

# Comment nous défendons notre commerce maritime

Itinéraires variés et surveillance des zones de convergence — Le convoi —  
Escortes et défense — Avions et mines

TEXTE D'UN PORTE-PAROLE DU MINISTRE DE LA GUERRE

Ottawa, 3 (D.N.C.) — Texte de la onzième causerie radiodiffusée hier soir, par un porte-parole du ministère de la Défense nationale sur la défense du commerce maritime.

Si vous regardiez pour ainsi dire n'importe quelle carte du globe terrestre, vous y verriez un grand nombre de lignes pointillées, traversant les portions teintées en bleu qui représentent les océans et les mers, et portant des mentions telles que: Montréal à Liverpool, 2760; Liverpool à Colon, 4615; New-York à Capetown, 6800.

Ces lignes vous indiquent assez bien les voies commerciales maritimes de l'univers. Or, peut-être cela vous intéressera-t-il et serez-vous même surpris de savoir que, en temps de paix, 3,600 navires du commonwealth britannique sillonnent ce réseau de routes maritimes, vaquant à leur légitime commerce et transportant non seulement les propres marchandises de l'Empire, mais aussi une grande proportion de celles des autres pays du monde.

Il y a deux faits élémentaires que je voudrais vous rappeler. D'abord, les quatre cinquièmes de la surface du globe sont recouverts d'eau: mers et océans représentent une superficie d'environ 150 millions de milles carrés. Ensuite, quant au champ de vision d'un navire en mer, à cent pieds d'altitude, la ligne d'horizon est à 11 milles et demi; à une altitude deux fois plus grande, elle n'est encore qu'à une distance de 16 milles et quart; enfin, de la hauteur maximum du périscope d'un sous-marin en surface, la distance n'est que de cinq milles.

Il est donc évident qu'il y a largement place dans l'océan pour y dissimuler un navire et le moyen le plus simple de protéger notre marine marchande en haute mer est de varier les parcours que suivent ces bateaux pour aller d'un port à l'autre. Etant donnée l'immensité de l'océan, il suffit d'une variation très légère pour qu'un corsaire ennemi, qui cherche à intercepter les navires, soit incapable d'en trouver suffisamment pour rendre son entreprise profitable.

Néanmoins, il est une difficulté insurmontable que même le changement de parcours du commerce maritime en haute mer ne peut éliminer et c'est celle-ci: On a beau disperser les voies au large, les navires sont non seulement obligés de traverser d'autres lignes à certains points, mais aussi de se rassembler de nouveau à l'approche de leur port d'arrivée.

## L'Atlantique du nord

L'océan qui nous préoccupe le plus en ce moment est l'Atlantique du nord et à juste raison, car c'est sur ce vaste océan que se déroule sans cesse la bataille décisive de la présente guerre, tout comme se déroula sans cesse l'autre bataille décisive qui dura du 4 août 1914 au 11 novembre 1918.

Représentez-vous la carte de cet océan Atlantique du nord et vous constaterez aussitôt que les principaux points d'encombrement des voies commerciales se trouvent à l'entrée de la Manche, au détroit de Gibraltar, aux environs des îles du Cap-Vert et à un certain endroit au large de la côte de Nouvelle-Ecos-

se, qui varie avec les saisons et suivant que le Saint-Laurent est libre ou non de glace. Nous appelons ces endroits où plusieurs voies commerciales se réunissent des "zones de convergence".

Or l'ennemi sait aussi bien que nous qu'il n'y a que bien peu de chances d'intercepter les navires sans défense en pleine mer; donc, s'il veut faire une capture proportionnée aux risques qu'il court en forçant le blocus, il lui faut s'aventurer dans l'une ou l'autre de ces zones de convergence qui sont plus ou moins encombrées.

Par conséquent, il faut avoir à ces endroits, comme en réalité, à tout autre point du globe où les navires marchands risquent d'être attaqués par l'ennemi, une force navale bien constituée et équipée pour parer à tout genre d'attaque dont la zone en question pourrait être l'objet. Par exemple, si nous avons raison de n'avoir à craindre que des croiseurs ou des navires marchands armés, alors il nous suffira d'avoir des croiseurs pour nous défendre; si nous sommes susceptibles d'être attaqués par des sous-marins, nos navires de défense devront être munis de détecteurs et de grenades pour détruire ces sous-marins. Enfin, si c'est une attaque aérienne que l'on redoute, comme dans la mer du Nord, les moyens de défense devront comprendre des canons anti-aériens et, si possible, des avions de combat, disponibles sur-le-champ.

## Le "Deutschland"

C'est ainsi qu'apparaît le premier et le plus simple mode de défense du commerce maritime. On n'aura pas de peine à comprendre que les restrictions d'ordre financier, que même la plus riche nation doit s'imposer, ne permettent pas d'assurer la protection absolue de tout l'énorme territoire que traversent ces lignes indiquées sur la carte.

Mais le système de changement de parcours en haute mer et de surveillance des zones de convergence, tout en comportant la possibilité de quelques pertes, est très efficace contre les corsaires de surface, car il leur faut courir le risque d'être détruits pour pouvoir nuire assez bien à notre commerce. Le croiseur cuirassé allemand *Deutschland* est au large depuis environ deux mois et il a si bien pris garde de ne pas se faire voir par nos patrouilleurs qu'il a aussi évité les endroits où il aurait pu rencontrer nos navires marchands. Pendant tout ce temps-là, il a coulé deux navires britanniques et un navire norvégien; il a aussi capturé et amariné le navire américain *City of Flint*. Ce n'est pas un tableau impressionnant pour un navire de pareille taille. Le croiseur cuirassé *Amiral Graf Spee* ne fit que six prises dans l'espace de près de trois mois avant de s'aventurer dans la zone de convergence, au large de la Plata, où il trouva une fin ignominieuse.

Ce système que je viens de vous décrire est celui-là même que les Alliés ont adopté, le 26 août, alors que leurs marines de guerre respectives assumèrent la direction de tous les navires marchands britanniques et alliés pour assurer leur défense. Des centres de contrô-

le furent établis dans les principaux ports du monde que fréquentent les bateaux alliés, afin d'organiser la variation des parcours suivant un plan arrêté d'avance. Au Canada, toutes ces stations pour l'établissement des itinéraires étaient créées, dotées de tout leur personnel et fonctionnaient le 1er septembre. Vous remarquerez que c'était antérieurement à la déclaration de la guerre, mais je puis vous garantir que ces mesures sont purement défensives et ne comportent absolument aucun acte hostile.

Ce système "d'itinéraires variés et de surveillance des zones de convergence" est, ainsi que je l'ai déjà dit, fort efficace contre les corsaires de surface; mais quand il s'agit d'attaques sous-marines, il a ses désavantages.

Vous devez comprendre que le principal avantage du sous-marin réside dans son invisibilité, mais il faut aussi se rappeler qu'un sous-marin, lorsqu'il est submergé, a une vitesse et une résistance très restreintes. Dans une zone de convergence très fréquentée, comme par exemple aux abords de la Manche, du côté de l'ouest, où passent quatre ou cinq navires par heure, cette réduction de vitesse ne se remarque pas autant et un sous-marin actif pourrait, en "coulant sans laisser de trace", effectuer au moins une ou deux attaques par jour.

## Le système des convois

Pour parer à une éventualité de ce genre, nous sommes forcés, bien à contre-cœur, d'adopter, pour notre protection, le "système des convois". Au lieu de laisser les navires naviguer à leur guise, risquant ainsi de passer constamment devant un sous-marin, nous les retenons pendant quelques jours, quelquefois durant une semaine, puis nous les envoyons tous ensemble.

Ainsi, le sous-marin attend désespérément, pour ensuite voir subitement tout le trafic d'une semaine s'écouler dans l'espace de quinze à vingt minutes. Et pour compliquer ses difficultés, par suite de son peu de vitesse, une fois submergé, il est possible qu'il ne puisse même pas se rapprocher suffisamment pour tirer. Même s'il réussit, il ne peut placer qu'un coup par semaine, au lieu de deux ou trois par jour.

J'ai dit, il y a un instant, que nous avions adopté le système des convois bien à contre-cœur. C'est parce que le fait de retenir les navires qui doivent être convoyés et aussi le fait de limiter la vitesse de tous ces navires à celle du moins rapide d'entre eux ont pour effet de ralentir considérablement la circulation du trafic. Tandis que la perte de rendement de notre marine marchande est minime avec le système des itinéraires variés; par contre, avec les convois, nous nous apercevons que les retards sont susceptibles de réduire sa faculté de transport de 25 à 35 p. 100. Je n'ai guère besoin de mentionner aussi la dislocation des services de quais et de chemins de fer au lieu de destination que cause l'arrivée de tout le trafic d'une semaine le même après-midi. Vous voyez donc que le gouvernement a besoin d'agir minutieusement avant d'entreprendre le système des convois. Il lui faut déterminer à quel point il convient le mieux d'accepter cette grande perte de rendement

pour l'ensemble de la flotte marchande, de préférence à une perte d'un, ou deux, ou trois pour cent en navires, cargaisons et vies humaines peut-être, par l'emploi de la protection moins certaine qu'offre la variation des parcours.

Dès le 8 septembre

Dans la guerre actuelle, malgré que la nation allemande eut délibérément souscrit à un accord international, limitant les opérations sous-marines contre les navires marchands, on eut vite fait de se rendre compte qu'elle entendait reprendre la guerre sous-marine exactement là où elle l'avait laissée lors de la dernière guerre. Forts de l'enseignement acquis durant ces quatre années, alors que l'adoption du système des convois, au printemps de 1917, devint le moyen de sauver l'Empire d'un désastre presque certain, peut-être ne fut-il pas aussi difficile, cette fois-ci, de prendre une décision. Aussi, le 8 septembre, soit cinq jours après la déclaration de guerre, l'organisation excessivement compliquée commençait de fonctionner dans le monde entier. Depuis ce temps-là, tous les navires marchands alliés et quelques-uns des pays neutres ont traversé l'Atlantique en convois plus ou moins nombreux. Quelques-uns des plus considérables, du point de vue tonnage, qui aient jamais pris la mer, sont partis des ports de l'est du Canada, à l'époque où le *Deutschland* voguait sur l'océan.

L'adoption des convois entraîne d'autres mesures de protection. Lorsqu'on laisse les navires circuler sur des parcours variés, cette diversité d'itinéraires suffit à les protéger. Il est possible qu'un ou deux se fassent prendre, mais les autres s'échappent.

Par contre, lorsqu'on met tous les oeufs d'une semaine dans le même panier, il faut veiller à ce qu'il n'arrive rien de fâcheux en cours de route. Pour cela, il faut faire escorter le convoi par un nombre suffisant de navires de guerre. Toutefois, la présence de cette escorte à proximité du convoi a un excellent avantage; c'est que tout corsaire ennemi, ou tout sous-marin ennemi, qui tente d'attaquer le convoi, doit nécessairement se placer à portée de tir de l'escorte de défense et ainsi risquer de se faire détruire.

## Avions et mines

Il y a deux autres principaux genres d'attaque contre lesquels il nous faut protéger notre marine marchande: les avions et les mines.

En ce qui concerne les attaques aériennes, nous avons encore trop peu l'expérience des grandes opérations de guerre pour pouvoir formuler une opinion catégorique.

Vous avez vu comment la guerre sous-marine nous a forcés d'adopter le système des convois. Certains prétendent que nous ne pourrions pas maintenir ce système en cas d'attaque aérienne. Je le répète, il est encore trop tôt pour affirmer quoi que ce soit, mais jusqu'ici les résultats ont été très encourageants. Il convient, toutefois, d'ajouter que toutes les vaines attaques aériennes dirigées contre nos convois dans la mer du Nord ont toutes eu lieu à portée des batteries anti-aériennes des côtes anglaises, qui ont ainsi suppléé dans une large mesure à la protection des convois.

Quant aux mines, nous avons là à affronter un problème d'ordre quelque peu différent. Il est pour ainsi dire impossible de protéger un navire contre les dégâts des mines et la seule solution consiste à prendre toutes les dispositions nécessaires pour éviter d'en frapper une. Autrement dit, le meilleur remède est de prévenir le mal. Les mines britanniques sont invariablement posées dans des zones bien délimitées et annoncées publiquement comme étant "dangereuses". Cette façon de procéder est conforme aux prescriptions de la convention de La Haye en 1909, à laquelle toutes les nations maritimes, y compris, bien entendu, l'Allemagne, ont volontairement souscrit.

Cependant l'Allemagne a voulu considérer ce solennel pacte international à sa façon habituelle: non seulement elle pose subrepticement des mines ancrées, mais place aussi des mines flottantes mobiles et maintenant elle a recours aux soi-disant mines magnétiques qui paraissent être animées par le champ magnétique des navires en acier.

En ce qui concerne les méthodes que nous employons pour combattre ce danger, je me contenterai de vous signaler le nombre sans cesse croissant de dragueurs de mines, qui prennent la mer chaque matin, bien avant le lever du jour, pour aller débarrasser les divers chenaux que l'on a l'intention de suivre ce jour-là. En temps de guerre, nous n'avons pas le temps, ni les navires, ni le désir de draguer toutes les mines que l'ennemi a pu semer dans l'océan.

Il nous suffit de choisir les voies particulières dont nous avons besoin pour la libre circulation du trafic et veiller à ce que ces voies soient déblayées chaque jour ou plus souvent, s'il le faut. Il n'est peut-être pas de travail plus dangereux, ni de plus monotone et plus ennuyeux que ce dragage routinier des chenaux maritimes. Les hommes qui l'effectuent méritent une mention spéciale.

## Hommage à nos marins

Avant de terminer, je tiens à profiter de cette occasion pour rendre un hommage bien mérité aux officiers et marins de la marine marchande britannique, qui sont déterminés à garder les mers en dépit de toute opposition. Ces hommes qui font le métier de matelot en temps de paix pour gagner leur existence, ne vont pas se laisser intimider par les nombreux dangers qu'offrent les attaques de l'ennemi, ni par les menaces impitoyables d'un adversaire sans principe visant à couler tous les navires marchands sans avertissement. C'est de la circulation ininterrompue du commerce maritime que dépend l'existence du commonwealth britannique. On ne saurait exagérer l'extrême importance de la tâche qu'accomplissent si bien ces marins. Leur principale mission consiste à assurer l'arrivée régulière et incessante dans le Royaume-Uni des denrées et matériaux qui sont les nerfs de la guerre.

Ils s'en acquittent aussi bien aujourd'hui que de 1914 à 1918. Le service de contrôle naval est en contact très étroit avec ces marins

et je suis heureux d'avoir l'occasion de vous dire l'admiration que nous éprouvons pour eux.

Lorsque M. Chamberlain a dit, dans son discours radiodiffusé du 26 novembre: "La sécurité de nos îles dépend de la vigilance de nos marins", il aurait pu aussi bien appliquer cette parole à tout l'Empire britannique. Je suis heureux de pouvoir vous informer que cette sécurité est entre bonnes mains.