partie la plus faible.* » Voici l'énoncé de la thèse, qui annonce le principe fondamental de Jomini : être le plus fort sur le point décisif.

« Quand on connaît les plans de l'ennemi, dit-il, il faut pour réaliser quelque chose d'efficace se trouver supérieur à lui en un point où il a des projets à exécuter et où, s'il réussit, il vous fera beaucoup de mal. Si votre flotte est divisée de manière à être en tous lieux inférieure à l'ennemi, celui-ci pourra réussir dans toutes ses tentatives. Si on ne peut constituer une escadre suffisante pour faire face aux ennemis dans nos eaux territoriales, il sera plus avantageux d'accentuer encore cette infériorité pour acquérir la supériorité ailleurs.

Si vous êtes inférieur à l'ennemi, et que vous n'avez qu'une escadre d'observation pour veiller et suivre ses mouvements, cette escadre ne doit être composée que de vaisseaux à deux ponts (c'est-à-dire de la plus grande mobilité) pour remplir son objet. Elle doit avoir une supériorité de voile sur l'ennemi, sans cela, dans certains cas, elle pourrait être forcée à la bataille ou contrainte d'abandonner ses plus mauvais voiliers. Il est indispensable d'avoir une escadre volante de ce genre pour conserver le contact permanent. Elle l'empêchera de se diviser pour courir sus à notre commerce ou de s'étendre pour accroître le théâtre des opérations. Vous pouvez ainsi profiter d'une séparation accidentelle quelconque, ou d'une dispersion de sa flotte, du fait des grosses tempêtes, des brumes, ou d'autres causes. Vous pouvez intercepter les renseignements, les approvisionnements qui lui sont destinés. Enfin une telle escadre mettra un obstacle et une limite aux mouvements de l'ennemi et empêchera une grande partie du mal qu'il pourrait faire sans cela. » (Corbett, 1993, pp. 178-179.)

Kempenfeldt avait déjà réfléchi à cette posture de défensive active qui vise le point faible de l'adversaire, alors qu'il commandait l'escadre de la Manche. Il écrivait ainsi à l'Amirauté en juillet 1779 :

« Beaucoup, je pourrais dire tout, dépend de cette flotte. Elle est opposée à une flotte supérieure. Par conséquent la plus grande habileté et la plus grande adresse sont requises pour contrarier les projets de l'ennemi, pour veiller et saisir le moment favorable à une action, et pour prendre avantage en vue de faire un effort sur le point faible de la ligne ennemie, ou si de pareilles occasions ne se présentent pas, pour harceler l'ennemi, le tenir à

distance et empêcher qu'il ne fasse une tentative sur quoi que ce soit, sans risque ni hasard, pour fixer son attention, et l'obliger à ne penser à autre chose qu'à être sur ses gardes contre notre attaque. » (Corbett, 1993, p. 179)

Selon Corbett, la doctrine de la flotte en vie initiée par Torrington et développée par Kempenfeldt peut se formuler ainsi : « Là où l'ennemi considère que la maîtrise générale d'une zone de mer est nécessaire à ses projets offensifs, on peut l'empêcher d'acquérir une telle maîtrise en employant la flotte défensivement, en refusant ce que Nelson appelle une bataille régulière et en saisissant toute occasion pour effectuer une contre-attaque. » (Corbett, 1993, p. 180).

Conclusion

Alors, stratège ou tacticien, Kempenfeldt ? Son habileté à se glisser entre l'escadre de Guichen et le convoi que ce dernier devait protéger traduit, de la part de Kempenfeldt, une indéniable capacité de manœuvre tactique. Mais son niveau de réflexion sur la double pratique du blocus et sur la nécessité de maintenir la flotte en vie fait aussi de lui un stratéliste remarquable, quoique trop souvent oublié. L'auteur de ces lignes ne l'a d'ailleurs découvert qu'en lisant Mahan, Corbett et Castex, qui avaient repéré le talent du contre-amiral anglais, en grands théoriciens avisés qu'ils étaient.

Bernard Pénisson,
vice président de l'INSTITUT JACQUES CARTIER