

AUX ORIGINES DE L'OPÉRATION « VADO »

PAR ENRICO CERNUSCHI. TRADUCTION ET ADAPTATION DE DAVID ZAMBON

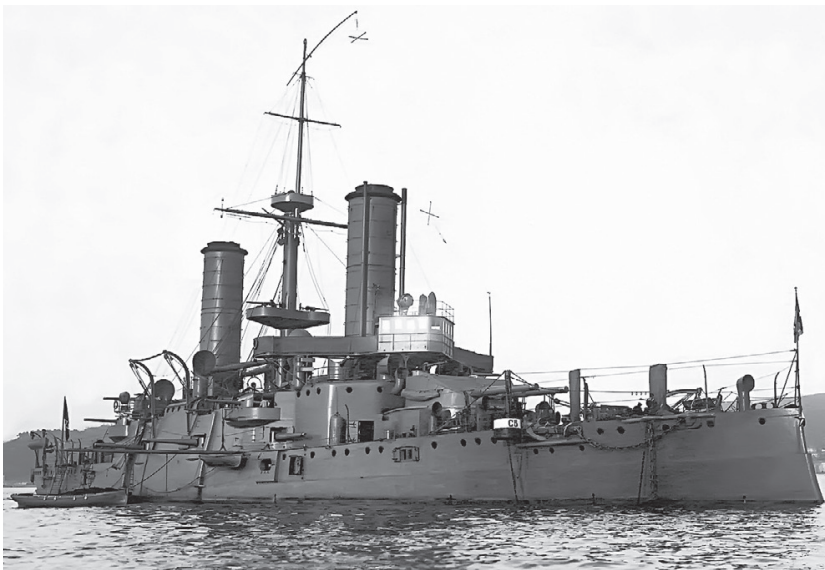
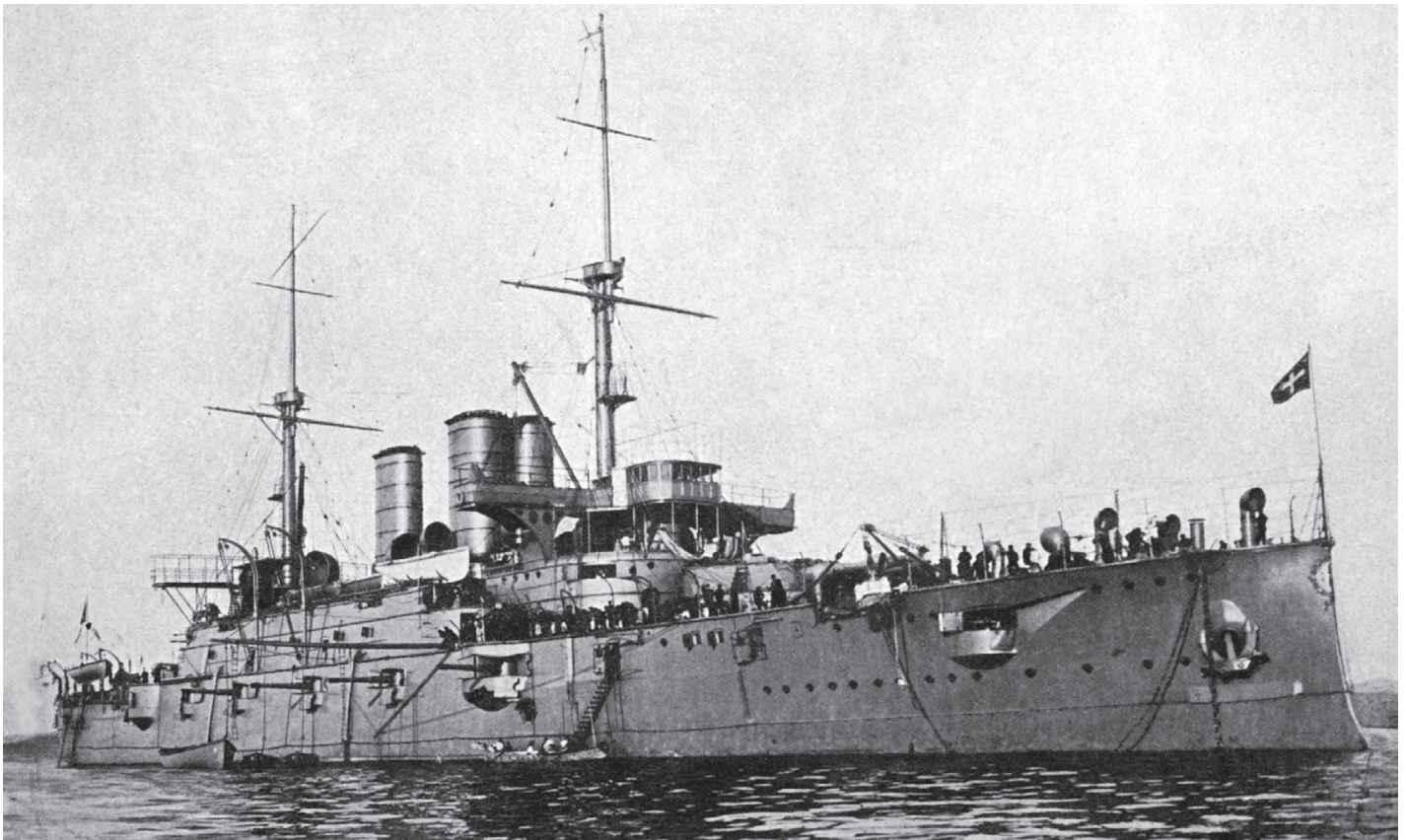
QUAND LA MARINE FRANÇAISE VOULAIT BOMBARDER L'ITALIE

Le 14 juin 1940, deux groupes de la Marine nationale mènent l'opération « Vado », un bombardement naval stratégique des installations économiques et logistiques situées près de Gênes et de Savone, sur la côte ligure. Cette attaque est certes décidée en réaction au « coup de poignard à un homme à terre », expression de l'ambassadeur André François-Poncet à l'accueil de la déclaration de guerre de l'Italie fasciste à la France, le 10 juin 1940, mais il s'agit surtout de l'aboutissement d'une stratégie qui trouve ses origines des décennies plus tôt. Aussi, nous ne proposons pas ici un simple compte-rendu factuel des opérations mais une explication plus poussée autour du fil conducteur des relations chaotiques entre les « sœurs latines » depuis l'unité italienne.

Au cours des années 1859-1860, la France du Second Empire entretient des rapports ambigus avec le tout nouveau Royaume d'Italie. Lors de la décennie suivante, ceux-ci tiennent manifestement par la seule volonté de Napoléon III, alors au faite de sa puissance. De cet état de fait naît une importante confusion qui, au fil du temps, envenime les relations internationales. En effet, alors que la Grande-Bretagne et l'Autriche tendent à considérer l'Italie comme une sorte de satellite de Paris qu'il faudrait affronter en cas de guerre contre la France, le gouvernement de la Maison de Savoie enchaîne les crises avec l'Empereur en raison de l'insoluble question romaine [1]. En juillet 1870, la France se retrouve seule en guerre face à la Prusse. Elle autorise alors l'Italie à s'emparer du Latium (mais pas de Rome), en échange d'une aide militaire sur le terrain. Le roi Victor-Emmanuel II accepte mais le corps expéditionnaire italien prévu est très lent à se mettre en branle. La nouvelle, par communication télégraphique, de la défaite du général Jean Pellé le 4 août à Weissenburg et le retrait, le lendemain, de la première division navale austro-hongroise, à l'ancre à Toulon depuis le 22 juillet en attendant le gros de la flotte, achèvent de consommer les déboires français... et pousse l'Italie à proclamer sa neutralité. Le 11 septembre 1870, une semaine après la proclamation de la République, le gouvernement italien considère caducs les accords de 1864 passés avec Napoléon III.

LE JEU DES ALLIANCES ET LES HYPOTHÈSES D'UN CONFLIT EN MÉDITERRANÉE

En 1871, seuls des intérêts mutuels (la France est le premier investisseur en Italie) empêchent le fossé de se creuser entre Paris et Rome pendant une décennie. En 1881, l'instauration d'un protectorat français en Tunisie brise ce fragile *modus vivendi* : pendant près d'un quart de siècle, les relations entre Rome et



Paris sont alors à couteaux tirés. Dès lors, l'hypothèse d'un conflit naval entre les deux pays devient vraisemblable, notamment suite au rapprochement entre Rome et Berlin (puis Vienne) à partir de 1882. Face à cet isolement diplomatique et stratégique, la Marine Nationale fait sienne la doctrine de la Jeune Ecole, dont l'idée de départ consiste en une attaque navale surprise contre les villes côtières italiennes. Une telle action est censée tuer dans l'œuf toute velléité de poursuivre le conflit chez l'ennemi en raison de la panique provoquée au sein des populations transalpines, réputées particulièrement impressionnables. Une fois la reddition italienne obtenue, l'Autriche changerait de partenaire et Paris pourrait se consacrer entièrement à l'attaque de l'Allemagne par le sud, comme au temps de Napoléon I^{er}. De son côté, la *Regia Marina*, parfaitement au courant de la stratégie française [2], développe une politique navale totalement opposée. Dans l'optique d'une éventuelle attaque du

▲ **Ci-dessus** : le cuirassé pré-dreadnought italien *Emanuele Filiberto* de la classe Ammiraglio di Saint Bon possède deux tourelles doubles de 254 mm.

▲ **En haut** : le *Re Umberto* est un « cuirassé à coque en fer », un type de navire de ligne rapidement remplacé par les cuirassés et croiseurs cuirassés.

► Le croiseur lourd français *Dupleix* se sabordera à Toulon en 1942. Renfloué par les Italiens l'année suivante, il est coulé à nouveau en mars 1944, cette fois-ci par un raid aérien allié.

trafic français en Méditerranée occidentale, les amiraux italiens estiment qu'il leur est indispensable de disposer de cuirassés et de croiseurs possédant un net avantage qualitatif face aux unités de la Marine Nationale. Le génie naval italien, qui s'est déjà fait remarquer dans les années 1870 avec les cuirassés révolutionnaires de la classe Duilio et les prototypes de croiseurs de bataille *Italia* et *Lepanto*, édifie alors à partir de 1885 une force navale réduite mais rapide et moderne : cuirassés des classes *Re Umberto*, *Ammiraglio di Saint Bon*, *Regina Margherita* et *Vittorio Emanuele*, croiseur *Marco Polo* et les deux unités de la classe *Carlo Alberto* et, surtout, les bâtiments des classes *Garibaldi*, *Pisa* et *San Giorgio*, tous plus rapides et plus puissamment armés que leurs homologues français cependant plus nombreux. L'objectif stratégique italien est de retarder au maximum l'arrivée sur le champ de bataille du corps d'armée nord-africain qui doit être transporté par des navires provenant des ports éloignés de la façade atlantique. En effet, Rome ne peut soutenir une guerre longue en raison de ses besoins en importations pour les matières premières, y compris alimentaires, que ni Berlin ni Vienne ne sauraient lui fournir. La force navale de la *Regia Marina* doit donc permettre à l'Italie de respecter ses engagements au sein de la Triple alliance alors même qu'elle ne représente qu'un tiers du tonnage de guerre français. Il s'agit somme toute d'une stratégie de dissuasion adoptée en toute lucidité, et avec succès, une quinzaine d'années avant que le célèbre *Großadmiral* von Tirpitz n'énonce sa fameuse théorie du « risque calculé » (face à la *Royal Navy*). À partir de 1900, Victor-Emmanuel III travaille à un rapprochement franco-italien qui aboutira au changement de camp de l'Italie en 1915.

[1] Napoléon III se porte garant de la souveraineté papale sur Rome qui ne deviendra la capitale de l'Etat italien qu'en 1870.

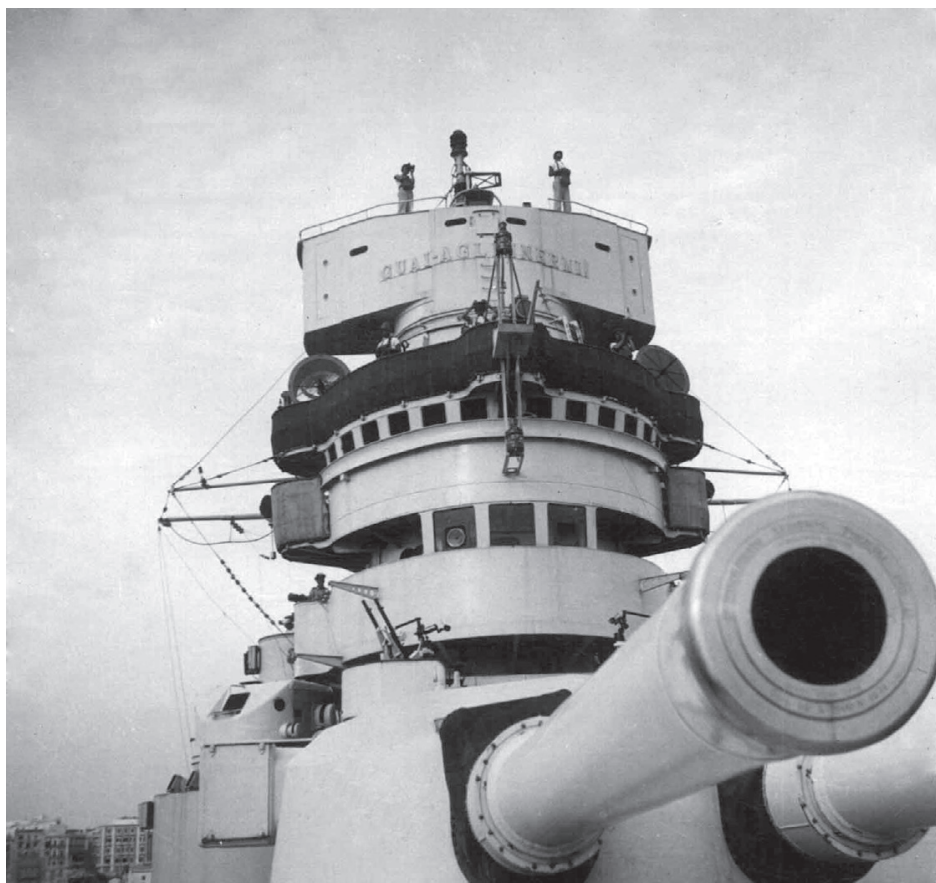
[2] En mars 1889, l'attaché naval italien à Paris, le capitaine de vaisseau Enrico di Brocchetti, met la main sur des courriers destinés aux croiseurs *Papin* et *L'Inconstant* dans lesquels sont exposés les objectifs de guerre situés entre Vintimille et La Spezia.



Après la Grande Guerre, les relations de deux pays sont fluctuantes jusqu'en mai 1936, date à laquelle le Front Populaire, tout juste parvenu au pouvoir, tient une ligne résolument antifasciste. Dès lors les plans respectifs des deux marines sur l'hypothèse d'une confrontation en Méditerranée sont de nouveau d'actualité.

UNE NOUVELLE MARCHÉ VERS LA GUERRE

En janvier 1939, Paris et Londres accordent leurs politiques navales en prenant en compte un éventuel conflit contre Rome. Les deux alliés prévoient une campagne navale franco-anglaise qui doit être rapide. En effet, ils estiment que la *Regia Marina* ne peut aligner, jusqu'à la fin 1940, que deux cuirassés modernisés, les *Cavour* et *Giulio Cesare*, quand la Marine Nationale peut en mobiliser cinq et la *Royal Navy* pas moins de quatorze, auxquels s'ajouteraient au moins six porte-avions [3]. L'amirauté française présente rapidement deux plans : celui en date du 11 février 1939 propose l'invasion de l'île de Pantelleria par un régiment de fusiliers-marins, tandis que le second, du 23 du même mois, table sur l'invasion de l'île d'Elbe. Ces projets ne pourraient être réalisés avant la fin de l'année 1940 car la Marine Nationale ne possède pas encore les moyens nécessaires à ces opérations amphibies. Les Britanniques de leur côté annoncent en mars qu'une telle action devrait avoir lieu à la fin de l'été. C'est donc tout naturellement que l'idée d'un bombardement naval de la Ligurie refait son apparition, portant à la rédaction, le 25 mai 1939, des bases de ce qui sera l'opération « Vado » [4]. Les objectifs de cette dernière sont la destruction des



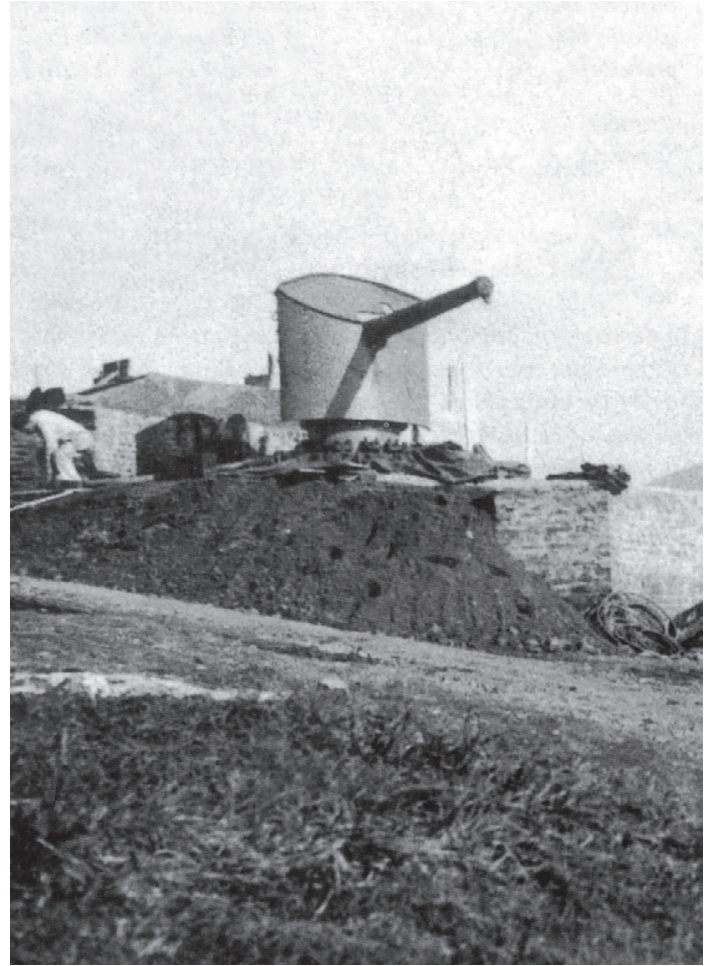
dépôts de carburant et des aciéries concentrées autour de Savone et des industries de Sestri Ponente, à l'ouest de Gênes. Mais depuis la fin du XIX^e siècle, les services de renseignement italiens ont accès à de nombreuses sources et informations provenant de la Marine française : le bureau et le coffre-fort de l'attaché naval de la Marine nationale à Rome sont systématiquement visités depuis le début de l'année par les *Reali Carabinieri*. De même,

les principaux codes de la marine française sont cassés, en l'espace de quelques heures seulement, par les cryptographes de la *Regia Marina*, et ce depuis 1934 (et jusqu'en 1942). Aussi, dès le 29 mai 1939, l'amiral Domenico Cavagnari, sous-secrétaire d'État à la Marine et commandant en chef de la *Regia Marina*, informe personnellement Benito Mussolini des éléments du plan d'attaque français [5] : le bombardement de la côte ligurie, prévu pour



▲ Le cuirassé modernisé *Conte di Cavour* est l'un des deux seuls navires de ligne de la *Regia Marina*, avec le *Giulio Cesare*, en service jusqu'en août 1940. Le motto que l'on aperçoit est l'un des nombreux slogans mussoliniens, « malheur aux impotents ». ACS

◀ La défense et la surveillance de la côte ligurie sont confiées aux petites unités de la *Regia Marina*, comme le torpilleur *Vega*, photographié ici dans le port de Vintimille. ACS



les premiers jours de septembre 1939, doit être concomitant avec une action navale britannique contre Augusta (Sicile) et un débarquement turc à Rhodes, appuyé par ces mêmes Anglais.

Mais le plan est compromis par la crise de Dantzig en août 1939. La perspective de se retrouver inopinément en guerre contre l'Allemagne au lieu d'affronter seulement l'Italie inquiète les hautes sphères politiques et militaires françaises, d'autant que l'on comptait pour acquiesce la chute de Mussolini une fois la défaite navale italienne consommée et, par effet de domino peut-être, celle d'Hitler par l'entremise de quelque dignitaire nazi malléable. Le 23 août, le gouvernement Daladier renonce à déclarer la guerre à l'Allemagne et à l'Italie, ce que critique fortement l'amiral Darlan, commandant en chef de la Marine Nationale : « Si nous avions été capables d'attaquer l'Italie dans une situation favorable, nous aurions remporté de grands succès » [6]. Les mois suivants, les tentatives françaises de rapprochement avec l'Italie sont sabotées par le Royaume-Uni à la recherche d'un adversaire « abordable » [7]. La Marine Nationale reprend alors son plan de bombardement des côtes ligures et d'une pointe offensive prévue pour le 9 mai 1940. Doivent y participer les cuirassés modernes *Dunkerque* et *Strasbourg*, accompagnés de deux croiseurs et trois contre-torpilleurs, avec comme objectif les divisions italiennes de croiseurs dans les eaux sardes. Le 9 et le 10 mai en effet, le *Dunkerque* et le *Strasbourg* patrouillent vainement au large de la Sardaigne à la recherche de la flotte italienne (alors que les deux pays ne sont pas en guerre). Les 12 et 13 juin, ils appareillent à nouveau, mais cette fois pour tenter d'intercepter des navires allemands susceptibles d'entrer en Méditerranée, sur la base de renseignements erronés [8].

▲ La tour télémétrique et l'une des tourelles de 152 mm de la batterie côtière *Mamelì*. USSME

[3] SHM, 1BB2, EMG/SE, Carton 208, « L'Angleterre et la France peuvent-elles soutenir un conflit contre l'Allemagne et l'Italie ? », 24 juin 1939.

[4] Archives de l'Ufficio Storico della Marina Militare. Fondo Supermarina, DI.NA Zero, 29 maggio 1939.

[5] Voir Enrico Cernuschi, « La guerre des codes italo-française : une histoire méconnue », *LOS!* n°28.

[6] Maurice Gamelin, *Servir*, Plon, Paris, 1946.

[7] Pour un panorama global de la situation, voir François Bédarida, *La stratégie secrète de la drôle de guerre*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Paris, 1979.

[8] Robert Dumas, *Les cuirassés Dunkerque et Strasbourg*, Marines Editions et Réalisations, 1993.

LA FIN DE LA NON-BELLIGÉRENCE ITALIENNE

L'état de guerre entre l'Italie, La France et le Royaume-Uni est officialisé le 11 juin 1940 à minuit. Les opérations prévues par Londres et Paris contre le nouvel ennemi, à savoir une série de bombardements aériens et navals étudiés depuis 1939, sont annulées au dernier moment par le gouvernement français, en fin d'après-midi du 10 juin : non seulement les actions contre Vado et Sestri Ponente sont suspendues, mais interdiction est aussi donnée aux six bombardiers Wellington basés à Salon-de-Provence de décoller pour mener une attaque contre Milan. Les Anglais ne se laissent pas impressionner et envoient, dans la nuit du 10 au 11 juin, 36 Whitley pour bombarder Turin et Gênes. L'un des 13 appareils qui réussissent à franchir les Alpes est perdu tandis qu'une quinzaine de civils est tuée, les dégâts matériels étant insignifiants.

En réponse, le 11 juin, 33 trimoteurs S.79 de la *Regia Aeronautica* bombardent Malte, endommageant le grand bassin à flots et coulant la vedette anti-sous-marine *Thrush* ainsi qu'un canot rapide. Le 12, c'est au tour de Bizerte, en Tunisie, d'être la cible des Italiens qui détruisent au sol quatre hydravions Loire 70, un bimoteur Caudron Goéland et le vieux navire auxiliaire X.35 *Finistère* de 1 158 t (renfloué et remorqué à Oran avant d'être radié trois mois plus tard). Le bombardement anglais sur l'Italie septentrionale engendre une série de représailles contre des objectifs français métropolitains : le dépôt de torpilles de Saint-Tropez est attaqué par une escadrille de Fiat BR.20 dans la nuit du 12 au 13 juin puis c'est au tour du port de Toulon, le 13 vers midi.



◀ La *Regia Marina* possède plusieurs trains blindés et armés qui transitent le long des côtes. Le *Treno Armato n.3* ouvre le feu contre l'escadre française. USSME

▲ Le croiseur lourd *Dupleix* de la classe Suffren est lancé en 1930. Son armement principal est identique à celui de l'*Algérie*. DR

Deux bimoteurs italiens sont perdus contre un bombardier en piqué Vought 156F de l'Aéronautique navale, tandis que les contre-torpilleurs *Cassard* et *Tartu* sont endommagés par des éclats et qu'un chaland à mazout est traversé de part en part par une bombe non explosée. La réponse française ne se fait point attendre. Dans la nuit du 12 au 13 juin, trois bombardiers LeO 451 s'en prennent à Novi Ligure mais se perdent dans la nuit et se délestent de leurs bombes dans l'arrière-pays d'Albenga. Puis ce sont six Bloch 210 qui prennent le relais mais se trompent d'objectif, attaquant Finale Ligure au lieu de Vado Ligure ainsi que la station balnéaire de San Remo, causant des morts civils et quelques dégâts aux habitations,

pour la perte de trois appareils. La véritable action est celle confiée depuis longtemps à la Marine Nationale mais toujours suspendue. Or, les marins français ne peuvent plus accepter d'être bombardés dans leurs propres ports sans réagir. De plus, les Britanniques sont particulièrement irrités par le veto français du bombardement prévu le 11 juin qui a compromis les effets décisifs espérés. Pour autant, l'amiral Cunningham, commandant en chef de la *Mediterranean Fleet*, s'oppose à Churchill et refuse de s'aventurer au-delà de sa zone avec ses cinq cuirassés (dont un français) et un porte-avions afin de bombarder Augusta et d'affronter, éventuellement, les deux navires de ligne italiens. Ainsi, seuls les croiseurs

lourds de la Marine française basés à Toulon sont susceptibles d'infliger le coup capable de provoquer, espère-t-on avec optimisme, la chute du régime fasciste et l'écroulement de l'Italie [9].

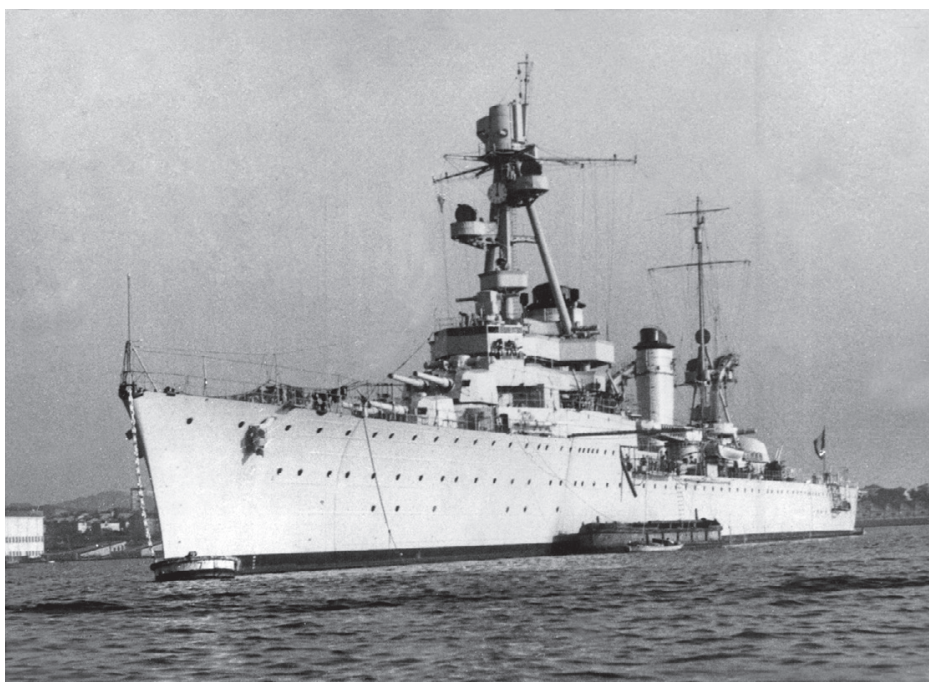
L'ACTION

Fin mars 1940, étant donné que l'adversaire potentiel principal, la *Royal Navy*, croise surtout en Méditerranée orientale, la *Regia Marina* a transféré la *II Squadra* (dix croiseurs et seize contre-torpilleurs) à Tarente et au sud de la mer Tyrrhénienne. Il ne reste pour la défense de la Ligurie que des forces légères (huit torpilleurs et vingt *MAS*) destinées - avec les sous-marins - à la chasse à l'affût nocturne, ainsi que des batteries côtières, les hauts-fonds empêchant le déploiement de barrages de mines auprès des côtes.

13 juin à 21h10 : deux divisions navales, aux ordres de l'amiral Emile Duplat, appareillent de Salins. La première doit se diriger sur Vado ; elle est composée des croiseurs lourds *Algérie* et *Foch* ainsi que des contre-torpilleurs *Aigle*, *Cassard*, *Chevalier Paul*, *Lion*, *Tartu* et *Vauban*. La seconde, destinée à l'attaque de Sestri Ponente (localité industrielle située à l'ouest de Gênes), comprend les croiseurs lourds *Colbert* et *Dupleix* [10], flanqués des contre-torpilleurs *Albatros*, *Guépard*, *Valmy*, *Vautour* et *Verdun*. Les navires sont protégés

[9] D'autant que Gênes est réputée être une ville « rebelle » et notamment antifasciste.

[10] Jacques-Yves Cousteau, l'océanographe mondialement connu, est alors officier canonnier sur le *Dupleix*. Ayant de nombreux amis de l'autre côté des Alpes, il confiera avoir pleuré lors de l'action.



par l'obscurité et leur vitesse (25 nœuds) les met théoriquement à l'abri des sous-marins et des vedettes lance-torpilles (MAS), d'autant qu'ils évoluent loin des côtes. L'Aéronavale assure la reconnaissance et la protection aériennes à partir du matin suivant, avec une trentaine d'appareils (Vought 156F, Bloch 151 et Loire 130). Il s'agit là d'une pointe offensive nocturne avec attaque à l'aube, semblable à la trentaine d'attaques du même genre effectuées par la marine austro-hongroise dans le sud de l'Adriatique pendant la Grande Guerre, et ce sans qu'il soit possible de les intercepter à l'aller. C'est pourquoi la Marine italienne déploie, dès avant la guerre, une organisation défensive dans ce secteur proche de Toulon, confiée à la *Regia Aeronautica*. Il n'existe pas encore à l'époque de reconnaissance aérienne nocturne. Le mauvais temps empêche les dix bombardiers S.79 basés à Pise de retrouver et d'attaquer l'escadre française sur le chemin du retour, et ce en dépit du décryptage de messages français effectué à 05h40 le 14 juin.

14 juin à 04h10 : aux premières lueurs de l'aube, sous un brouillard épais et le crachin, le vieux torpilleur *Calatafimi*, aux ordres du *tenente di vascello* Giuseppe Brignole, assure l'escorte du poseur de mines auxiliaire *Elbano Gasperi*. Il aperçoit alors le groupe *Colbert*, sans être lui-même remarqué, à une distance estimée à 10 700 m. La livrée gris cendre du torpilleur italien le camoufle idéalement, surtout par une telle météo.

04h15 (04h27 selon les Français) : les croiseurs ouvrent le feu contre leurs objectifs terrestres. Le *Calatafimi* répond mais ses tirs sont pris pour ceux de la batterie côtière *Mameli* (trois canons de 152 mm). Parvenu à 3 000 m de l'escadre française, le navire italien lance, en vain, deux torpilles sur les *Albatros* et *Vautour* avant d'être pris pour cible à son tour par deux des bâtiments ennemis. Il est touché par quelques éclats et poursuit sa route pour se remettre en position de combat. En deux



minutes, les deux contre-torpilleurs français se séparent mais l'*Albatros* encaisse deux coups au but, à mettre au crédit de la batterie côtière (douze tués).

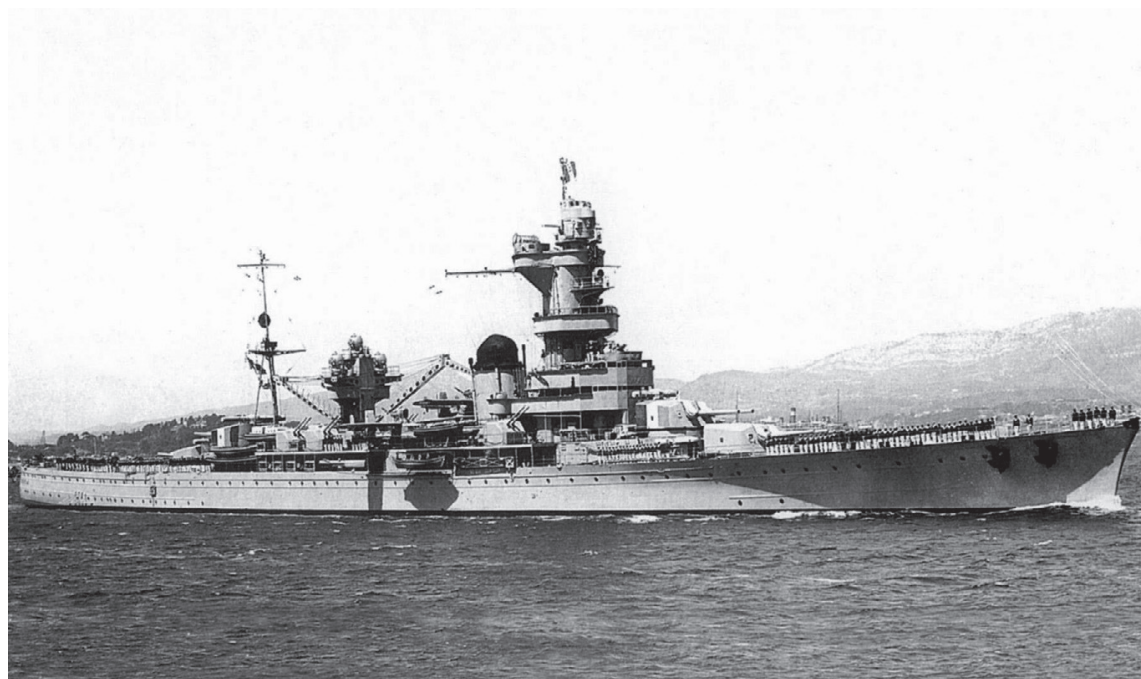
04h21 : le *Calatafimi* expédie une seconde salve avant de tenter de torpiller les croiseurs français. Cependant, ces derniers sont pris à partie par les pontons armés *GM 194* (deux canons de 381 mm) et *GM 269* (deux canons de 190 mm) qui ne tirent que quatre obus avant de s'éloigner. Giuseppe Brignole décide alors de s'éclipser et d'étendre un écran de fumée tout en tirant en direction de l'ennemi avec ses canons de 102 mm alors à la limite de leur portée utile.

04h26 : les croiseurs français bombardent Vado. Ils sont suivis six minutes plus tard par les contre-torpilleurs.

04h33 : bien que le jour se lève, les *MAS 534*, *538*, *535* et *539* manœuvrent pour contre-attaquer. Repérés, ils sont pris sous le feu des

pièces de 100 mm de l'*Algérie* à 10 000 m de distance. Les petites unités italiennes maintiennent le cap à pleine vitesse (40 nœuds) mais les Français se retirent.

04h43 : les *MAS 534* et *538* lancent à 1 800 m de distance contre les contre-torpilleurs français puis s'éclipsent. Dans le même temps, les batteries côtières *AT 171* de Savone (quatre canons de 152 mm) et un train armé, le *Treno Armato della Marina n.3* (quatre canons de 120 mm), ouvrent le feu. Le train tire pas moins de 93 obus dont des éclats causent de légers dommages à l'*Algérie*. Les *MAS 535* et *539* subissent le feu de l'escadre française pendant quelques minutes, alors qu'elles attaquent les contre-torpilleurs. La première vedette rapide est endommagée par des éclats tandis que la seconde lance ses torpilles à 2 000 m du *Tartu* qui les évite. Les navires français quittent alors définitivement les lieux.



▲ Le torpilleur *Calatafimi* rentre au port après son action contre les navires français qu'il a eu l'audace d'affronter seul. Il s'agit d'un bâtiment de la classe Curtatone, lancé en 1924. ACS

◀ Lancé en 1932, le croiseur lourd *Algérie* est l'unique navire de sa classe. Capable d'une vitesse de 31 nœuds, il possède un armement puissant avec notamment quatre tourelles jumelées de 203 mm. DR



Le bombardement de la côte ligure dure moins d'un quart d'heure et sa cadence de tir est très lente : 500 coups de 203 mm au total, ainsi que quelques centaines d'obus de 138 mm. Un tiers des obus (les premiers) tombent en mer car trop courts. À Sestri, les navires s'en prennent à la vallée du Leirone au lieu de celle de la Polcevera, erreur commise en raison de l'épais brouillard, et le tir est trop long. À Vado, le tir est aussi trop long et les dégâts causés par plus de 30 t de projectiles sont négligeables (les dépôts de carburant ont été vidés depuis longtemps). Ils sont rapidement réparés pour des motifs de propagande, dès le 15 juin. En pratique, la phase d'ajustement et de tir rapide n'a pas été effectuée en raison de la réaction italienne depuis la terre et la mer. Au total, les Italiens déplorent neuf morts, tous civils. Du point de vue militaire, les dégâts sont minimes de part et d'autre, l'assaillant enregistrant davantage de pertes humaines que l'attaqué. Du point de vue de la propagande, Français et Italiens exploitent au mieux l'événement avec une satisfaction réciproque : en Italie par exemple, les restes d'un Bloch 210 abattu par la DCA sont exposés à Savone tandis qu'un documentaire intitulé *Aube de guerre sur la mer de Ligurie* est tourné en un temps record avec l'équipage du *Calatafimi*. Du point de vue stratégique enfin, l'opération est un échec parce que les présupposés de départ, à savoir l'écroulement jugé acquis de l'Italie, s'avèrent totalement erronés. ■

► La propagande italienne, sous la direction du hiérarque Alessandro Pavolini s'en donne à cœur joie. Nous sommes sur l'aérodrome de Pise, le 14 juin 1940. Galeazzo Ciano (au centre), gendre de Mussolini et ministre des Affaires étrangères, et Pavolini ont participé à la mission destinée à retrouver les navires français, en vain. La propagande veut impressionner l'opinion publique : tout bon fasciste, quelle que soit sa fonction, est avant tout un combattant ! ACS

▼ Bien que de qualité moyenne, ce cliché n'en est pas moins très intéressant. Il montre en effet le MAS 539 en pleine vitesse au large du port de guerre de La Spezia, en Ligurie, le 20 novembre 1939. Le MAS 539 attaque le contre-torpilleur *Tartu* dans la matinée du 14 juin. Coll. Zambon

