Le sous-marin *Foucault*. (MNM)

## Sur les côtes de Syrie

L'amiral Moreau ayant à plusieurs reprises signalé l'absence de petits bâtiments en 3<sup>e</sup> escadre, le CEC décide qu'y soient détachés trois chalutiers (*Surmulet*, *Issole*, *Adrien*), les deux derniers étant peu après remplacés par les *Morse* et *Cachalot*. Enfin, pour compenser le départ des croiseurs *Amiral Aube* et *Jurien de la Gravière* victimes d'avaries, les chalutiers *Paris II* et *Nord Capet* rallient respectivement le 11 et 15 janvier.

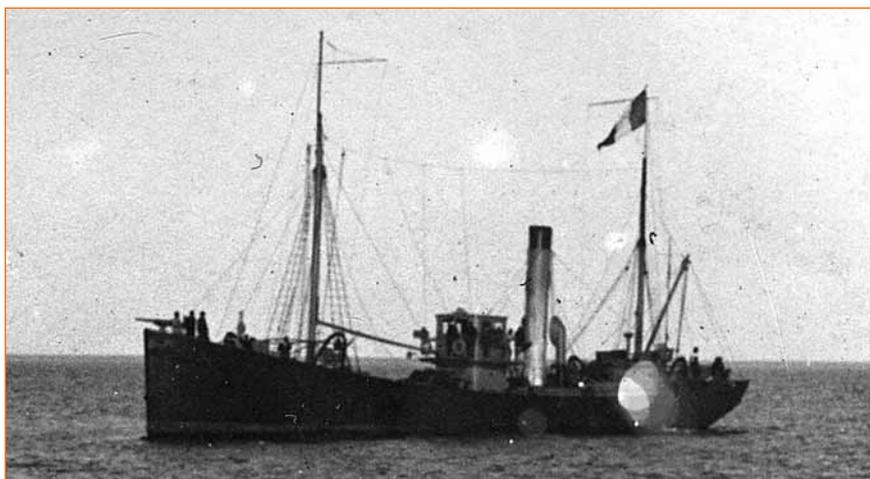
À la fin de ce mois il n'existe plus en Syrie et en Égypte qu'une seule force française, la 3<sup>e</sup> escadre, dont le service est réglé comme suit :

- service des croisières : *Jeanne d'Arc*, *Amiral Charner*, *Paris II*, *Nord Capet*;
- défense du canal : *Jauréguiberry*, *Requin*, *T 250*;
- service mixte (croisière canal) : *D'Entrecasteaux*, *Pothuau*;
- croisière de Rouad : *Laborieux*, *Tunisien*;
- croisières de Castellorizo : *Surmulet*, *Morse*, *Cachalot*.

Depuis novembre 1915 le rôle purement naval de la 3<sup>e</sup> escadre se résume essentiellement au blocus des côtes syriennes et s'annonce de ce fait, comme devant être extrêmement restreint.

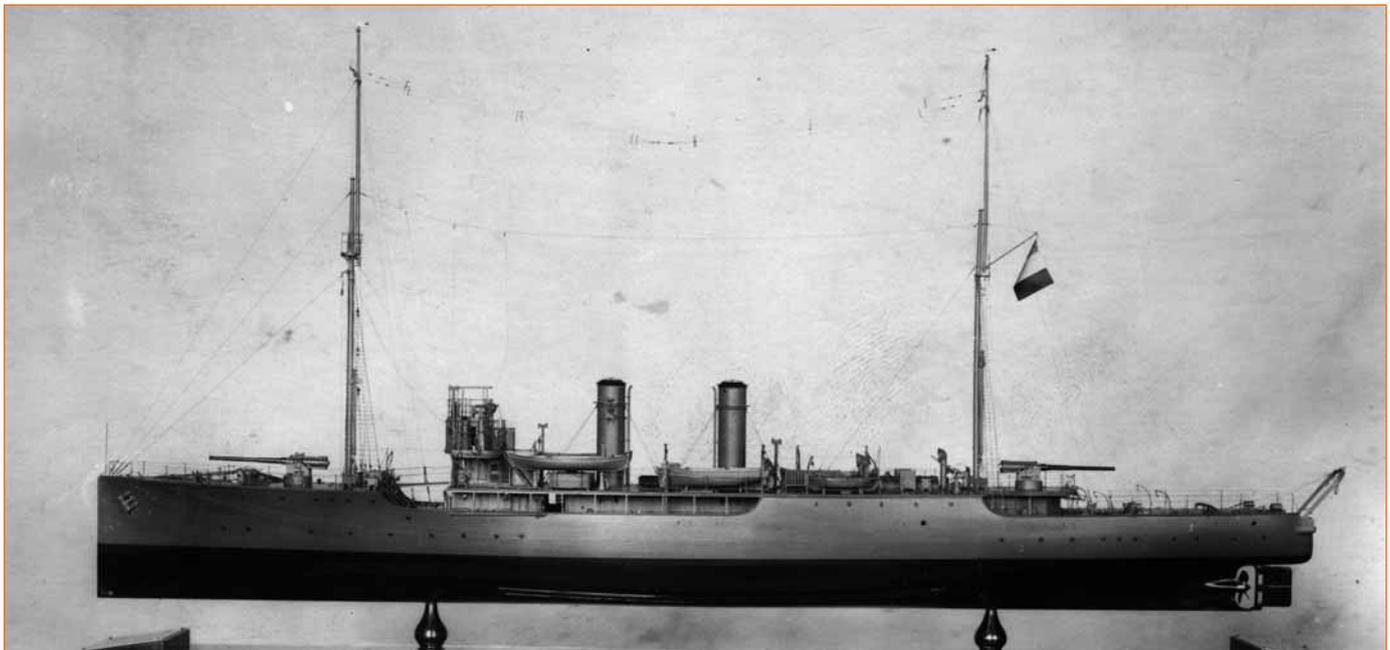
La majeure partie de l'acheminement du matériel destiné aux armées opérant dans le Sinaï s'effectuant par cabotage côtier, l'efficacité du blocus amène les autorités turques à renoncer au transport maritime et à reporter leurs efforts sur la construction de voies ferrées et de routes. Les départements de la Marine et de la Guerre ont semblé avoir fondé de grands espoirs sur l'action des bâtiments à l'encontre de ces lignes de communication, mais la principale voie ferrée qui alimente le front ennemi est hors de portée des canons de l'escadre. Cette ligne présente en revanche de nombreux ouvrages d'art difficilement réparables après destruction. À défaut de pouvoir disposer d'un corps de débarquement, une aviation efficace s'impose. L'amiral Moreau la réclame pour suppléer ses hydravions munis de seulement deux bombes de 13 kg et n'ayant que 100 km de rayon d'action. *Nos aviateurs, écrit-il, sont ici tous d'accord pour qualifier de dérisoire toute tentative d'endommager un pont comme celui de Chekaldere. Pour*

tout renfort il recevra les quatre appareils de la station de Brindisi (dissoute le 17 janvier) et, afin de se soustraire au concours obligé des Britanniques pour assurer leur transport, le cargo *Campinas* est transformé à Port-Saïd pour l'adapter à sa nouvelle fonction.

Le patrouilleur auxiliaire *Issole*.

carte de la zone d'opérations de la 3<sup>e</sup> escadreen 1916.



Maquette de l'avis colonial *Aldébaran*. (MNM)

## Constructions

À l'usage on décèle rapidement l'incapacité offensive des chalutiers vis-à-vis des sous-marins. S'ils possèdent l'endurance nécessaire, ils manquent de vitesse et l'importance de leur tirant d'eau ne les met pas à l'abri des mines et des torpilles. À l'inverse les torpilleurs, s'ils sont suffisamment rapides, manquent cruellement d'endurance. Comme le conflit paraît devoir s'éterniser et la guerre sous-marine devenir chaque jour plus menaçante, l'EMG décide d'entreprendre l'exécution d'un programme de constructions spécialement conçues pour la lutte anti-sous-marine. L'expérience acquise permet de tracer les plans de bâtiments répondant aux exigences des marins.

Ces constructions sont réparties en sept programmes.

Le programme n° 1 comprend 23 canonnières type "Ardent" de 266 t. Présenté à l'EMG en novembre 1915, celui-ci estime le projet peu marin et inférieur aux chalutiers, préférant un bâtiment de 600 t propulsé par deux machines (ce seront les avisos type "Marne" du programme suivant). Mais l'urgence commandant, le programme est approuvé le 11 décembre 1915, les arsenaux et les chalutiers privés recevant sans tarder les ordres de construction. Malgré bien des problèmes (manque de main-

d'œuvre et de matière première), ces canonnières, dont la première sera construite en trois mois, vont entrer en service entre le 1<sup>er</sup> avril et le mois d'octobre 1916.

Pour accélérer le mouvement et pallier les difficultés qu'éprouvent certains de nos chantiers, l'ingénieur Laubeuf demande aux Britanniques de bien vouloir monter chez eux quelques-unes de nos canonnières. Ces derniers repoussent la proposition mais acceptent le 15 janvier de nous construire six sloops type "Flower" de 1470 t pour la somme de 70000 livres. La commande étant approuvée le 7 février, ces bâtiments rallieront la flotte dans le courant de l'année. Les Britanniques acceptent également de nous livrer 28 vedettes en construction au Canada. Les premières parviendront à Cherbourg au mois de mai et gagneront la Méditerranée par les canaux.

À la suite du programme 1 bis de mars (6 avisos type "Marne"), 3 autres programmes sont établis en juin et décembre portant sur la construction de 3 bateaux-pièges, 12 canonnières, 60 patrouilleurs et 30 vedettes supplémentaires.

À la fin de l'année, 19 canonnières du 1<sup>er</sup> programme, les 6 sloops et les 28 vedettes commandés en Grande-Bretagne sont en service, tandis que 48 bâtiments sont en construction ou en achèvement.

À cette époque les flottilles de patrouille françaises alignent 381 bâtiments réquisitionnés, 94 achetés, 53 construits, soit 528 unités.

Dans le même temps les Britanniques établissent eux aussi un programme de construction comportant 624 chalutiers en dragueurs, 34 sloops, 65 destroyers et 60 sous-marins, qui viennent s'ajouter aux 980 bâtiments déjà affectés à la lutte anti-sous-marine.

C'est donc plusieurs milliers d'escorteurs et de patrouilleurs que les Alliés doivent finalement mettre en œuvre pour protéger leur trafic maritime contre une centaine de sous-marins. C'est là pour l'Allemagne, une application concrète du principe de l'économie des forces.



Vedette du Rhin V26 à Bizerte. (Guilleminot)

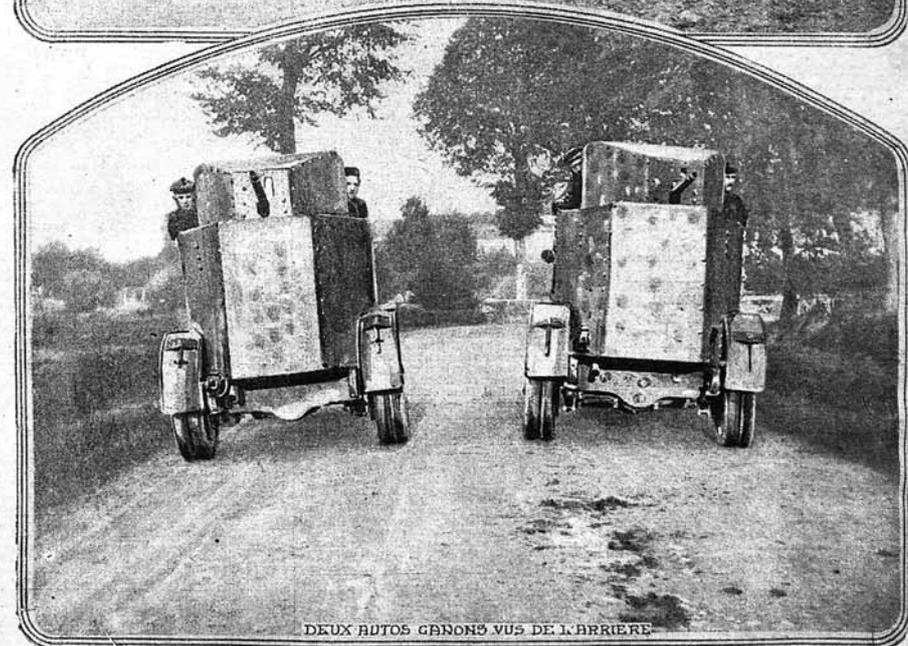
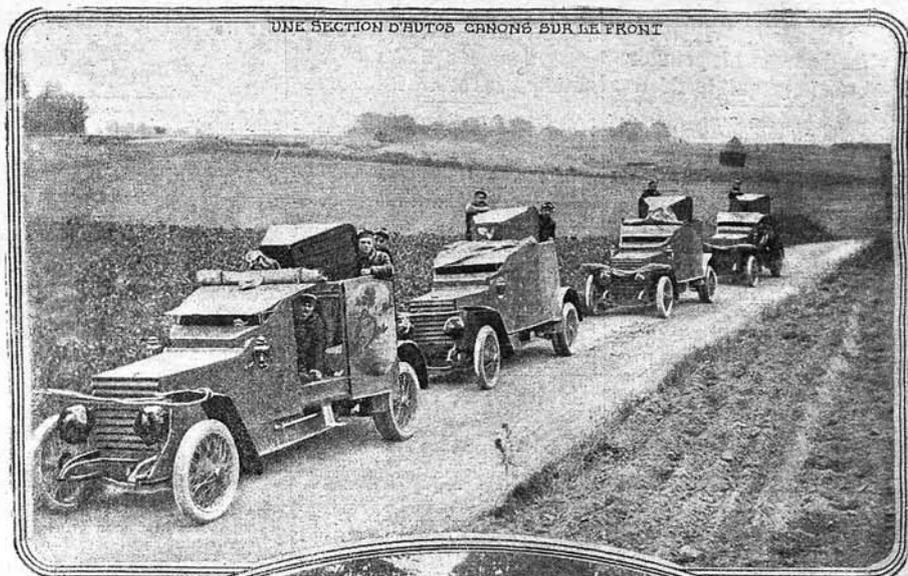
### Canonnière fluviale sur le canal de la Somme en août 1916.

La 3<sup>e</sup> batterie reste sur le canal de l'Aisne à la Marne, participant aux différentes actions entreprises dans son secteur. Durant toutes ces opérations les canonnières se livrent à de nombreux tirs, elles éprouvent quelques difficultés à se réapprovisionner en munitions, la consommation atteignant parfois en une journée deux fois la capacité des soutes.



### A bord des torpilleurs terriens

UNE SECTION D'AUTOS-CANONS SUR LE FRONT



DEUX AUTOS-CANONS VUS DE L'ARRIÈRE

Nos marins sont, dans ces puissantes automobiles blindées, comme s'ils étaient à bord de leurs rapides torpilleurs d'escadre. Audacieusement, ils s'approchent à toute vitesse des lignes allemandes et lâchent plusieurs bordées de leurs canons à tir rapide. Et sitôt le but atteint, ils disparaissent, insaisissables, avant que l'ennemi soit revenu de sa surprise et s'en vont plus loin pour recommencer la même manœuvre hardie.

### Les autos-canon

À la fin de 1915 les autos-canon forment 20 groupes répartis sur tout le front, affectés aux grandes unités d'infanterie ou de cavalerie. Pour des raisons identiques à celles qui ont motivé la dissolution de la brigade des fusiliers marins, la Marine rappelle son personnel pour le service à la mer. Le matériel, regroupé à Vincennes, est transféré à l'armée de terre en avril 1916.

Une section d'auto-canon sur le front.  
(Revue Excelsior du 06/11/1915)



de convois pour la traversée du Colbart à Boulogne, le VA Ronarc'h accepte les propositions du CV Levavasseur, sans toutefois pouvoir lui octroyer le supplément de patrouilleurs demandé, mais autorise (par note du 28 février) la constitution de convois, escortés au besoin par un seul chalutier. Sous la direction du commandant de la 3<sup>e</sup> escadrille de patrouille, le système fonctionne régulièrement entre Boulogne et Le Havre à partir du 1<sup>er</sup> mars, les convois lents étant escortés par un ou deux chalutiers, les convois plus rapides ou plus précieux par des torpilleurs, l'escorte conservant, dans tous les cas, autorité sur la navigation. En outre, une section d'hydravions de Boulogne va à la rencontre des convois ou bien les accompagne sur une fraction de leur parcours. Avec deux convois quotidiens dans chaque sens, on parvient ainsi à escorter de 100 à 130 navires par semaine. Ces mesures, d'après la lettre du CDMO (29/05/17), *donnent entière satisfaction*. Bien que la circulaire du 2 avril rende la navigation en convoi facultative à tous les navires, excepté ceux transportant du charbon ou du minerai, le dispositif est maintenu dans la ZAN et tous les navires désireux de s'y joindre autorisés à le faire. Malgré cela, du fait de l'aversion qu'éprouvent les capitaines à ce genre de navigation, le nombre de transports prenant la mer isolément augmente de jour en jour.

Au début de la guerre sous-marine sans restrictions le 1<sup>er</sup> février, 57 *U-Boote* sont présents en mer du Nord, sans compter ceux de la flottille des Flandres dont le nombre ne cessera de croître, pour atteindre en juillet le maximum de 38 unités, réparties en deux flottilles. Afin de réduire les temps de transit, la plupart des sous-marins qui partent opérer en Manche ou en Atlantique, plutôt que de passer par le nord de l'Écosse, traversent le pas de Calais. Le fameux barrage de l'amiral Bacon est ainsi franchi 40 fois dans le mois de mars, en surface généralement, la nuit et dans le sens du courant. Les *U-Boote* se montrent cependant peu actifs dans cette partie de la Manche où les attaques sont rares. Uniquement dans la zone française, ils ne couleront, pour toute l'année, que six vapeurs, dont trois en convois, conséquence de routes côtières relativement bien gardées. Le pas de Calais n'est plus dorénavant, pour les sous-marins allemands, qu'un lieu de passage leur permettant de gagner dans l'océan des théâtres d'opérations où la chasse s'avère encore fructueuse et surtout moins risquée.

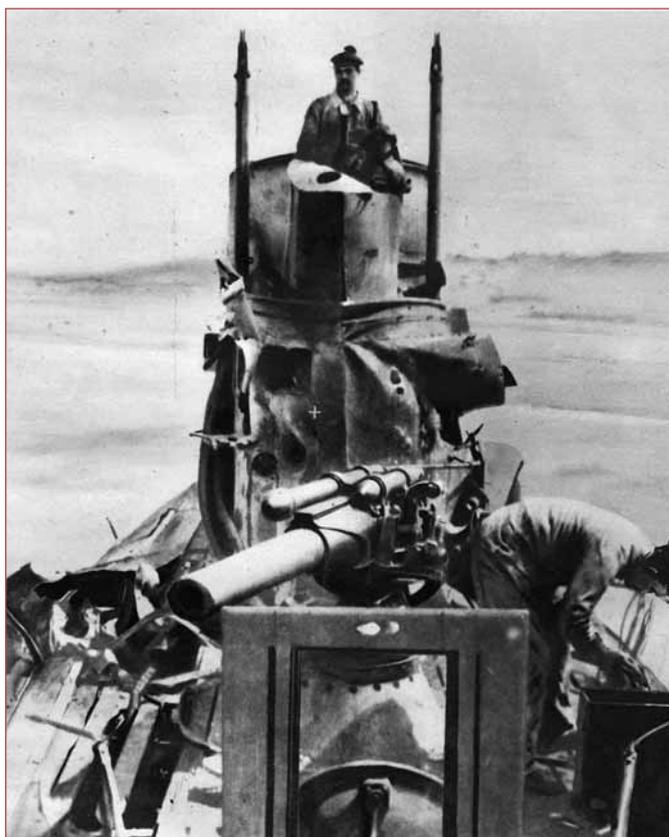
Pour assurer une protection efficace des convois, sans pour autant négliger la garde du pas de Calais, l'amiral Ronarc'h a besoin de plus en plus de navires. Or sur les 700 chalutiers et patrouilleurs divers que compte la marine française à cette époque, une centaine à peine sont affectés à la ZAN. La 3<sup>e</sup> escadrille, chargée de l'escorte des convois et de la surveillance entre Gris-Nez et Le Havre, bien qu'on ait doublé ses effectifs, suffit à peine, et pour les dragages nous avons toujours besoin de l'aide britannique. En septembre, quatre chasseurs de type américain sont rattachés à la division de la Manche orientale. Bien que munis de tube d'écoute sous-marine, on ne les emploie que comme dragueurs, à la recherche de mines à basse mer. *Dans toute la zone, et cela est vrai partout où il y a guerre*



L'amiral Ronarc'h à Boulogne-sur-Mer en juin 1917.

*sous-marine, l'initiative appartient à l'ennemi. Nous sommes partout sur la défensive et conduits par là à un grand éparpillement des forces, à un gaspillage du personnel* (Thomazi).

Cette année-là pourtant, rien que dans la ZAN, les Allemands perdront 14 sous-marins, dont l'*UC.61*, échoué le 26 juillet sur la plage de Wissant. L'équipage (3 officiers et 22 hommes), après avoir sabordé son bâtiment, est capturé par un escadron de gendarmes à cheval.

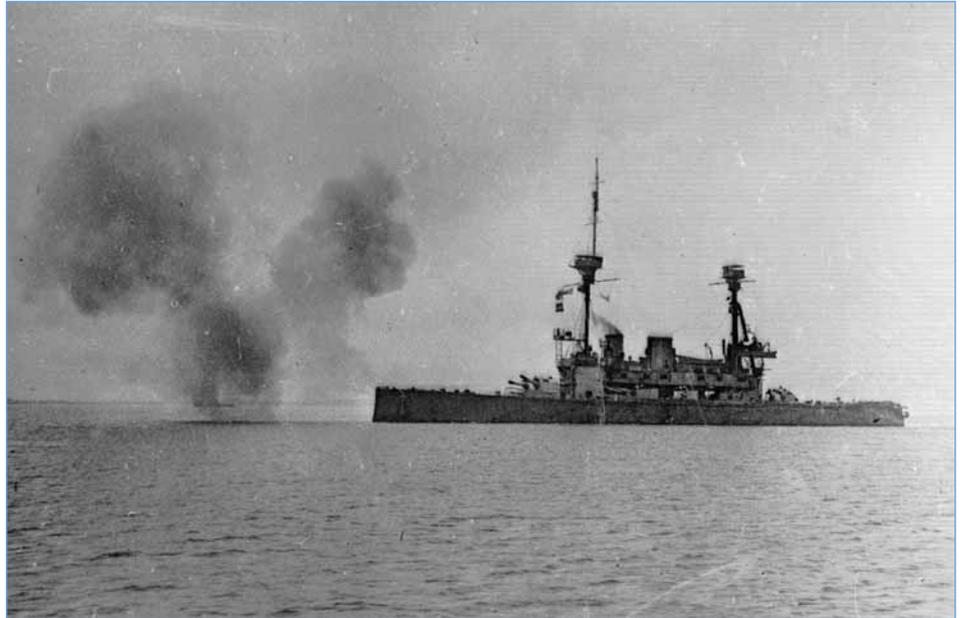


Des marins français visitent l'*UC.61*, échoué puis sabordé sur la plage de Wissant. (Le Miroir du 19/08/1917)

## CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES BÂTIMENTS TURCS ET BRITANNIQUES

Noms	Déplacement PC	Longueur HT	Vitesse max.	Armement
<i>Sultan Yavuz Selim</i>	25 300 t	186 m	27 nd	10 x 280 mm, 12 x 150 mm, 4 x TLT
<i>Micilli</i>	5 580 t	138 m	27 nd	12 x 105 mm, 2 x TLT
<i>M 28</i>	650 t	54 m	11 nd	1 x 234 mm
<i>Raglan</i>	6 150 t	103 m	10 nd	2 x 356 mm, 2 x 152 mm
<i>Lizard</i>	990 t	75 m	32 nd	2 x 102 mm, 3 x TLT
<i>Tigress</i>	990 t	75 m	32 nd	2 x 102 mm, 3 x TLT
<i>Lord Nelson</i>	18 000 t	125 m	18 nd	4 x 305 mm, 10 x 234 mm, 5 x TLT
<i>Agamemnon</i>	18 000 t	125 m	18 nd	4 x 305 mm, 10 x 234 mm, 5 x TLT

À l'époque, la mer Égée est une zone sous commandement local britannique, nos alliés considèrent simplement qu'il suffit d'empêcher de sortir ou d'entrer les deux navires germano-turcs dont l'armement et surtout leur vitesse leur donnent un avantage important. Si les Turcs avaient eu une vue stratégique plus hardie, ils auraient pu effectuer un raid suicide sur le canal de Suez où ils se seraient sabordés dans la voie d'eau, empêchant ainsi toute navigation pendant de nombreux mois. Les conséquences auraient été très importantes en ce qui concerne la poursuite du conflit dans lequel les pays alliés se seraient trouvés lourdement handicapés. Cette action très inattendue a provoqué un certain vent de panique dans toute la Méditerranée. Le vice-amiral Gauchet, commandant en chef du théâtre, n'a été alerté que six heures plus tard en raison de la lenteur des transmissions.



Le cuirassé britannique *Lord Nelson*, vu ici lors des bombardements aux Dardanelles en 1915.

Le contre-torpilleur de 450 t *Janissaire* à Cattaro. (DR)



### En mer Adriatique

Les forces navales françaises présentes à Brindisi :

- 1<sup>re</sup> escadrille de contre-torpilleurs : *Casque, Mangini, Faulx, Lucas, Bisson*;

- 6<sup>e</sup> escadrille de contre-torpilleurs : *Rivière, Bory, Cimeterre, Dehorter, Protet*. Il faut noter que tous les contre-torpilleurs cessent leur activité en mer Adriatique à partir du 20 juin 1918 pour être incorporé à l'escadre de la mer Égée basée à Moudros, leur départ sera compensé par l'arrivée de destroyers britanniques ;

- 1<sup>re</sup> escadrille de sous-marins : *Franklin, Faraday, Arago, Bernoulli, Coulomb, Circé, Le Verrier, Artémis* (à/c 02/05), *Volta* (à/c 17/05), *Amarante* (à/c 15/08), *Aréthuse* (à/c 02/09). À tout cela s'ajoutent de nombreux dragueurs patrouilleurs mis au service du barrage d'Otrante.

La valeur de la flotte austro-hongroise s'est peu à peu amenuisée en raison de son manque d'entraînement et de son esprit combatif faible, le moral des équipages s'en ressent fortement. Une mutinerie éclate le 2 février à Cattaro puis échoue après une reprise en main par des troupes venues de Pola. Le principal meneur et deux de ses complices s'enfuient en Italie à bord d'un avion. Tout au long de l'année, le malaise permanent subsistera en rendant ainsi la flotte austro-hongroise de moins en moins redoutable. Les sous-marins de la 1<sup>re</sup> escadrille basée à Brindisi surveillent les ports de la côte austro-hongroise. C'est au cours de ces factions, fastidieuses et souvent hasardeuses que disparaît corps et biens, le 15 février, le sous-marin *Bernoulli* devant Cattaro après avoir probablement heurté une mine. Le sous-marin *Le Verrier* entre en collision avec l'Autrichien *U.47*, le 25 juillet, sans dommage important. À son tour la *Circé* qui rechargeait ses accumulateurs en surface est torpillée devant Cattaro le 29 septembre par l'*U.47*. En dehors de sorties périodiques pour escortes de convoi, pour mouillage de mines ou soutien de raids de vedettes ou d'avions, assez peu de chose peut être mentionné du fait des actions de la marine française qui s'est souvent consacrée au service du barrage d'Otrante. Pendant l'escorte de trois cuirassés italiens entre Brindisi et Tarente le contre-torpilleur *Faulx* est coupé en deux par son divisionnaire



Le contre-torpilleur *Commandant Lucas* à Brindisi. (IWM)

Le contre-torpilleur *Cimeterre* à Brindisi. (Franco Bargonni)

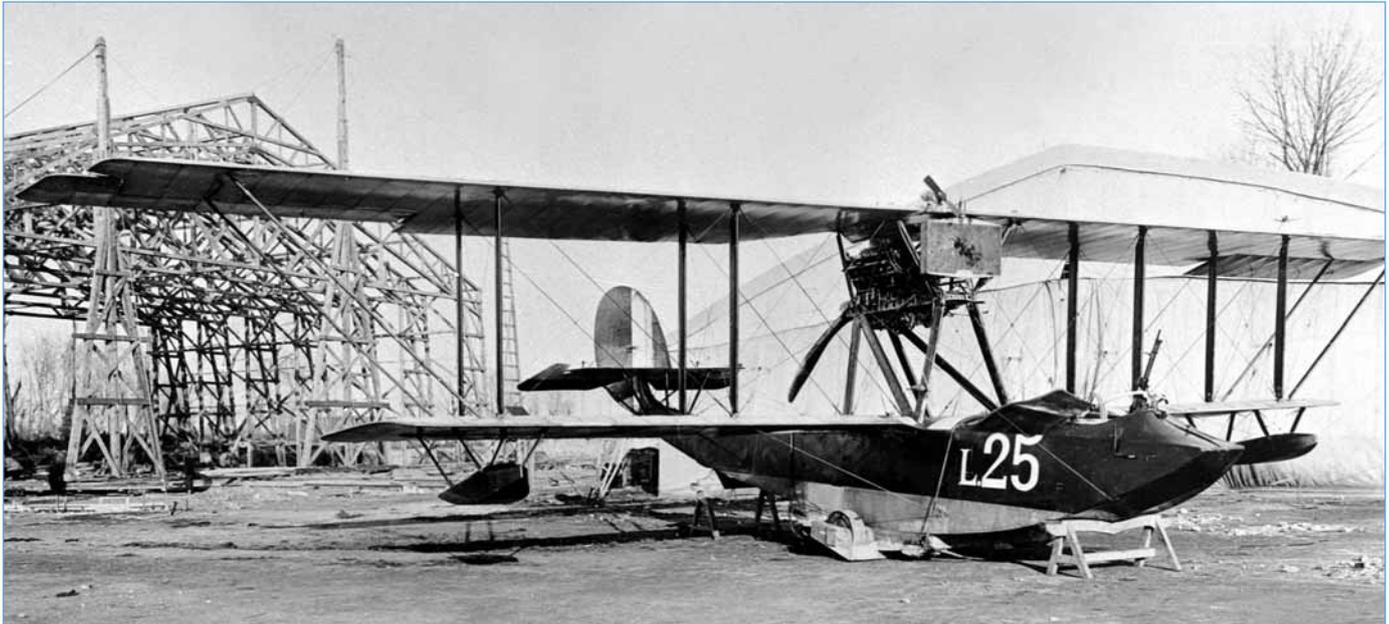


le *Mangini* tombé brutalement en avarie de barre au petit matin du 20 avril.

Avant de terminer ce paragraphe, il est important de rappeler la dernière tentative faite par la marine austro-hongroise sur ce théâtre. Le 10 juin à 03h25, en Adriatique, à 14 milles au sud de Gruvizza, des vedettes lance-torpilles italiennes coulent le cuirassé autrichien *Szent Istvan*. Il s'agit d'une attaque, purement fortuite, qui fait avorter le seul grand projet de sortie générale de la flotte autrichienne. Le 11 juin, les forces légères autrichiennes accompagnées de plusieurs sous-marins doivent attaquer le barrage d'Otrante en faisant sortir de Brindisi et de Valona les forces alliées qui immanquablement prendraient en chasse les attaquants. Mais tout serait fait pour diriger les poursuivants sur une puissante escadre de ligne composée par quatre "Viribus Unitis" et trois "Erherzog", cependant l'opération fut annulée à la suite de la perte du *Szent Istvan*, les Autrichiens ont pensé que leur sortie a été éventée.

Le *SMS Szent István*, dreadnought austro-hongrois de 20 000 t, le troisième et dernier de classe "Tegetthoff" de la marine austro-hongroise, est coulé par les Italiens le 10 juin 1918.





Georges Lévy 300 hp codé L.25 du CAM de Lorient. (Ardhan, source Gourvest)

## Les dirigeables

Au cours de l'année 1918, un seul centre est ouvert en février à Oran, il s'ajoute aux dix centres déjà existants. À l'armistice, la marine possède 37 dirigeables et dispose de 144 pilotes.

Pour répondre aux attaques au canon par les sous-marins sur les dirigeables ceux-ci reçoivent un canon de 47 et peuvent emporter une cargaison de 350 kg de bombes. Citons par exemple les dirigeables *Champagne* et *d'Arlandes*, stationnés à Corfou, ils emportent un canon de 47, dix bombes de 50 kg et trois mitrailleuses. Le programme du 1<sup>er</sup> janvier 1918 prévoit la construction de dirigeables rigides pour escorter les convois naviguant au large, principalement sur les lignes transatlantiques, mais faute de moyens financiers, il n'y aura pas le moindre début de réalisation.

Les dirigeables sont surtout utilisés pour l'éclairage et l'escorte rapprochée des convois au-delà de la portée des patrouilles d'hydravions. Le rôle du dirigeable est conçu de la façon suivante : *Les convois prenant la mer sont escortés dès leur sortie du port par un dirigeable, que le convoi soit ou non accompagné d'un ballon captif. Il décrit retour du convoi des routes qui ne s'en éloignent pas latéralement de plus de 2 milles. La surveillance s'exerce par des bonds successifs de 3 à 4 milles en avant du convoi, suivis d'une surveillance latérale, sur toute la longueur du convoi autant que possible. De temps en temps, le dirigeable communique au porte-voix avec le ou*

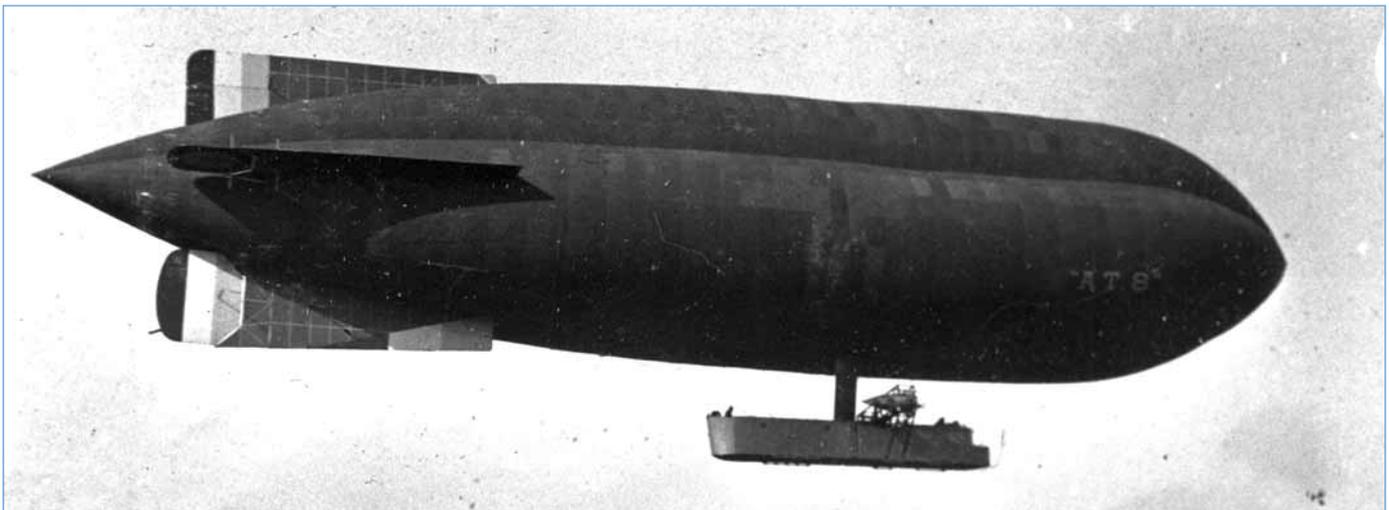
*les convoyeurs. Il accompagne les convois le plus longtemps possible, en rapport avec l'état du temps et son rayon d'action.*

Au cours de l'année 1918, le rayon d'action des dirigeables leur permet d'étendre leurs investigations plus au large que pendant l'année précédente. On signale des opérations de recherche d'un cargo à une distance de 215 milles du point de départ du dirigeable.

À Corfou, les ballons sont utilisés pour la recherche des mines dans les passes sud et nord de la rade, ils participent aux patrouilles contre les sous-marins, aux escortes de bâtiments de guerre ainsi qu'aux convois entre Tarente et Itéa. La plus longue sortie faite au mois d'août 1918 atteint 13h 44 min, avec un parcours de 530 milles pour convoyer un cuirassé au départ de Corfou.

Il y eut, en 1918, cinq rencontres de sous-marins, toutes suivies de bombardement, et cinq lancements de bombes sur sillages suspects. Ce faible nombre de rencontres s'explique par la grande visibilité du dirigeable et la prudence redoublée des sous-marins. Après avoir lancé leurs bombes au cours de quatre attaques, les dirigeables ont guidé les patrouilleurs accourus pour couler l'agresseur. Comme en 1917, aucun convoi escorté par des dirigeables n'a connu de perte.

L'AT 8 en vol. On distingue l'avancée en mentonnière de la nacelle de cette série de ballons, janvier à octobre 1918 à Sidi-Ahmed. (Ardhan, source Pichard)



## Montant des pertes de la Marine nationale depuis le début des hostilités jusqu'au 31 décembre 1918

### Pertes humaines (tués, décédés, disparus en mer ou aux armées)

Note 614 EMG/FA/M. HI du 04/09/1948

- 479 officiers de marine, officiers mécaniciens, officiers des équipages (y compris les officiers auxiliaires de ces corps).
- 76 aumôniers et officiers ou ingénieurs de ces corps divers.
- 11 108 officiers marins, quartiers-maîtres et matelots.
- 2 273 officiers marins, quartiers-maîtres et matelots ont été réformés n° 1 pour blessure de guerre ou toute autre cause, et 914 ont obtenu une réforme temporaire.

### A) Pertes de bâtiments par acte de guerre (canon, mines, torpilles)

- 4 cuirassés d'escadre : *Bouvet*, *Suffren*, *Gaulois*, *Danton*.
- 4 croiseurs cuirassés : *Léon Gambetta*, *amiral Charner*, *Dupe-tit-Thouars*, *Kléber*.
- 1 croiseur : *Châteaurenault*.
- 10 torpilleurs d'escadre : *Mousquet*, *Dague*, *Casabianca*, *Branle-bas*, *Renaudin*, *Fourche*, *Cassini*, *Étendard*, *Boutefeu*, *Doxa*.
- 3 torpilleurs numérotés : 349, 300, 317.
- 10 sous-marins : *Saphir*, *Joule*, *Mariotte*, *Fresnel*, *Monge*, *Foucault*, *Ariane*, *Diane*, *Bernoulli*, *Circé*.
- 2 canonnières : *Zéléé*, *Surprise*.

- 1 sloop : *Rigel*.
- 1 transport : *Drôme*.
- 7 croiseurs auxiliaires : *Provence II*, *Gallia*, *Burdigala*, *Italia*, *Golo II*, *Corse*, *Sant' Anna*.
- 46 chalutiers (patrouilleurs ou dragueurs)
- 25 navires réquisitionnés affrétés comme transports et ravitailleurs.
- 1 bateau de sauvetage : *Berthilde*.

Le montant total des pertes s'élève à 115 bâtiments dont 42 ont coulé sur des mines, 56 ont été torpillés par des sous-marins. Le sous-marin *Foucault* a été détruit par une bombe d'avion et les autres ont été coulés au canon.

Le cuirassé *Bouvet*. (AN)



GUERRE NAVALE 1914-1915  
**DAGUE**  
 Torpilleur d'Escadre 876 tonnes  
 81 Hommes d'Equipe  
 13500 chevaux - Vitesse 32 n. 84  
 Coulé dans la Mer Adriatique



Le contre-torpilleur *Dague*.

