

# Le blocus, la guerre sous-marine, les convois<sup>1</sup>

Tristan LECOQ

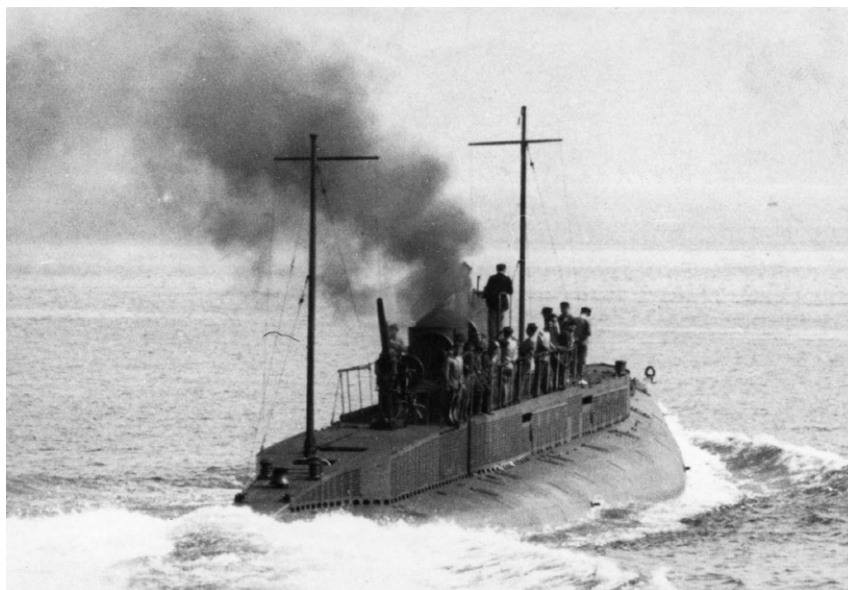
*de l'Académie de Marine*

*Inspecteur général de l'Éducation nationale*

*Professeur des universités associé (histoire militaire et maritime  
contemporaine) à l'université Paris-Sorbonne*

---

1. Tristan Lecoq, « La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre », *Revue d'histoire maritime* n°22-23, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, juin 2017, p. 369-402.



Le sous-marin de haute-mer *Dupuy de Lôme*.  
© SHD.

La Grande Guerre sur mer se lit au prisme et au miroir d'une série de trois paradoxes. Sur mer, comme dans les armées de terre, les marins partent pour une guerre courte et s'installent dans une guerre longue. Sur mer, comme dans les armées de terre, les marins se préparent à un engagement décisif. Les Alliés doivent en fait conduire un blocus, protéger les lignes de communication, enjeux essentiels d'une guerre longue, vaincre les sous-marins allemands. Enfin, si la guerre est gagnée sur terre, la fin de la Grande Guerre voit le triomphe des puissances maritimes.

On rappellera ici une réalité bien connue des marins. Lorsque la guerre commence, on la conduit avec l'instrument, l'organisation et les concepts d'emploi existants soit, en 1914, un outil naval offensif conçu, construit et armé pour la guerre d'escadre en haute-mer. La Grande Guerre ne connaît de ce point de vue qu'un grand combat sur mer, pas véritablement décisif, au Jutland, le 31 mai 1916, et ce sont d'autres armes, d'autres hommes, d'autres formes d'organisation, d'opérations et de combat qui gagnent la guerre sur mer. L'évolution des opérations navales et des outils dont les différentes marines disposent au cours de la guerre repose cependant, à quelques exceptions près, sur des instruments qui existent déjà avant la guerre : la torpille, le sous-marin, l'aéronautique navale et même le porte-avions, sans parler des câbles sous-marins ou de la TSF. Le blocus n'est pas une invention de la Grande Guerre ; la mobilisation de la science au profit des armées non plus. Ce sont les plans qui ont changé ! « *WWI was a perfect example of the old saying that plans rarely survive contact with the enemy* », comme l'écrit Norman Friedman<sup>2</sup>.

Les réflexions qui suivent portent sur une série de problématiques emboîtées. Il convient dans cet esprit d'articuler une chronologie de la guerre sur mer à la fois distincte, différente et décalée par rapport à la chronologie générale du conflit, dont les grandes césures et moments forts sont traditionnellement ceux de la guerre terrestre (Verdun, la Somme...) et sur le front de l'Ouest pour les Français. Il faut reconstruire l'interaction des fronts terrestres et maritimes.

L'entrée en guerre repose sur une conviction et une nécessité : la bataille décisive aura lieu entre escadres cuirassées, en haute-mer, et la Marine devra assurer les transports de troupes et protéger les lignes de communication maritimes. Seule cette seconde intuition se révèle exacte : pas de bataille courte et décisive sur les mers, mais dès 1914, une longue maîtrise de la mer qui permet d'acheminer les renforts.

---

2. « La Première Guerre mondiale était la parfait illustration du vieux diction selon lequel les plans de batailles survivent rarement au contact de l'ennemi ». Norman Friedman, *Naval Firepower: Battleship, Guns & Gunnery in the Dreadnought Era*, Barnsley (Yorkshire), Seaforth Publisher, 2008, p. 101.

Toulon d'abord et Marseille, toute la durée de la guerre, puis Le Havre, Rouen pour les Britanniques dès 1914, et Cherbourg, Brest, Saint-Nazaire, Bordeaux, Le Havre, ports américains à partir de 1917. En 1918, ce sont deux millions de soldats américains qui arrivent, avec très peu de pertes, par voie de mer et comptent pour 40% des troupes alliées sur le front occidental. Ce chiffre aurait dépassé la moitié des combattants alliés sur ce même front, moins de six mois après l'armistice du 11 novembre 1918.

Pour bien comprendre la longue entrée en guerre navale, il faut aller jusqu'au printemps 1915 avec les Dardanelles, la guerre sous-marine, l'entrée en guerre de l'Italie et la bascule vers une autre forme de guerre navale que la guerre d'escadre, rapide et définitive : une guerre longue et indéfinie, centrée sur le blocus à partir de mars 1915... et la guerre sous-marine conçue, construite et mise en œuvre par les Allemands comme un contre-blocus.

D'une forme de guerre à une autre, du printemps 1915 au printemps 1917, c'est un moment de la guerre où le front se stabilise à l'ouest, contrairement à l'est, où le blocus gagne en efficacité, et la guerre sous-marine aussi. Un seul combat d'escadre, sans la France : le Jutland, mais pas de Tsushima pendant la Grande Guerre. Une « deuxième Marine » naît : chalutiers, escorteurs, bateaux marchands, plus ou moins armés. Victoire de la « poussière navale » et rôle de la marine marchande. « L'engagement décisif » a lieu à l'ouest, dans les tranchées, et à l'est avec les conséquences militaires de la Révolution russe. À partir de 1917, c'est le renversement de tout : des fronts, des alliances, des priorités. C'est l'entrée en guerre des États-Unis. C'est l'adoption du système des convois qui parachève les efforts du blocus, rend le ravitaillement des Alliés possible, rend inefficace le contre-blocus allemand.

Pour comprendre la sortie de la guerre, comme pour l'entrée en guerre, on dépassera le cadre chronologique et problématique en s'y adossant autrement, du printemps 1917 à la conférence de Washington (1921-1922) pour prendre en écharpe la victoire des puissances maritimes et du blocus, les traités de paix et le « premier après-guerre », à la suite de la conférence de Washington.

La victoire du blocus, qui dure jusqu'en 1919, doit être mise en parallèle avec la guerre économique, financière et industrielle. Le blocus appartient à la guerre « totale » ou plus exactement en voie de totalisation, en tenant compte des espaces de la guerre. L'évolution des opérations navales voit le triomphe du blocus, c'est-à-dire de la « non-bataille » sur mer, la guerre sous-marine à outrance comme arme

du contre-blocus allemand, les convois remplacer les routes patrouillées, la guerre anti-sous-marine passer d'une logique de forces ou de théâtre à une logique de milieu, et par voie de conséquence, engager une coopération des armes, entre les bâtiments de surface, les stations à terre et les aéronefs de toutes catégories.

L'essentiel est là : la Marine, c'est l'expression de la puissance à l'échelle du monde. Lignes de communication, défense des empires, protection du commerce et des intérêts nationaux. Blocus des puissances centrales et ses conséquences ; contre-blocus allemand et son échec. Tout a été éprouvé. Tout a été prouvé. Dès la fin de 1914, les Alliés ont la maîtrise de la mer. L'empire colonial allemand est soit conquis, soit isolé. Les câbles sous-marins allemands sont coupés par les Anglais. Ces câbles sont une ligne de vie sous les mers qui représente une capacité d'informations déjà très importante en 1914. Si les principaux réseaux sont britanniques, américains et français, les Allemands arrivent immédiatement ensuite et leurs câbles couvrent non seulement leurs colonies, mais relient aussi le monde entier à ces grands ports que sont Hambourg et Brême, à ces centres financiers que sont Francfort et Berlin, aux centres de décision politique et militaire de l'Allemagne impériale.

Les lignes de communication maritimes sont alliées. Trois exceptions, mais de taille : le contrôle de la Baltique par les Allemands ; le contrôle de la mer Noire par les Turcs ; l'Adriatique, théâtre secondaire dominé par la présence de la marine austro-hongroise, à laquelle son chef, l'amiral Anton Haus, assigne dès 1915 le rôle de « *fleet in being* ». Une même conséquence : l'isolement de la Russie, après les tentatives navales et militaires improvisées et sanglantes des Dardanelles et de Gallipoli. Les routes maritimes sont alliées et le front est stabilisé à l'ouest à la fin 1914, après la Marne et la « course à la mer », plus ou moins stabilisé à l'est après Tannenberg et la Galicie (1916) et dans les Balkans jusqu'en 1917 et, surtout, 1918.

La préoccupation majeure des Alliés, celle qui émerge de ces années d'entrée en guerre, c'est la défense des lignes de communication maritimes dans la guerre de positions contre les sous-marins allemands et autrichiens. Avec la lutte anti-sous-marine, c'est une forme de guerre nouvelle, d'opérations navales nouvelles, des techniques et des matériels nouveaux. La mer est un avantage décisif. Elle permet de compenser les territoires envahis et occupés, en particulier les départements français du Nord et de l'Est, d'acheminer les ressources des empires, de transporter les troupes alliées. Elle continue de porter les échanges commerciaux des nations alliées, y compris avec les neutres. Ainsi en est-il des États-Unis dès 1915, malgré la présence d'une importante minorité allemande mais aussi irlandaise. Elle peut conduire, par un blocus, à l'enfermement des puissances centrales.

## Le blocus : la longue victoire par l'enfermement des Centraux

L'idée d'imposer à l'Allemagne et à l'Autriche-Hongrie un blocus, c'est-à-dire de jouer de dispositions telles, en matière navale, qu'elles conduisent à terme à l'asphyxie progressive de leurs économies, à la lassitude croissante de leurs sociétés, à l'épuisement de leurs forces militaires n'est pas nouvelle : Winston Churchill l'évoque par exemple dans une note à l'amiral Louis Battenberg, *First Sea Lord*, le 17 février 1913, comme « [...] *the guiding policy of a long war* »<sup>3</sup>. Mais ainsi que l'écrit Churchill, c'est bien la marque du passage de la guerre courte à la guerre longue.

Deux théories du blocus, britanniques pour l'essentiel, se sont dégagées dès avant la guerre : au plus près des ports allemands jusqu'en 1910, appelée *close blockade*, et au large, qui l'emporte avec l'émergence de la flotte de haute-mer allemande ou *Hochseeflotte*, appelée *distant blockade*. C'est donc sur cette dernière que repose le système mis en œuvre de 1915 à 1919. La décision d'imposer un blocus total et inconditionnel de l'Allemagne, étendu aux neutres, est prise par le gouvernement britannique le 11 mars 1915.

Elle suppose une coordination interalliée, une organisation *ad hoc*, un partage du renseignement. Adossée à des moyens et des modes d'action adéquats, elle repose sur une juste appréciation des faiblesses de l'adversaire<sup>4</sup>. Une organisation franco-britannique complexe, coordonnée, confiante, et des moyens et des modes d'action qui prouvent leur efficacité sont mis en place. Elle se décline, à Londres et à Paris, en un ministère du Blocus, une mission française à Londres, une mission britannique à Paris : une coordination politique et technique est ainsi établie dès 1914. Elle fonctionne jusqu'en 1919. Elle s'appuie sur un réseau de renseignements : bases britanniques à l'étranger ou dans l'Empire, bases françaises, agents dans les ports, y compris allemands, écoute des postes TSF, interception des câbles. La *Room 40* de l'*Admiralty*, où l'on décrypte les messages de l'amirauté allemande, rentre dans ce dispositif.

Les bâtiments de commerce allemands sont arraisonnés puis, à partir de mars 1915, perquisitionnés et réquisitionnés. Des équipes de prise, formées à partir de réservistes de la *Royal Naval Reserve* (RNR) et de la *Royal Naval Volunteer Reserve* (RNVR) britanniques et d'officiers de la marine marchande française à laquelle

---

3. « [...] La politique d'une guerre longue ». Christopher M. Bell, *Churchill and Sea Power*, Oxford, Oxford University Press, 2013, p. 44.

4. Les travaux récents d'Olivier Forcade, Professeur des Universités (histoire contemporaine) à Paris IV-Sorbonne et de ses étudiants portent une attention nouvelle à cette dimension de la guerre peu ou mal connue.

on accorde, pour le temps de guerre, une commission d'officier de Marine, sont constituées. Les bâtiments de commerce neutres sont visités, déroutés, quelquefois saisis. À terre, dans les ports alliés, c'est la naissance du *Naval Control of Shipping* (NCS) ou contrôle naval de la navigation commerciale, très difficile à mettre en œuvre mais qui donne très vite des résultats. Du côté allemand, les résultats en termes de tonnages coulés par les sous-marins, raiders et forceurs de blocus, s'ils inspirent la littérature maritime, ne suffisent pas à desserrer l'étau.

À court et à moyen terme, avec des hésitations en bonne partie dues aux processus de décision allemands en matière de guerre navale, le résultat du blocus est la guerre sous-marine<sup>5</sup>, à la fois pour retrouver une liberté d'approvisionnement et pour priver l'Angleterre des ressources en matières premières agricoles et industrielles qu'elle importe à plus de 65 %. Arme du contre-blocus, la guerre sous-marine retournerait le blocus contre les Anglais. À moyen terme, la situation économique, sociale et politique – pas encore militaire – des empires centraux dès l'hiver 1916-1917 est marquée par les conséquences du blocus, en particulier dans les grandes villes et les centres industriels<sup>6</sup>.

Pour les Allemands, c'est une « *doppelte Einkreisung* », un double encerclement : deux fronts sur terre, un front sur mer. Dix départements français occupés, un front mouvant à l'est. Comment, dans ce contexte, tirer parti des ressources russes ? ukrainiennes ? roumaines ? La situation est très différente de la Seconde Guerre mondiale au cours de laquelle l'Allemagne passe d'une guerre courte à une guerre longue grâce aux ressources des pays qu'elle rallie, qu'elle contraint ou qu'elle occupe<sup>7</sup>.

Le blocus a des conséquences strictement navales et militaires. Il peut déboucher, aussi, sur des opérations navales supposées décisives et en fait périphériques. En 1916 pour la *Hochseeflotte*, une obsession taraude l'état-major : sortir pour affronter la *Grand Fleet* britannique. À partir de 1917, c'est rester à l'abri des ports de la mer du Nord. Dans ce contexte, la sortie et la bataille du Jutland, le 31 mai 1916, peuvent se lire comme l'action combinée de la flotte de haute-mer, des sous-marins et des offensives terrestres (Verdun et le front russe). Elle conforte cependant le commandement naval allemand dans la conviction qu'il n'y aura pas de bataille décisive, démontre l'interaction des fronts et une excellente coordination du haut

---

5. Contrairement à la guerre terrestre dans laquelle le haut commandement décide à peu près seul, la conduite de la guerre navale est arrêtée, dans l'Allemagne impériale, à la suite de réunions et d'un processus de décision qui associe le chancelier, les ministres, les amiraux et le *Kaiser*, commandant en chef de la marine.

6. Les estimations portent sur 450 000 morts, en Allemagne, du fait du blocus pendant la durée de la guerre.

7. Götz Aly, *Comment Hitler a acheté les Allemands ?*, Paris, Flammarion 2012.

commandement allemand et renforce l'idée, chez les décideurs allemands, que la guerre sous-marine est une solution militaire et navale possible, efficace, sinon déterminante pour retourner le blocus contre les Alliés.

### **Le contre-blocus : les *U-Boote* à l'offensive**

Arme du contre-blocus destinée à l'attaque des lignes de communication des Alliés, le sous-marin est bien « la grande surprise tactique de la guerre », pour reprendre l'expression de Philippe Masson. En quelques mois, cette arme conçue comme un outil défensif fait la preuve de son efficacité offensive pour couler les grands navires de surface et lutter contre les bâtiments de commerce. Attaque en surface et au canon des navires de commerce, en plongée et à la torpille des navires de guerre. Toutes les sorties à la mer sont dangereuses. Paradoxe de l'histoire, le sous-marin joue le rôle qu'avait imaginé l'amiral Fournier dans les années 1890 avec le « croiseur corsaire » ! Les Alliés peuvent bien « maîtriser » la mer, ils ne la contrôlent pas.

Dès fin 1914, la guerre sous-marine sans restriction est projetée par l'état-major allemand. Plusieurs phases se distinguent, des premiers mois de 1915 à décembre 1916 et de février 1917 à la fin de la guerre, au cours desquelles entrent en jeu l'interaction des fronts, les tentatives de paix, le processus de décision allemand en matière de guerre navale. Le contre-blocus ne s'établit ni directement, ni facilement.

En 1915, ce sont un million de tonnes qui sont coulées, alors que les constructions britanniques neuves n'atteignent que 650 000 tonnes. Les résultats sont cependant insuffisants, d'après les analyses de l'état-major allemand. Le nombre de sous-marins allemands en est une des causes : pour l'année 1915, ce sont 77 sous-marins disponibles, dont 45 en opérations. Les ordres donnés à leurs commandants sont ambigus : respect des neutres, vérification de la nationalité exacte, attention aux naufragés, autant d'instructions difficiles à exécuter sur le plan technique, avec des sous-marins qui demeurent en fait des bâtiments submersibles, fragiles, dont l'autonomie en surface et en plongée est réduite et les systèmes d'armes quelquefois peu fiables.

Trois affaires retentissantes émaillent ces opérations : le paquebot *Lusitania* est torpillé le 7 mai 1915 par le sous-marin *U20* du *Kapitänleutnant* Walther Schwieger : 1 198 morts dont 118 Américains, 170 tonnes de munitions, fureur des neutres, dont les États-Unis ; l'*Arabia* britannique, le 19 août 1915 ; le *Sussex* français, le 24 mars 1916.



Devant les réactions des Américains, des neutres et des opinions publiques, le commandement de la guerre navale allemand décide d'un report en Méditerranée de la guerre sous-marine (peu d'Américains, pas de coordination alliée, des conditions maritimes, hydrographiques et météorologiques favorables).

Du côté allié, c'est l'impréparation complète, malgré les longues discussions, notes, papiers... en particulier de l'Amirauté britannique entre 1904 et 1914<sup>8</sup>. Pas de système d'écoute. Pas de système d'armes. Pas de procédures de protection ou d'attaque. Des torpilleurs, mais pas assez nombreux, fragiles et usés, surtout dans la Marine nationale. Une centaine de bâtiments sont réquisitionnés en France (chalutiers, yachts, baleiniers...) pour couvrir les côtes de l'Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord. Des centres aéronautiques, avec des avions, et des centres d'aérostation, avec des dirigeables, sont armés. Les états-majors alliés ont recours à des bateaux-pièges, navires marchands armés que l'on baptisera « *Q-ships* », avec des états-majors et des équipages de réservistes. Mais les canons sont destinés en priorité aux fronts terrestres, ce qui rend également difficile la mise en défense des côtes.

Combinée aux barrages de mines, placés aux points de passage décisifs – le canal d'Otrante, le pas de Calais – une tactique combinant la détection (aléatoire), la recherche (difficile), la poursuite (inégal) est arrêtée, mais sans aucune coordination opérationnelle, ni de coordination entre les armes. La logique d'arme (le bâtiment de surface, l'avion, le poste de guet ou de transmission) l'emporte sur une logique de milieu : la guerre sous-marine, qui se joue sous, sur et au-dessus des mers. Avec un résultat peu satisfaisant : 19 *U-Boote* coulés en 1915... alors que l'*UB 35* du lieutenant de vaisseau Lothar von Arnaud de la Perrière coule plus de bateaux que le plus grand des as allemands de la Seconde Guerre mondiale!

La doctrine anti-sous-marine est d'abord offensive : dispersion des moyens à l'entrée et à la sortie des bases, « routes patrouillées » le long des axes de transit de bateaux marchands qui les empruntent un par un, avec des torpilleurs à bout de bord, des systèmes d'armes insuffisants (canons ou grenades anti-sous-marins), des équipages peu ou mal formés.

La protection des routes maritimes, complément indispensable du blocus, est effectuée par des navires qui patrouillent, de jour et de nuit, le long des axes que doivent emprunter les navires marchands. Son efficacité est questionnée dès la

---

8. Nicolas Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, South Carolina University Press, 1999.

Conférence navale interalliée de Paris (7 décembre 1915), elle l'est à Malte (2 mars 1916), à Londres (6 mai 1917). Le maintien du système des routes patrouillées est conditionné à la définition et à la répartition, en Méditerranée, des zones de patrouille : quatre sont françaises, quatre britanniques et trois italiennes.

À ces difficultés à la fois conceptuelles, opérationnelles, interalliées s'ajoutent les réticences des armateurs civils et le problème des assurances. En France, l'État y joue et y accentue son rôle dans un secteur très soutenu par les finances publiques, peu ouvert à la concurrence, où le Comité central des armateurs français (CCAF) est comme le réceptacle des tensions entre intérêts économiques et politique publique<sup>9</sup>. Servir la France et la Marine nationale, et accepter les réquisitions. Protéger et armer les navires, en organisant leurs déplacements, à partir de 1915, en imposant au trafic marchand les routes qu'il doit suivre<sup>10</sup>. Défendre la profession en ajustant ces objectifs peu conciliables que sont les logiques financières et les logiques militaires. La guerre laissera des traces.

L'essentiel est cependant là : il y a une relation directe entre le blocus, le contre-blocus et la lutte anti sous-marine.

Le 1<sup>er</sup> février 1917, le haut commandement allemand obtient de l'empereur Guillaume II le déclenchement de la guerre sous-marine à outrance, ou sans restriction. Le contre-blocus y gagne en efficacité et en résultats. 128 *U-Boote* y sont prêts : 59 qui dépendent de la *Hochseeflotte*, 38 au large des Flandres, 26 opérant à partir de l'Adriatique. En cinq mois, les résultats sont spectaculaires : plus de 600 000 tonnes coulées par mois. 700 000 en avril. 800 000 tonnes en juin. Le déficit total des Alliés et des neutres, en tonnage marchand, s'élève à plus de 2,6 millions de tonnes à la fin de l'année 1917. Les conséquences sur le commerce et l'approvisionnement des pays en guerre sont immédiates : en avril 1917, la France n'a plus que quinze jours de charbon en stock.

Encore faut-il ajouter que les sous-marins allemands, avec un rayon d'action plus réduit, ne partent de surcroît pas des mêmes bases qu'en 1941 (Saint-Nazaire, etc.) les *U-Boote* de l'amiral Dönitz<sup>11</sup>.

---

9. Christian Borden, "Le comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime", in « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », *Revue d'histoire maritime*, n° 20 Paris, PUPS 2015, p. 91-102.

10. Emmanuel Boulard, "La défense littorale pendant la Grande Guerre", in « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, Paris, PUPS, 2015, p. 103-115.

11. Ce n'est que le 23 avril 1918 qu'est tentée une opération destinée à embouteiller, en y coulant de vieux croiseurs, le port de Zeebrugge, point de passage obligé des sous-marins allemands basés à Bruges. Le « raid » sur Zeebrugge n'empêche pas les Allemands de rouvrir, deux jours après, un accès à la mer pour leurs sous-marins.

L'amiral britannique Jellicoe, vainqueur du Jutland et qui est devenu ensuite *First Sea Lord* déclare le 30 avril 1917 aux lords de l'Amirauté: « *La situation actuelle nous mène tout droit à notre perte; si nous ne nous rendons pas compte que nous ne possédons ni la maîtrise de la mer, ni une certaine partie de cette maîtrise, ma conviction est que nous perdrons la guerre...* »<sup>12</sup>. À l'amiral américain Sims, nommé commandant des forces navales des États-Unis en Europe, qui lui fait remarquer « *[qu'] il semble que les Allemands soient en train de gagner la guerre* », il répond qu'« *ils la gagneront, si nous ne pouvons arrêter ces pertes [...] dans le plus bref délai* »<sup>13</sup>.

Au printemps 1917 s'opère une coïncidence de toutes les chronologies de la Grande Guerre. En février-mars, c'est la première révolution en Russie et la chute du tsar. En avril-mai 1917, ce sont les offensives meurtrières du Chemin des dames et les mutineries dans l'armée française. Ce sont Vimy et les Flandres, les Balkans et l'Isonzo. Ce sont les tentatives de paix séparée des uns et des autres<sup>14</sup>. Ce sont les pertes en bateaux marchands, en Atlantique, dans la Manche et en mer du Nord, et en Méditerranée. Victoire du contre-blocus sur le blocus?

### **Les convois: la ligne de vie des Alliés**

Le 6 avril 1917, c'est l'entrée en guerre des États-Unis. L'intervention à proprement parler navale de ces derniers est décisive. L'*US Navy* est déjà la troisième marine de guerre alliée. Moderne, elle a saisi le tournant du dreadnought et de la propulsion au fioul. Elle dispose d'une flotte d'escorteurs et de bâtiments légers qui, très vite, vont intervenir sur les côtes de France, protéger les navires marchands, chasser les sous-marins<sup>15</sup>.

Dans le cadre de la guerre que livrent les sous-marins allemands, les États-Unis ont une capacité de *shipping* à laquelle s'ajoutent, à compter d'avril 1917, les navires allemands saisis, ainsi de dix-huit paquebots dont le flambant neuf SS *Vaterland*, rebaptisé USS *Leviathan* transformé en transport de troupes. C'est aussi une capacité de construction très vite en plein développement: quatre millions de

---

12. Yves Buffetaut, *La Grande Guerre sur mer 1914-1918*, Nantes, Marines éditions, 1998, p. 126.

13. Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer. Le rôle de la marine américaine pendant la guerre*, Paris, Payot, 1925, p. 21. Sims avait noté, dès son arrivée à Londres en avril 1917, que « [...] si cette destruction [...] du tonnage anglais [jusqu'à 900 000 tonnes par mois] n'était pas arrêtée, il fallait envisager la capitulation sans condition de l'Empire britannique dans un délai de quatre ou cinq mois » et il avait envoyé à son gouvernement un rapport dans lequel il écrivait « [...] nous perdons la guerre », amiral William S. Sims, *op. cit.*, p. 18 et 49.

14. Guy Pedroncini, *Les négociations secrètes pendant la Grande Guerre*, Paris, Questions d'histoire, Flammarion, 1969.

15. Joseph Husband (Ensign, USNRF), *On the Coast of France. The Story of the United States Naval Forces in French Waters*, Chicago, A. C. Mc Clurg and Co., 1919, et François Schwerer, « La lutte contre les sous-marins et l'arrivée des Américains », *Neptunia, revue de l'association des amis du Musée de la Marine*, n°273, mars 2014, p. 35-45.

tonnes de constructions marchandes neuves pendant la Grande Guerre et des bateaux marchands modernes, image du retour de la croissance économique.

Au premier semestre 1917, 20 *U-Boote* sont coulés. Au second semestre 1917, ce sont 45 *U-Boote* qui sont envoyés par le fond. Dans le même temps, les Alliés maintiennent l'effort de constructions neuves.

Surtout, le système de convoi est définitivement adopté à l'été 1917, après bien des réticences et des difficultés: besoins en moyens d'escortes surestimés, doutes quant à l'efficacité de la protection, absence supposée de discipline à la mer des bateaux marchands. Les Français l'avaient imposé en janvier 1917 aux Anglais pour les convois de charbon entre l'Angleterre et la France; il est mis en œuvre dans l'Atlantique, entre les États-Unis et l'Angleterre, indépendamment des autres Alliés. Il constitue l'élément décisif pour conforter les résultats du blocus en mettant fin à la guerre sous-marine allemande.

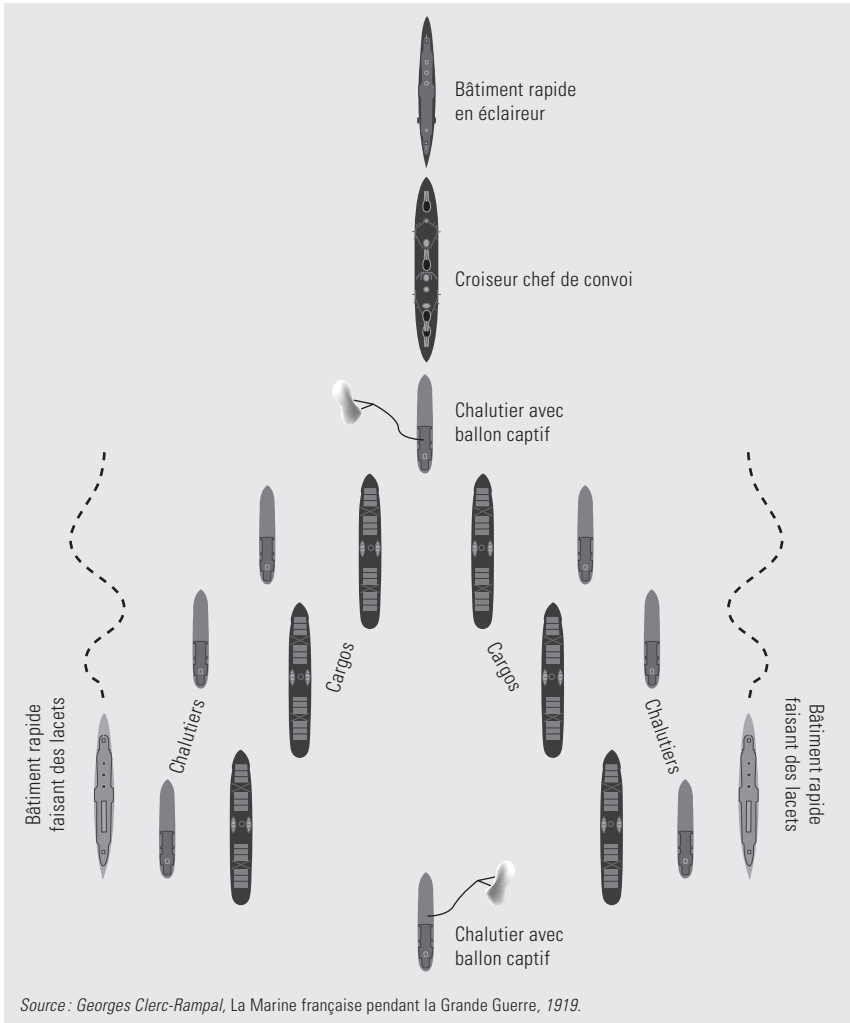
Concentrant les bateaux en groupes fortement défendus, le système des convois, beaucoup plus efficace que les routes patrouillées, consiste à renoncer à protéger la mer pour protéger les navires: c'était une position de l'État-Major Général de la marine française. Les convois sont étendus à la Méditerranée en septembre 1917.

En novembre 1917, ce sont 40% des navires alliés qui naviguent en convois. En avril 1918, 69%. En septembre 1918, 90%. Blocus et convois se conjuguent désormais.

Si le premier rôle est joué par la *Royal Navy*, la Marine nationale joue très bien son rôle de second. Organisation des patrouilles en Manche et mer du Nord, mobilisation de la marine marchande, rôle déterminant en Méditerranée... même si l'obsession du combat d'escadre ne cesse vraiment que bien tardivement. Si les routes maritimes sont sous commandement britannique, si le contrôle opérationnel de la lutte anti-sous-marine (ASM) n'est jamais français, le gouvernement décide d'un effort considérable. En 1918, en France, on comptera 1 131 bateaux pour la défense des lignes de communication, 1 264 avions en 18 centres, 37 dirigeables...

La Marine tient, en Méditerranée, le premier rang en matière de protection du commerce et des convois. En 1918, ce sont 75 contre-torpilleurs français, contre 45 destroyers britanniques et 43 italiens, qui y sont affectés à ces missions. Tous les moyens sont mis en œuvre pour contrer la menace sous-marine: les sous-marins alliés, les barrages de mines, la protection des convois, les reconnaissances aériennes, avec des destroyers et des grenades ASM plus efficaces en fin de période.

## Schéma d'une organisation complète de convoi



Armes, systèmes d'armes, détection : les progrès s'accroissent. Canon de 75 mm et grenades Guiraud de 25 puis de 40 et de 75 kilogrammes. Appareils d'écoute fondés sur les travaux du lieutenant de vaisseau Walser, portant sur la nature et la détection des sons, dont les expérimentations terminées en décembre 1917, et complétées par la formation des matelots « écouteurs » permettent de rendre opérationnels, en mars 1918, des « groupes offensifs d'écoute » pourvus des hydrophones conçus

par le professeur Langevin du Collège de France. En septembre 1918, huit de ces groupes opèrent en Méditerranée. Trop peu, trop tard? Ce sont les mois qui vont de janvier à mai 1918 qui voient la période maximale d'activité des sous-marins allemands, au même moment que les mouvements des troupes destinées au front Ouest. De janvier à mai 1918, 541 000 tonnes sont coulées en Méditerranée, 960 000 tonnes ailleurs. De mai à octobre, 240 000 tonnes sont coulées en Méditerranée, 960 000 tonnes ailleurs. Le tournant a bien lieu en septembre.

L'efficacité de la lutte anti-sous-marine est démontrée en Méditerranée, aux approches des eaux britanniques où se concentrent les convois, en mer du Nord et dans la Manche. Détection offensive, grenadage, liaison des armes: une logique de milieu l'emporte sur une logique d'arme ou de théâtre, pour ne jamais y voir exercé, de fait, de commandement ou de contrôle opérationnel; il n'empêche que la Marine nationale y a tenu tout son rang. Les résultats de la guerre sous-marine sont à la mesure de ces efforts français et alliés. Le tiers des sous-marins allemands est coulé par les mines, un autre tiers par les *Q-ships*, escorteurs, chasseurs et bâtiments légers armés, un tiers par fortune de mer, éperonnage ou par les autres sous-marins.

La guerre sous-marine est la démonstration que la guerre peut se perdre et se gagner sur mer, sous la mer, au-dessus de la mer. Dans un conflit aux dimensions mondiales, la mer est un atout pour les Alliés, un enjeu pour tous, une menace pour certains. Le résultat se lit à la mesure d'un blocus efficace et, surtout après 1917, l'appui américain, le contrôle du commerce mondial et des routes maritimes, le système des convois. On comprend alors que dès les années qui suivent la Grande Guerre, les puissances maritimes aient pu considérer que le blocus avait joué un rôle déterminant et décisif. On se souviendra que les Français ont pu, pour partie, contester ce point de vue dans les années 1920, en arguant du fait d'une puissance maritime allemande intacte à la fin de la guerre.

L'épuisement allemand – pour ne pas parler des Autrichiens – est cependant complet, physique, moral et matériel en 1918, au moment où se concentrent à nouveau toutes les chronologies de la guerre: offensives allemandes du printemps et de l'été 1918 à la mesure des échecs de la guerre sous-marine et de la fin des combats à l'Est, offensives alliées en Italie, dans les Balkans, au Proche-Orient, lassitude croissante des sociétés en guerre.<sup>16</sup>

---

16. En témoigne la relation des derniers mois des combats par Ernst Jünger, *Carnets de guerre 1914-1918*, Paris, C. Bourgois, 2014.

« *La Grande Guerre a été encadrée par deux illusions : la guerre courte et la paix longue* »<sup>17</sup>. La sortie de guerre, c'est une paix « bâclée »<sup>18</sup>, une situation politique, économique et sociale troublée, et une France en tension entre son rôle de gendarme en Europe, contre une revanche allemande, contre la révolution bolchévique, sans les puissances maritimes qui s'en retirent après être sorties de la guerre comme les vrais vainqueurs de celle-ci, ce qu'elles démontrent lors de la conférence de Washington, en 1921-1922.

Dix ans après la victoire, le commandant en chef de l'armée française le reconnaît cependant : « *Bien que le principal effort de guerre ait incombé aux armées de terre, ce serait néanmoins une erreur que de méconnaître l'importance de la guerre navale qui nous a assuré la "maîtrise de la mer", condition nécessaire de la victoire* »<sup>19</sup>. Il aurait pu ajouter « ... avec le blocus ».

---

17. Guy Pedroncini, *art. cit.*, p. 231.

18. Michel Launay, *Versailles, une paix bâclée ? Le XX<sup>e</sup> siècle est mal parti*, Bruxelles, éditions Complexe, 1999.

19. Philippe Pétain, « La guerre maritime », *La guerre mondiale 1914-1918*, Toulouse, éditions Privat, 2014, p. 253.