

Les raids sur Zeebruges et Ostende

Benoît Strubbe

Pendant la Première Guerre mondiale, les ports belges de Zeebruges et d'Ostende constituaient une grave menace pour les forces alliées. De par leur situation, face à l'embouchure de la Tamise et à proximité de la Manche, ces ports allaient devenir les bases d'opérations les mieux placées pour la flotte de sous-marins et de torpilleurs allemands. En outre, Bruges était reliée à la fois à Zeebruges et à Ostende par un canal. Cela permettait de construire un bon abri pour les bateaux du *Marinekorps Flandern*, hors de portée des canons britanniques. À la fin de la guerre, les bateaux allemands qui opéraient depuis ces ports belges avaient à leur actif un tiers des pertes alliées en tonnage. Par ailleurs, les alliés étaient obligés de passer par la Manche, que ce soit pour amener de nouvelles troupes ou pour assurer la communication avec les îles britanniques et leur approvisionnement. En réponse à cette menace, la Dover Patrol britannique tenta, au cours des nuits du 22 au 23 avril et du 9 au 10 mai 1918, de bloquer les accès aux ports de Zeebruges et d'Ostende.



■ Afin d'assurer une meilleure protection de leurs sous-marins, les Allemands construisirent un bunker à sous-marins dans le port de Bruges. Celui-ci fut démoli à la fin des années 50 (Archives de la Ville de Bruges, Zeebruggefonds)

Contexte

Zeebruges et Ostende initialement ignorées

Les activités du *Marinekorps Flandern* depuis les ports belges pouvaient s'avérer décisives d'un point de vue stratégique. Pourtant, il fallut attendre fin 1917 pour que les Britanniques se rendent compte de la gravité de la menace et décident de bloquer les accès portuaires de Zeebruges et d'Ostende. Pour comprendre cette hésitation, il faut prendre en considération le déroulement plus large de la Grande Guerre.

Lorsque la 1^{ère} GM éclata en 1914, l'idée dominante était celle, optimiste, que la guerre serait de courte durée. Dans les deux camps, on était convaincu d'une victoire rapide et glorieuse. Le plan Schlieffen, suivant lequel l'Allemagne entendait passer par la Belgique et le Luxembourg, neutraliser l'armée de terre française et s'emparer des ports français sur la Manche afin de pouvoir attaquer facilement la Grande-Bretagne, fut un échec. La progression allemande fut stoppée entre autres par l'inondation d'une partie de la plaine de l'Yser. Les Allemands n'avaient pu conquérir que Zeebruges et Ostende. Au



■ L'entrée de la division de la marine à Bruxelles (Imperial War Museums, Q49147)



■ Quelques torpilleurs allemands de la Flandern Flottille en route vers la côte anglaise (Provinciale Bibliotheek Tolhuis)

départ, les Britanniques ne voulaient pas détruire ces ports, parce qu'ils pensaient pouvoir les reconquérir rapidement. Zeebruges et Ostende auraient alors pu s'avérer utiles pour le ravitaillement des troupes. De même, les Allemands n'envisageaient ces ports que comme un arrêt temporaire. Ils étaient tombés aux mains des Allemands relativement intacts; ils n'étaient protégés par aucun ouvrage de défense et n'étaient pas équipés pour l'amarrage, la réparation et l'entretien d'une flotte de guerre.

Les ports flamands prennent une importance cruciale

Fin 1914, la guerre de mouvement avait débouché sur une guerre des tranchées. L'optimisme initial s'était affaibli. De nombreux bateaux britanniques bombardaient la côte belge pour empêcher l'utilisation par les Allemands des ports d'Ostende, de Zeebruges et de Bruges. Dans le camp allemand, on voyait bien que la conquête des ports français sur la Manche n'était pas pour tout de suite. Les Allemands contrôlaient le port d'Anvers, bien équipé, mais ils ne pouvaient pas l'utiliser: emprunter l'Escaut eût équivalu à violer la neutralité néerlandaise, ce que les Allemands voulaient éviter. Pour cette raison, et par crainte d'un débarquement allié, le *Marinekorps Flandern* se mit à construire des ouvrages de défense côtiers et portuaires dans et autour de Zeebruges et d'Ostende. À partir de 1915, plusieurs batteries entrèrent en action, permettant de riposter aux bombardements britanniques. Il devint progressivement plus difficile d'attaquer les ports depuis la mer. Les sous-marins et torpilleurs allemands pouvaient désormais être employés plus souvent et plus efficacement depuis Zeebruges et Ostende. Les Britanniques, pour qui le trafic dans la Manche était crucial, plaidaient pour une attaque sur la flanc gauche du front, près de la

côte, afin de pouvoir attaquer les ports belges depuis la terre par de lourds bombardements. Quant aux Français, ils voulaient se concentrer sur le front dans l'arrière-pays. Les Français étant plus expérimentés, leur idée s'imposa au détriment de celle des Britanniques, qui fut provisoirement rejetée.

La menace de la Flandern Flottille

Jusqu'en 1916, la marine allemande avait surtout investi dans la flotte de haute mer (*Hochseeflotte*) et dans le déploiement dans la Mer baltique, tandis que le *Marinekorps Flandern* était traité en parent pauvre. Cette attitude changea quelque peu après la bataille du Jutland (31 mai-1^{er} juin 1916). Bien que les Allemands y remportèrent une victoire tactique, le blocus de la *Hochseeflotte* fut maintenu par les Britanniques. L'Allemagne comprit alors que ce blocus ne serait probablement jamais rompu et décida de mobiliser une partie des moyens réservés à la flotte principale devant la côte belge. Deux flottilles de torpilleurs furent ajoutées provisoirement à la flotte du *Marinekorps Flandern*, qui put dès lors se montrer plus offensif. Cette mobilisation renforcée et plus agressive depuis les ports belges provoqua une certaine inquiétude au sein de l'État-major britannique. Cette inquiétude se renforça lorsque l'Allemagne proclama la guerre sous-marine totale au début de l'année 1917. Les sous-marins allemands semèrent la panique et le chaos dans la Mer du Nord et la Manche. La moitié du tonnage total des bateaux alliés fut coulé au cours de cette seule année. Mais les sous-marins n'étaient pas les seuls responsables de cette hausse des naufrages de bateaux alliés. Fin 1916 et début 1917, les Allemands organisèrent différents raids avec des torpilleurs sur la Manche. La *Flandern Flottille* pouvait à présent perturber la ligne de communication et d'approvisionnement vitale entre la Grande-Bretagne et le continent.

Face à ce danger croissant, l'idée qu'il fallait trouver une solution finale pour les ports de Zeebruges et d'Ostende commençait à faire son chemin en Angleterre.

En 1917, on tenta une nouvelle fois de sortir de l'impasse des tranchées avec la troisième bataille d'Ypres (31 juillet-6 novembre 1917). Le commandement de l'armée britannique misait sur la percée du front près de Passendale pour reconquérir enfin les ports belges. Toutefois, cette offensive échoua. Le front n'avait été repoussé que de quelques kilomètres, coûtant la vie à des centaines de milliers de soldats. Le plan de reconquérir les ports belges depuis la terre fut dès lors progressivement abandonné. Le faire depuis les airs était tout aussi impossible en raison des abris en béton pour sous-marins que les Allemands avaient construits à Bruges. C'est ainsi que fin 1917, sous le commandement du vice-amiral britannique Roger Keyes, des plans furent ébauchés afin de bloquer les ports de Zeebruges et d'Ostende depuis la mer.

Le plan

Le plan britannique consistait à bloquer les ports d'Ostende et de Zeebruges en faisant couler de vieux navires de guerre remplis de béton en travers du chenal portuaire. Les sous-marins et torpilleurs allemands se retrouveraient ainsi emprisonnés dans les ports belges, au moins temporairement. Il fallut pas mal de temps pour mettre sur pied les plans d'attaque. L'ancien môle à Zeebruges était une cause particulière de tracas pour les Britanniques. Cette jetée en arc de cercle de deux kilomètres de long, devant l'entrée du port, avait été renforcée par les Allemands d'une série de batteries qui protégeaient l'ensemble du port. Il était crucial de détourner ces batteries afin que les bateaux de blocage puissent entrer sans difficulté dans le port. Cela nécessitait un débarquement de troupes britanniques sur le môle. Trois bateaux furent modifiés pour transporter ces troupes: l'ancien croiseur *Vindictive* et les ferry-boats *Iris* et *Daffodil*. Tandis que les troupes débarquaient, il fallait faire sauter un vieux sous-marin sous le viaduc reliant le môle à la terre ferme. Cela empêcherait que des renforts allemands ne viennent épauler leurs compagnons d'armes sur le môle. Pendant ce temps, les trois navires destinés à bloquer le port, le *Thetis*, l'*Intrepid* et l'*Iphigenia*, pourraient entrer dans le chenal portuaire plus ou moins tranquillement et se laisser couler dans l'entrée du port. Évidemment, les Allemands verraient ces bateaux arriver de loin. C'est pourquoi le plan prévoyait d'utiliser de petits bateaux rapides pour créer un épais rideau de fumée.

La situation à Ostende semblait beaucoup plus simple à première vue. Là encore, plusieurs batteries et nids de mitrailleuses protégeaient le port, mais il n'y avait pas de môle en arc de cercle. Un débarquement de

troupes semblait donc superflu. Il suffisait, semblait-il, que les navires de blocage Sirius et Brilliant se laissent couler en travers du chenal portuaire.

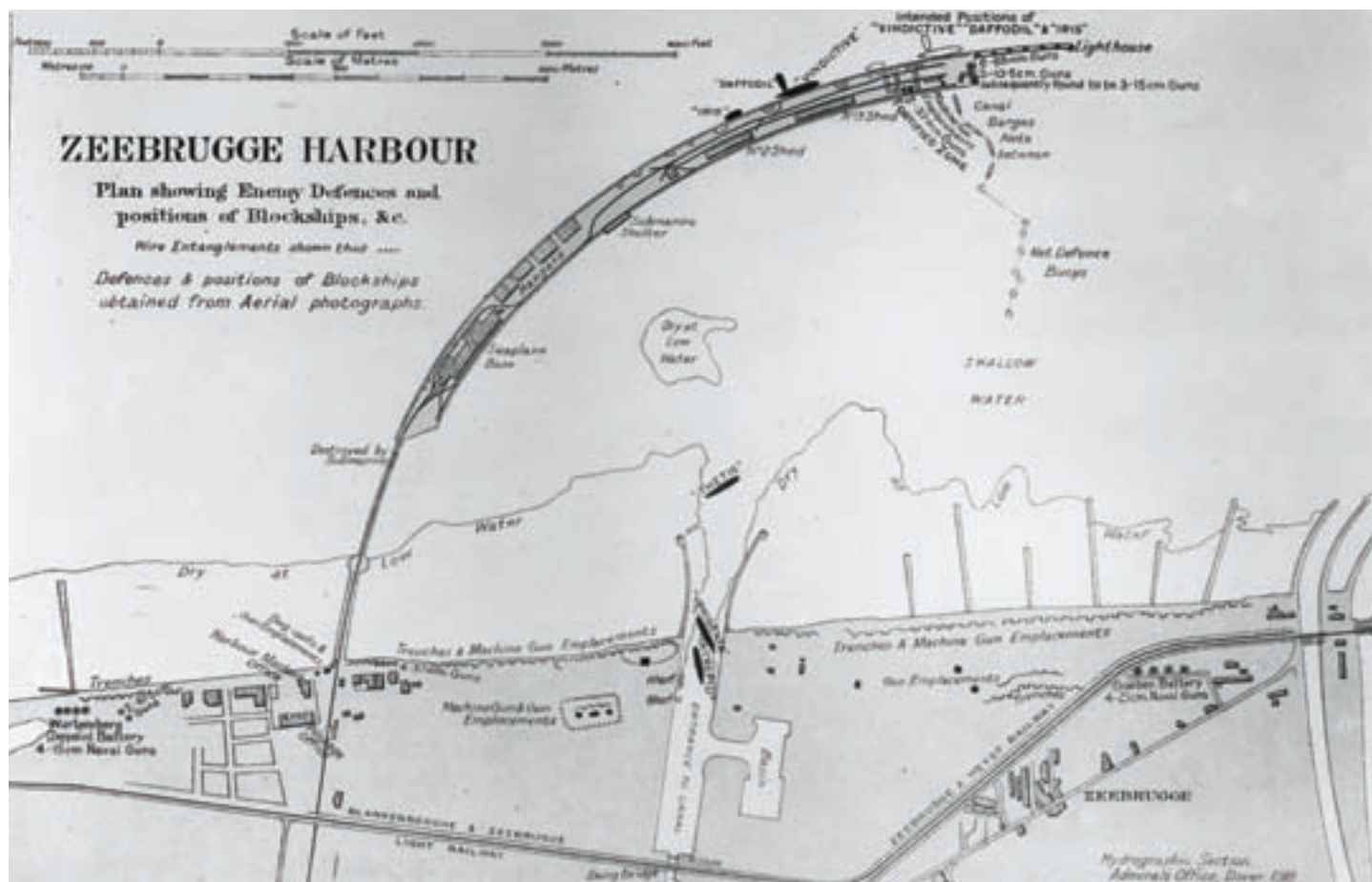
La réussite du plan d'attaque allait dépendre de quelques facteurs cruciaux tels que les conditions climatiques, la marée et la synchronisation. Un temps calme était indispensable pour l'utilisation optimale des petits bateaux et pour la réussite du débarquement sur le môle de Zeebruges. Un vent soufflant vers l'intérieur des terres devait maintenir le rideau de fumée devant les bateaux. Une marée haute était nécessaire pour escalader le môle élevé et permettre aux navires de blocage lourdement chargés d'entrer sans encombres dans le chenal portuaire. Tous ces facteurs devaient en outre être réunis vers minuit pour une utilisation optimale de l'obscurité. Deux tentatives furent abandonnées en raison des caprices de la météo. La flotte appareilla une troisième fois dans la soirée du 22 avril 1918.

Raid sur Zeebruges: le 22 avril 1918

Les deux parties de la flotte partirent ensemble jusqu'à quelques milles de la côte, avant de se séparer. L'objectif était que les flottes arrivent simultanément à Zeebruges et Ostende, de sorte que les Allemands n'aient pas le temps de se prévenir mutuellement. En effet, les plans du raid étaient tombés aux



■ Position des navires de blocage Iphigenia et Intrepid dans le port de Zeebruges après le raid (Archives de la Ville de Bruges, Zeebruggefonds)



■ Plan du port de Zeebruges avec les positions des navires qui devaient bloquer le port (Archives de la Ville de Bruges, Zeebruggefonds)

moins des Allemands lors d'une tentative antérieure. Lorsque les Allemands entendirent les moteurs des bateaux à Zeebruges, ils crurent d'abord qu'une attaque aérienne se préparait. Au bout d'un moment, ils comprirent que le brouillard au-dessus de la mer était en fait un rideau de fumée, et lancèrent quelques fusées éclairantes. Ils virent les cheminées britanniques et sonnèrent immédiatement l'alarme sur tout le littoral. Des fusées éclairantes et des projecteurs éclairaient l'ensemble du môle. Le bruit des moteurs de bateaux était désormais clairement perceptible mais le brouillard approchant restait suspendu comme un voile au-dessus des navires. Les monitors britanniques avaient entretemps commencé leurs bombardements.

Un peu avant minuit, une rafale de vent soudaine dissipa le rideau de fumée. Les contours du *Vindictive* étaient désormais nettement visibles. Les batteries ouvrirent le feu. Lorsque le *Vindictive* atteignit sa position le long du môle, la majorité des passerelles qui avaient été montées sur le bateau spécialement pour le débarquement étaient déjà détruites. La moitié des soldats qui se trouvaient sur le pont en attendant de pouvoir débarquer étaient morts ou blessés. Le bateau poursuivit néanmoins sa route. L'Iris et le Daffodil approchaient également du môle. Vers minuit et quart, les premières troupes débarquèrent sur le môle, et à peu près au même moment, le sous-marin britannique explosa sous le viaduc. Les troupes de débarquement détruisirent quelques nids de mitrailleuses et canons. Vers minuit et demi, les navires de blocage passèrent le môle. Le *Thetis*, qui se trouvait devant, tomba immédiatement sous un feu

nourri. Le vaisseau s'empêtra dans les filets que les Allemands avaient placé dans le port et s'échoua. L'équipage saborda le navire sur place. Pendant ce temps, l'*Intrepid* et l'*Iphegenia* avaient atteint l'entrée du port pratiquement inaperçus. Les deux équipages tentèrent de positionner les bateaux le mieux possible en travers du chenal portuaire avant de les faire exploser. Le raid semblait réussi, il était temps de se retirer.

Ostende, une attaque en deux temps

À Ostende, le *Sirius* et le *Brilliant* eurent moins de succès. Le rideau de fumée avait été dissipé de manière inattendue, faisant des deux bateaux une proie facile. Les bombardements des monitors britanniques ne parvinrent pas à faire cesser les tirs des batteries allemandes. Une pluie violente nuisait fortement à la visibilité et les Allemands avaient déplacé la balise de navigation marquant l'entrée du port. Par conséquent, les deux bateaux ne trouvèrent pas l'entrée du port et durent finalement être sabordés à l'extérieur du port, vers Bredene. Le raid sur Ostende fut un échec complet.

Une deuxième tentative eut lieu le 9 mai. La mission de bloquer le chenal portuaire fut cette fois confiée au *Vindictive*, rafistolé à la hâte après le raid sur Zeebruges, ainsi qu'au *Sappho*. Ce dernier n'atteignit jamais Ostende en raison d'une panne de machines. Le *Vindictive* y parvint, mais éprouva à nouveau des difficultés à trouver l'entrée du port. Après plusieurs allers-retours devant le port, le bateau finit par trouver l'entrée. Il entra dans le port sous le feu nourri des Allemands. Ces

tirs eurent pour effet d'aggraver les dégâts subis lors du premier raid, et l'une des hélices se rompit. Le *Vindictive* put alors difficilement manœuvrer, et il s'avéra vite impossible de le positionner en travers du chenal portuaire. Le capitaine saborda le navire sur place. Le chenal portuaire était à peine bloqué. La deuxième tentative ne fut donc pas non plus un succès retentissant.

Mission accomplie?

Les deux raids ont coûté la vie à plus de 200 militaires britanniques au total. Dans le camp allemand, seuls quelques soldats ont perdu la vie. À la lumière des pertes encourues sur le front de l'Yser, c'était un chiffre acceptable pour les Britanniques. Mais avaient-ils atteint leur objectif? Comment ces deux raids étaient-ils perçus dans les deux camps? Comment ce fait d'armes a-t-il influencé le déroulement ultérieur de la guerre? Pour savoir si les Britanniques ont atteint leur objectif, il suffit d'examiner si les entrées des ports de Zeebruges et d'Ostende ont effectivement été bouchées. Pour Ostende, ce n'était pas le cas. Le *Vindictive* n'a pas pu se positionner en travers du chenal portuaire en raison de son hélice cassée. À Zeebruges, l'*Intrepid* et l'*Iphegenia* étaient mieux positionnés, mais un nouveau chenal de navigation a été créé derrière les bateaux au bout de quelques jours. Les sous-marins et contre-torpilleurs ont donc pu à nouveau quitter le port peu de temps après le raid. Cependant, le raid a été un succès pour le moral des Britanniques. Même si les raids n'avaient pas atteint le but escompté, on pouvait lire partout qu'ils avaient été une réussite. La machine de



■ Le *Vindictive* sabordé le long de la jetée à Ostende (collection Freddy Hubrechtsen)

propagande anglaise continua de présenter toute l'opération comme un succès sans partage. Pendant des semaines, on affirmait que les ports belges avaient effectivement été fermés. Les nombreuses photos prouvent le contraire. On vantait aussi le courage des participants. Pas moins de onze *Victoria Crosses*, la plus haute distinction militaire en Grande-Bretagne, furent décernées pour les prestations des militaires britanniques durant les raids. De plus, par leur opération, les Britanniques avaient démontré qu'il était possible de percer la défense côtière allemande. Les raids permirent en tout cas de remonter le moral des alliés, qui en avaient bien besoin après la désillusion de la bataille de Passendale. Dans le camp allemand, les résultats des raids furent minimisés. Dans le rapport officiel de l'amiral Alfred von Tirpitz, on peut lire que peu de dégâts ont été occasionnés aux infrastructures portuaires, et que c'est à peine s'il y a eu des victimes. La propagande allemande présentait l'échec britannique comme une preuve de la défense supérieure de ses ports. Elle soulignait que les bateaux avaient à nouveau pu quitter le port au bout de quelques jours. En réalité, la confiance des Allemands était considérablement ébranlée. L'objectif des raids n'avait peut-être pas été atteint, mais les Britanniques étaient parvenus à percer plusieurs fois la défense côtière allemande, et temporairement, à mettre pied à terre. C'est pourquoi les Allemands aménagèrent des fortifications supplémentaires par la suite, en particulier dans les ports.

Le danger maîtrisé

Après les raids, le nombre de navires alliés coulés par le *Marinekorps* diminua sensiblement. Si cette baisse n'était pas due aux raids, à quoi pouvait-on l'imputer? La réponse à cette question est multiple. Ainsi, quelques bombardements britanniques avaient endommagé les écluses des ports, entraînant leur fonctionnement sporadique, mais ce contretemps ne fut que temporaire et dura jusqu'à fin juin. Néanmoins, les matières premières allemandes s'épuisaient après quatre ans de combat, ralentissant la production de nouveaux bateaux. Par ailleurs, d'un point de vue structurel, les alliés appliquèrent à partir de 1918 quelques nouvelles techniques éprouvées pour lutter contre les sous-marins.

En outre, à partir de 1917, les alliés se remirent à organiser des convois. Les convois d'escorte avaient déjà prouvé leur utilité depuis plusieurs siècles. L'idée était simple: il s'agissait de faire voyager ensemble plusieurs navires marchands escortés par quelques bâtiments de guerre. Il n'est donc guère étonnant que les alliés aient d'abord renoncé à utiliser cette technique pendant la Première Guerre mondiale. Les arguments contre les convois étaient multiples et variés. Si un convoi rencontrait un cuirassé ennemi, il n'avait pas l'ombre d'une chance, à moins



■ Cette peinture qui se trouve dans la *Gemeenschapshuis* de Zeebrugge montre le raid sur Zeebrugge, avec un certain sens du drame (Decleer)



■ Un convoi britannique de la Royal Navy zigzague à travers une zone dangereuse dans l'Océan Atlantique (*Imperial War Museums, Q19954*)

d'être également protégé par un cuirassé. Or, il était beaucoup trop cher de faire accompagner chaque convoi par un cuirassé. De plus, lorsqu'on naviguait en convoi, il fallait limiter la vitesse du groupe à celle du bateau le plus lent, et attendre au port le départ d'un nouveau convoi pour pouvoir repartir, ce qui, pensait-on, faisait perdre beaucoup de temps et d'efficacité. Enfin, les Britanniques pensaient qu'en déchargeant tout un convoi, on risquait d'excéder la capacité du port.

Ces arguments furent toutefois réfutés un par un. Le blocus britannique des cuirassés allemands les empêchait de circuler librement et d'attaquer des convois. La perte de temps et d'efficacité s'avérait plus importante lorsqu'un navire était coulé. Enfin, il suffisait d'annoncer à temps l'arrivée d'un convoi

pour s'assurer que le port concerné puisse se préparer au déchargement des navires. On se mit donc progressivement à organiser davantage de convois, avec succès. À cela s'ajoutaient quelques nouvelles techniques qui semblaient prometteuses. Fin 1917, l'ASDIC, ancêtre du sonar, fut mis au point par les Britanniques. Cet appareil envoie des impulsions sonores qui se réfléchissent sur un objet immergé, l'écho étant alors réceptionné par l'appareil. La mesure du temps écoulé entre l'émission et la réception d'une impulsion permet de déterminer la profondeur (distance) de l'objet. C'est aussi durant la 1^{ère} GM que fut développée la grenade anti-sous-marine, un explosif qui n'explose qu'à une profondeur donnée. L'ASDIC et la grenade anti-sous-marine allaient s'avérer des armes



■ À gauche: Le monument d'origine au coin de la De Maerelaan et de la digue à Zeebruges fut démantelé durant la Deuxième Guerre mondiale et emmené en Allemagne. Le monument actuel date de 1984. À droite: Les fragments de la jetée percutée par le Vindictive, sur l'Admiraal Keyesplein à Zeebruges (Provinciale Bibliotheek Tolhuis)

très puissantes dans la lutte contre les sous-marins.

Enfin, l'amiral Roger Keyes ne se contenta pas de planifier et de diriger les raids, il imagina aussi de nombreuses autres mesures pour entraver la circulation de bateaux allemands dans la Manche. Par exemple, il fit placer des filets anti-sous-marins supplémentaires avec des mines et organisa des patrouilles anti-sous-marins. Les sous-marins avaient alors le choix entre être coulés par les patrouilles ou s'empêtrer dans les filets de mines installés. Toutes ces mesures et circonstances firent que les sous-marins et torpilleurs allemands eurent de plus en plus de difficultés à perturber le ravitaillement des alliés dans la Manche.

Avant tout un stimulant pour le moral

Les raids sur Zeebruges et Ostende ont indubitablement stimulé le moral de la Triple Entente. Grâce au culot des hommes qui y participèrent et à la manière dont l'information fut relayée ensuite dans la presse, les soldats dans les tranchées crurent à nouveau en la possibilité d'une victoire. Ce stimulant arriva à point nommé après la défaite dans la bataille de Passendale, et surtout après les frustrations et l'inquiétude causées par les offensives allemandes du printemps. En même temps, l'effet réel des raids fut initialement surestimé par les alliés, consciemment ou non. La gêne entraînée par les bateaux sabordés fut modérée: après quelques jours seulement, les bâtiments de guerre allemands purent à nouveau accéder à la mer. La baisse du nombre de navires torpillés était surtout imputable à l'épuisement des matières premières, à l'organisation de convois, à l'application de nouvelles techniques et aux mesures prises par Keyes contre les sous-marins. Quoi qu'il en soit, les raids sur Zeebruges et Ostende furent imités jusque



■ En haut: Le monument Vindictive à Ostende a été récemment déplacé (Provinciale Bibliotheek Tolhuis). En bas: La proue du HMS Vindictive sur le nouveau site près de l'estacade est d'Ostende, lors de son inauguration officielle le 24 mai 2013 (Marnix Pieters, Agentschap Onroerend Erfgoed)

pendant la Deuxième Guerre mondiale. Le 28 mars 1942, les Britanniques menèrent avec succès un raid sur Saint-Nazaire, détruisant le bassin de radoub du port le plus important de la côte Atlantique, le seul bassin de radoub suffisamment grand pour réparer des cuirassés. Les bâtiments de guerre allemands durent dès lors retourner en Allemagne pour les réparations.

Mémoriaux des raids sur Zeebruges et Ostende

Aujourd'hui, différents monuments, tant en Angleterre qu'en Belgique, nous rappellent les opérations qui se sont déroulées en avril et en mai 1918. À Zeebruges, à l'angle de la digue et de la Baron de Maerelaan, on peut voir aujourd'hui encore un monument dédié à Saint George's Day. L'apparence du monument est restée inchangée depuis 1984. Un plan du raid est accompagné de plaques commémoratives pour les navires de blocage et le sous-marin. Sur l'Admiraal Keyesplein, également à Zeebruges, un monument a été réalisé à partir des fragments de la jetée percutée par le Vindictive lorsqu'il tentait de débarquer ses troupes.

Enfin, la proue du Vindictive et les mâts du Thetis et de l'Intrepid, qui se trouvaient depuis des années dans la Graaf de Smet de Naeyerlaan à Ostende, ont été récemment restaurés et sont désormais visibles à hauteur de la jetée est du port d'Ostende.

Sources

- De Groot B. (2012). Van Duitse Bocht tot Scapa Flow. De oorlog ter zee 1914-1918.
- Deseyne A. (2007). De kust bezet 1914-1918, Bruges.
- De Vos L. (2003). De Eerste Wereldoorlog, Louvain.
- Karau M. (2003). Wielding the Dagger. The Marinekorps Flandern and the German War Effort 1914-1918, Westport.
- Prince S. (2010). The blocking of Zeebrugge. Operation Z-O 1918, Oxford.
- Ryheul J. (2010). Marinekorps Flandern, Erembodegem.