

La guerre sous-marine à outrance

La première bataille de l'Atlantique

La guerre sous-marine totale est un type de guerre navale : les sous-marins sont amenés à couler des navires marchands sans avertissement, en contradiction du droit coutumier de la mer.

Le droit de capture des bâtiments civils oblige tout sous-marin à faire surface, à fouiller le navire et à s'assurer que son équipage soit mis en sécurité avant d'attaquer. Seuls des signes de refus persistants ou une résistance active à la fouille de la part de l'équipage du navire menacé permettent de déroger à ces règles.

Dans les premières années de guerre, le contrôle des mers est laissé aux « dreadnoughts », des cuirassés modernes, puissants et rapides, les sous-marins étant utilisés comme garde-côtes, essentiellement devant les arsenaux. Si les Britanniques déploient les leurs en mer du Nord où ils contribuent au blocus maritime de l'Allemagne, les « U-Boot¹ » patrouillent quant à eux, à la recherche de navires de guerre de l'Entente dans l'espoir de rééquilibrer les forces en présence. Les torpillages en 1914 de navires britanniques ne prenant aucune précaution de navigation, démontrent pour la première fois l'efficacité de la pratique mais alerte la Royal Navy sur ce nouveau danger.

Après la bataille de Dogger Bank², la flotte de haute mer allemande reçoit l'ordre de ne plus engager le combat. L'amiral Tirpitz³ n'a plus que la guerre sous-marine comme moyen d'action.

Le 4 février 1915, l'Allemagne déclare « zone de guerre » les eaux anglaises et autorise la destruction de tous les navires qui s'y trouvent. Ainsi, *le 7 mai*, l'U-20⁴ torpille sans avertissement le Lusitania⁵. *Le 19 août*, un autre grand paquebot, « L'Arabie » est envoyé par le fond. Devant l'indignation américaine et les protestations officielles du président Wilson, l'Allemagne met fin à ses attaques *le 18 septembre*. *En 1916*, les bâtiments restent au port ou s'en tiennent à des objectifs limités. Durant cette période, deux « cargos sous-marins » non armés allemands entreprennent des traversées entre Baltimore et Brême et rentrent chargés de matériaux précieux pour l'économie de guerre.

Le 9 janvier 1917, le Kaiser Guillaume II d'abord réticent à la guerre sous-marine se range finalement à l'avis des militaires et « ordonne de commencer *le 1^{er} février* la guerre sous-marine sans restriction ». Il autorise ainsi sa flotte à attaquer les pavillons neutres convaincus par avance de commercer au profit de l'Entente. L'Etat-major impérial souhaite renoncer aux coûteux combats du

front de l'Ouest et acculer la Grande-Bretagne à la reddition par la rupture de son approvisionnement, même au prix d'une guerre avec les Etats-Unis. *Le 31 janvier 1917*, le gouvernement impérial fait connaître sa décision à toutes les puissances neutres : à dater du *1^{er} février*, les sous-marins allemands torpillent tout navire naviguant en vue des îles britanniques et des côtes françaises. Cette notification oblige le gouvernement des Etats-Unis à prévenir les navires américains des dangers qui les menacent dans les zones indiquées. L'Amérique est cependant autorisée à expédier un navire par semaine aux ports anglais, à condition qu'il soit peint de manière spécifique et suive des routes déterminées à l'avance.

Si une influence germanophile s'exerce début 1917 au congrès américain, elle est rapidement neutralisée par la divulgation du télégramme Zimmermann⁶. Les Etats-Unis entrent en guerre *le 6 avril 1917*.

A Berlin, l'Etat-major estime que le transport en France d'une forte armée américaine est irréalisable car la marine évalue à 5 tonnes le transport d'un homme (bagages et ravitaillement compris). Le transport d'un million de soldats américains implique donc, au minimum, 5 millions de tonnes disponibles et les Allemands ne pensent pas que l'Entente soit capable de réunir un pareil tonnage. Cette erreur lui sera fatale.

La flotte sous-marine allemande s'est considérablement renforcée depuis 1915. Elle peut compter sur 128 sous-marins répartis sur toutes les mers européennes : 26 en Adriatique, 3 en mer Noire, 2 dans la Baltique et 97 dans les bases allemandes et flamandes.



Les « U-boot » sont de redoutables navires, fiables et endurants, sans équivalent dans les autres marines. Le modèle océanique jauge entre 850 et 1 000 tonneaux pour une vitesse de 16 nœuds en surface, 8 en plongée avec une autonomie de 7 000 milles nautiques⁷.

U-boot allemand UB 14 avec son équipage. Printemps 1918. Source : Photo libre de droit

Pour mettre l'Angleterre à genoux, il faut que l'Allemagne coule l'équivalent bateaux de 800 000 tonneaux par mois. Les débuts de cette guerre sans restriction sont près de tenir cette promesse : 540 000 tonneaux en *février 1917*, 593 000 tonneaux *en mars*. Le prix du transport maritime est multiplié par 2 ou 3. *En avril 1917*, 881 000 tonneaux sont coulés.

Les marines neutres fléchissent et l'Allemagne croit triompher. Elle doit impérativement maintenir ce rythme, mais dès le mois suivant la courbe des pertes fléchit, devenant inférieure à 400 000 tonneaux après le mois d'août. Dès lors la guerre commerciale est perdue pour l'Allemagne.

En 1918, Lloyd George dira : « *Nous coulons plus de sous-marins que les Allemands ne peuvent en construire ; nous construisons plus de navires que les Allemands n'en coulent. La guerre sous-marine est encore une menace, elle n'est plus un danger. Nous avons conjuré le péril le plus grave que nous ayons eu à affronter.* »

Les raisons de ce retournement de situation sont à chercher, outre dans l'entrée en guerre des Etats-Unis, mais aussi et surtout dans l'épuisement rapide de la flotte allemande et des mesures défensives prises par la France et la Grande-Bretagne. La France réclame l'organisation de convois escortés, ce à quoi l'Angleterre s'était jusqu'alors opposée au nom de la liberté de navigation des armateurs et pour économiser le temps perdu à former des convois : elle s'y résout devant les effroyables pertes. Ainsi, seuls 0,2 % des navires convoyés sont perdus contre 7 % de ceux naviguant isolément. Parallèlement, l'accent est mis sur l'amélioration des moyens de lutte anti sous-marine : augmentation du poids des grenades, adoption d'appareils d'écoute microphoniques (ancêtres du sonar), développement de l'aviation navale...

En 1917, 65 « U-Boot » sont envoyés par le fond. La guerre maritime tourne, elle aussi, à la guerre d'usure.

Ainsi, malgré un bilan annuel satisfaisant (11 millions de tonneaux coulés dont 6,1 millions de l'Entente), la marine allemande n'a pas les moyens de maintenir le rythme face au 30 millions transportés par les Etats-Unis.

En 1918, grâce à la technologie, les sous-marins ont atteint un niveau qui les rapproche de celui qu'ils auront en 1940. La classe U-139 pèse 2 000 tonnes et plonge à 75 mètres. Sur les 345 « U-boot » opérant durant la Première Guerre mondiale, 274 coulèrent 6 394 navires marchands représentant plus de 12,8 millions tonneaux et une centaine de navires de guerre (environ 366 490 tonneaux) ; 229 ont été perdus dont 178 en opérations ; sur les 13 000 officiers et matelots, 515 officiers et 4 849 marins trouvèrent la mort au combat soit 40 % des effectifs.

Le plus grand as sous-mariner de tous les temps est le kapitänleutnant Lothar von Arnould de La Perière⁸ avec 194 navires coulés (453 700 tonnes).

¹ **U-Boot** (abréviation d'Unterseeboot, sous-marin en allemand - U-Boote au pluriel) : terme désignant les sous-marins allemands des deux guerres mondiales. Le premier sous-marin (U-1) a été livré en décembre 1906. En août 1914, la marine allemande en possède 28.

² Bataille navale entre les Allemands et les Britanniques dans la mer du Nord, le 24 janvier 1915.

³ **Alfred von Tirpitz (1849-1930)** : Secrétaire d'Etat à la marine dès 1897, il est à l'origine de la flotte de haute mer qui prend part à la Première Guerre mondiale. Des désaccords avec Guillaume II sur l'utilisation de la flotte le conduisent à la démission du service actif le 15 mars 1916. Il fonde alors avec Wolfgang Kapp le parti nationaliste (*Vaterlands partei*) refusant le *Diktat* des Alliés. Elu député du DNVP (*Deutschnationalen Volkspartei*) en 1924, il soutient la candidature du maréchal von Hindenburg à la présidence.

⁴ **U-20** : sous-marin allemand de type U 19, construit à Dantzig et lancé en novembre 1911 (64,15 m de long ; déplacement en surface de 650 tonnes et 873 en plongée ; 35 hommes d'équipage). Du 15 août 1913 au 4 novembre 1916, il coule 36 bateaux pour un total de 144 300 tonnes. Il s'échoue le 4 novembre 1916 sur les côtes danoises. Le kiosque et une partie de la coque sont visibles au musée d'histoire militaire de Vienne (Autriche).

⁵ Voir « Torpillage du paquebot Lusitania... », 7/05/1915.

⁶ Voir « Le ministre des Affaires étrangères allemand, Arthur Zimmermann, envoie un télégramme... », 16/01/1917.

⁷ **Tonneaux** : unité de volume utilisée pour chiffrer les capacités intérieures d'un navire. Unité internationale de jauge maritime qui vaut 100 pieds³ ou 2,83168 mètres³ cubes.

Nœud : unité de mesure de la vitesse utilisée en navigation maritime et aérienne. 1 nœud correspond à 1 mille marin par heure soit 1.852 m/h.

Mille nautique (ou mille marin) : unité de mesure de distance utilisée en navigation maritime et aérienne valant 1 852 mètres.

⁸ **Lothar Eugen Arnould de La Perière (1886-1941)** : d'origine française par son arrière-grand-père qui s'engage au service du roi de Prusse, Frédéric le Grand au XVIII^{ème} siècle, il entre dans la marine impériale en 1903. D'abord mobilisé dans les dirigeables de la marine, il est transféré en 1915 dans les « Unterseeboot ». Il remporte la plupart de ses victoires en surface, en Méditerranée. Il est récompensé pour ses états de service par la Croix de fer de 2^e puis de 1^{ère} classe, par la médaille Pour le Mérite et par la Croix de chevalier de l'ordre impérial de Léopold (Autriche).