

Une « force » belge en mer?

Luc Vandeweyer

Durant la Première Guerre mondiale, l'Allemagne a plongé la Belgique dans la misère. Elle est parvenue à infliger à notre pays de graves dommages, y compris en mer. La Belgique a perdu 44 bateaux, ce qui en tonnage représentait 35,5 % de sa flotte commerciale. La guerre a également coûté la vie à près de 300 marins, soit 19 % du personnel navigant, un pourcentage qui dépasse même celui des militaires tués au front. Ces pertes incroyables avaient aussi de lourdes conséquences d'un point de vue stratégique, car elles compromettaient le renfort des forces armées sur le front de l'Yser et l'approvisionnement en nourriture de la population affamée dans le pays occupé. La Belgique ne faisait-elle rien pour contrer la destruction progressive de sa flotte commerciale? Et bien si! Malgré la nécessité de fortifier autant que possible l'armée sur le front de l'Yser, le commandement a également envoyé des militaires se battre en mer. Cela n'allait toutefois pas de soi car les forces armées n'avaient aucun passé maritime et ne possédaient pas de navires de guerre. La Belgique misait depuis plusieurs générations sur une stratégie terrestre axée sur la préservation d'un refuge national qui n'était autre que la place forte d'Anvers. À l'intérieur de cette ceinture de forts lourdement défendue, le cœur de la ville devait survivre à une invasion jusqu'à ce que l'ennemi soit chassé par les grandes puissances. Malgré cela, l'armée belge devait aussi être présente « sur l'eau ». En effet, la place forte d'Anvers était divisée en deux par l'Escaut et en cas de siège, le génie devait installer des ponts flottants afin de permettre le déplacement de troupes et l'approvisionnement. Il était donc capital que les militaires belges contrôlent ce large fleuve. La Mer du Nord, en revanche, c'était une autre paire de manches...

Les autorités Belges se jettent à l'eau.

Dans cette stratégie, la navigation belge n'avait jamais joué de rôle important. La Belgique était néanmoins contrainte de porter une certaine attention à ses eaux territoriales à la superficie limitée. En effet, en 1839, le pays s'était vu imposer le statut de neutralité armée. Cela impliquait qu'il devait défendre ses frontières par les armes. Mais durant de



■ Avant la 1^{ère} GM, la Belgique ne disposait pas d'une Marine ou de bateaux pouvant être utilisés de manière crédible contre les navires de guerre intrusifs. Elle possédait toutefois des navires garde-pêche comme ce *Ville d'Anvers* qui, en plus de missions de pêche, pouvait contribuer à trancher des litiges en mer (Collection VLIZ)

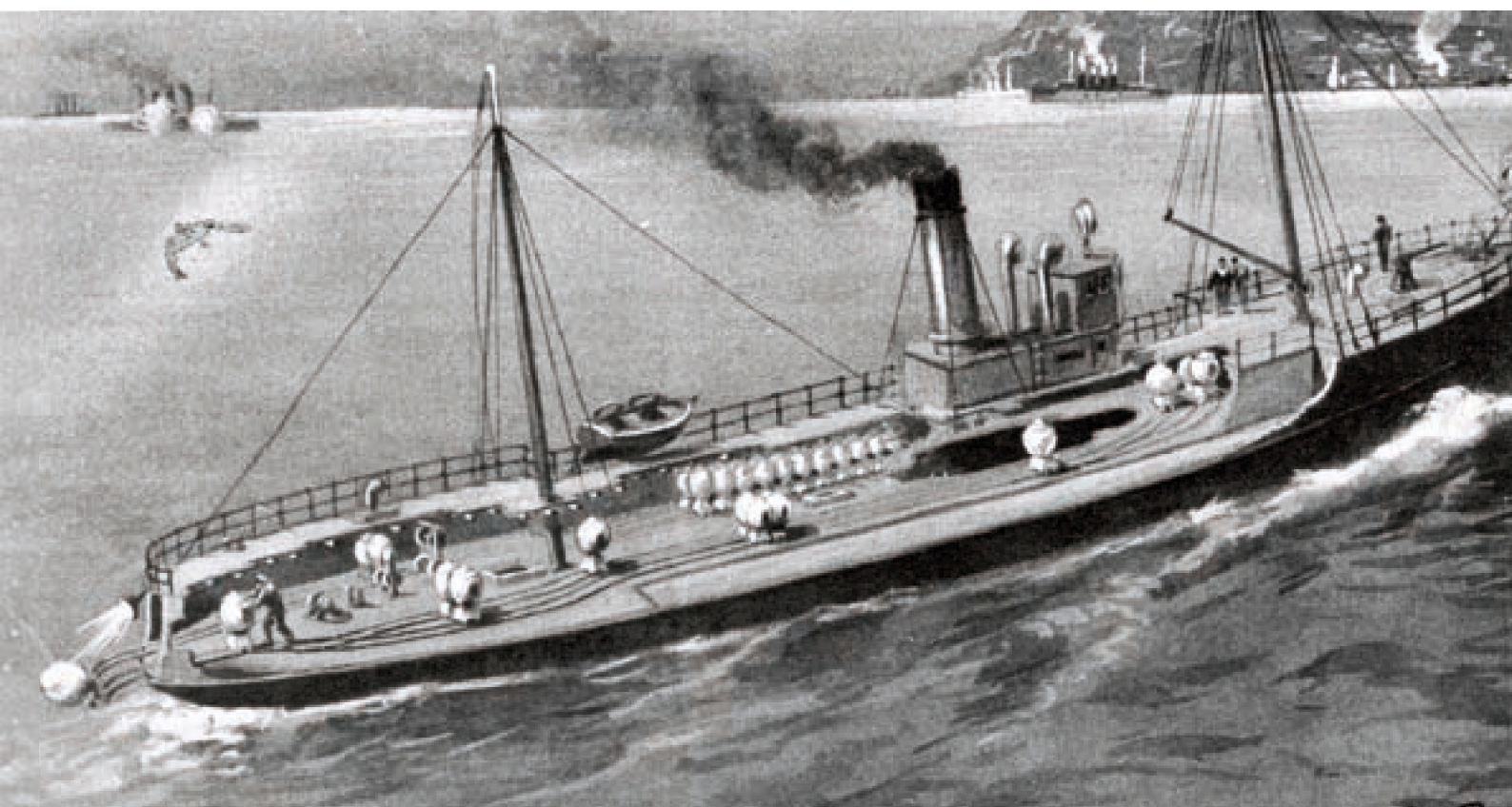
nombreuses décennies, il s'est trouvé dans l'impossibilité d'affecter des bateaux pouvant s'opposer de manière crédible à des navires de guerre intrusifs. L'arme principale était le canon, et un petit pays comme la Belgique ne pouvait pas se permettre de suivre efficacement les évolutions de l'artillerie sur les cuirassés.

Afin de garantir une présence des autorités en mer et – conformément à la loi du 6 janvier 1884 et aux accords avec les pays voisins – d'exercer une certaine compétence policière, la Belgique disposait de navires garde-pêche. Ces bateaux avaient pour mission d'exercer un contrôle sur la pêche, mais aussi de trancher les litiges et d'apporter une assistance aux pêcheurs en cas de besoin. L'un de ces navires garde-pêche était le *Ville d'Anvers* (en mer depuis 1886), un « aviso ». Ces bateaux petits mais rapides, équipés d'une voile et d'un moteur, étaient aussi utilisés pour la formation des officiers de marine et des militaires. L'un d'eux, le comte de Borchgrave d'Altena, souhaitait se développer dans le domaine maritime. Le gouvernement demanda à la marine française de lui permettre d'acquérir une expérience

pratique sur l'un de ses navires de guerre. Bien qu'il pût acquérir de l'expérience en France pendant onze ans et demi, cela ne donna pas lieu à la création d'une marine militaire propre à la Belgique.

Il y avait toutefois du changement dans l'air. Le développement technique de la torpille, initialement une bombe flottante, en torpille automotrice équipée de son propre moteur, constitua une menace supplémentaire à prendre très au sérieux par les navires, y compris pour les navires de guerre les plus solides. De même, les mines marines représentaient un grand danger pour qui naviguait en mer. Ces armes pouvaient en outre être utilisées par des bateaux de taille relativement modeste. L'époque de l'impuissance maritime était ainsi révolue.

À la veille de la 1^{ère} GM, la Belgique n'avait pas de marine militaire, mais disposait d'une administration civile ayant des compétences maritimes. Cette marine avait sous sa compétence les navires garde-pêche, mais était aussi responsable des bateaux-pilotes et des malles de la ligne Ostende-Douvres. Dans les bureaux de la marine, on reconnaissait la menace croissante de la guerre en Europe.



■ Ce dessin expliquait au public allemand comment installer un barrage de mines flottantes devant un port (Die Wochenschau, 1915)

Mais on ne pensait pas à constituer une capacité de combat. En 1907, une conférence de la paix avait encore été organisée à La Haye, lors de laquelle la diplomatie internationale s'était employée avec succès à étendre le droit de la guerre. On espérait ainsi limiter autant que possible la violence et offrir à la navigation civile (y compris la flotte commerciale) des garanties de sécurité. Il allait pourtant s'avérer que cela apportait une réponse insuffisante à la situation internationale de plus en plus menaçante, et plus spécifiquement à la question de savoir comment protéger la bande côtière.

Des forces armées en mer ?

Faire front contre les navires de guerre étrangers

Grâce à la convention adoptée à La Haye, il devenait juridiquement possible d'armer des navires commerciaux et de les transformer en « croiseurs auxiliaires ». La condition à remplir était que l'équipage porte un uniforme et soit soumis à une discipline militaire. Cela devait permettre à la Belgique de marquer également en mer son statut de neutralité armée, à moindre coût et à relativement court terme. Un grand soulagement pour « Bruxelles », qui voulait absolument maintenir la guerre derrière ses portes et devait pour ce faire forcer sa neutralité coûte que coûte.

La Marine ne resta pas non plus impassible. Dans un rapport du 25 octobre 1910, l'ingénieur A. Pierrard, haut



■ Charles de Broqueville (Wikipédia)

fonctionnaire de la Marine, avança que les paquebots des autorités pouvaient être armés d'artillerie. Il proposa également de remplacer les navires garde-pêche existants par des bateaux ayant des capacités militaires. On pouvait éventuellement aussi envisager d'acquérir des bateaux et de les transformer afin qu'ils soient en mesure de poser des mines marines. Ce n'est que par de tels moyens que la Belgique pouvait faire front à l'intrusion de navires de guerre étrangers

dans ses eaux territoriales et, au besoin, faire la démonstration de ses forces. Cette intrusion de navires de guerre étrangers était d'ailleurs un réel problème. Dès l'été 1913, des sous-marins et torpilleurs français pénétrèrent à plusieurs reprises les eaux nationales. Du courrier fut échangé à ce propos entre les départements concernés à Bruxelles. Mais jusque-là, la Belgique n'avait pas de bateaux armés, et ne pouvait donc rien faire si ce n'est protester. Le danger était surtout que de tels faits pouvaient être invoqués par d'autres puissances pour accuser la Belgique de ne pas être réellement neutre. Cela pouvait donc provoquer une invasion. Il fallait absolument faire quelque chose.

Les projets de de Borchgrave et De Broqueville étouffés dans l'œuf

La Belgique planchait déjà sur un élargissement systématique de ses forces militaires depuis 1909. L'homme d'État catholique Charles de Broqueville joua un rôle important à cet égard. Afin d'imposer le programme d'armement, qui était très controversé, y compris au sein de son propre parti, il conjugua les fonctions de chef du gouvernement et de ministre de la Guerre. Il put étendre sensiblement le service militaire obligatoire et agrandir ainsi considérablement l'armée de terre. Pour ce qui est de la mer, en revanche, on ne s'y intéressa qu'en 1913. Ce n'est qu'à ce moment que le rapport de Pierrard atterrit sur le bureau du ministre de l'époque, soit plusieurs années après sa rédaction. La menace de la guerre s'était entretemps accentuée. Les nouveaux navires



■ Ce paquebot ostendais *La Flandre* se trouvait au port d'Ostende lorsque les Allemands arrivèrent le 15 octobre (14-18 en mer. Navires et marins belges pendant la Grande Guerre, Freddy Philips)

garde-pêche pouvaient-ils en cas de besoin être convertis en torpilleurs? C'était en tout cas faisable d'un point de vue technique, comme l'avait démontré la marine française. Deux de ces paquebots purent en outre recevoir l'équipement nécessaire pour servir en tant que poseurs de mines. Cela allait déjà permettre à la Belgique de bloquer l'accès aux ports maritimes d'Ostende et de Zeebruges. Un tel acte allait constituer un signal fort.

Le ministre voulait absolument faire quelque chose. Le 22 mai 1914, il envoya un rapport singulier au chef de l'État le Roi Albert 1er. Son contenu n'était pas très rassurant. La Belgique ne pouvait ignorer la possibilité d'un débarquement ennemi par les ports maritimes. Il fallait en outre tenir compte de l'importance de Zeebruges pour garantir à long terme l'approvisionnement du pays. Les Pays-Bas, neutres, pouvaient en effet fermer

l'Escaut. Il était donc nécessaire d'y déployer des capacités défensives. Entre-temps, de Borchgrave d'Altena avait déjà utilisé ses connaissances maritimes pour la fortification de la ville d'Anvers, mais il ne comptait pas en rester là. De Broqueville proposa au Roi de mettre sur pied une véritable marine capable de défendre non seulement l'Escaut mais aussi et surtout la côte de la Mer du Nord. De Borchgrave pouvait en prendre le commandement.

Cette proposition, lancée fin mai 1914, allait toutefois être rattrapée par l'évolution de la situation internationale. La guerre était désormais sur le point d'éclater. Début juillet, le chef de la Marine fut informé du projet de mettre en sécurité les meilleurs bateaux en propriété d'État à Anvers afin de les préserver d'une éventuelle réquisition par les marines belligérantes. Des réserves supplémentaires de carburant furent également constituées. À partir de fin juillet, l'armée commença à se mobiliser de manière ostentatoire. En vain. Le 2 août, la Belgique reçut un ultimatum de l'Allemagne, auquel le gouvernement opposa un refus catégorique.

Une invasion ennemie venant de l'est.

Anvers aux avant-postes

À ce moment, ce fut le branle-bas de combat. Le génie se mit à poser des ponts flottants sur l'Escaut, ce qui nécessitait du matériel de navigation. La garnison de la place forte disposait de pontonniers dans ses



■ Le pont flottant au-dessus de l'Escaut à Anvers, 1914 (Archives de la Ville d'Anvers)

rangs, mais il existait aussi depuis avril 1903 une « compagnie de torpilleurs et d'artificiers » afin de défendre l'Escaut à l'aide de pièces d'artillerie et de mines. Ces torpilleurs et artificiers disposaient de quelques petits bateaux équipés d'un canon léger. Lorsque l'invasion allemande débuta le 4 août 1914, le gouvernement fit en sorte qu'une partie de l'administration de la Marine déménage vers la place forte d'Anvers. Entretemps, la côte continuait à causer des soucis, tandis que la réalisation des plans maritimes se faisait toujours attendre. De Borggraeve fut nommé « commandant de la surveillance côtière », mais il n'avait pas de moyens à sa disposition, si bien que la Belgique restait dépendante d'un appui étranger. Ceci fut clairement démontré par l'appel du pays au gouvernement britannique afin de pouvoir continuer à assurer la ligne Ostende-Douvres. En effet, le 6 août, l'une des malles avait dû faire demi-tour parce qu'une bombe flottante avait été aperçue. De tels explosifs pouvaient aussi atteindre l'Escaut en étant transportés par la marée montante. Le gouvernement britannique répondit que leur amirauté ne pouvait promettre qu'elle enverrait un navire de guerre pour rendre des bombes flottantes inoffensives.

La force d'invasion allemande ne se tourna vers la place forte d'Anvers que de nombreuses semaines après l'invasion. À partir de fin septembre, l'artillerie allemande perça systématiquement la ceinture de forts, et la place forte s'avéra rapidement indéfendable. Le 6 octobre, le Roi décida d'envoyer le gros de l'armée en direction de la côte. Les ponts flottants sur le fleuve avaient amplement démontré leur utilité. Ils devaient à présent être détruits.

La retraite se poursuit

L'objectif était d'aménager autour des ports d'Ostende et de Zeebruges une « base » afin que l'armée puisse à nouveau se préparer à livrer bataille. La valeur stratégique des ports maritimes devint soudain une évidence. Mais la pression allemande était trop forte. Aussi, l'armée continua-t-elle de marcher en direction de la frontière française, omettant de détruire les installations portuaires. L'ennemi s'empara ainsi de la majeure partie de la côte belge. Il ne fut stoppé que dans la plaine de l'Yser, en partie grâce à une inondation déclenchée, durant la seconde moitié d'octobre.

La retraite des ministres ne prit fin qu'au port français du Havre. Quelques hauts fonctionnaires de la Marine furent également du voyage. Pierrard était parmi eux. Il y avait du pain sur la planche, car la flotte commerciale belge avait en grande partie échappé à l'emprise allemande, et un grand nombre de pêcheurs étaient amarrés dans des ports français, hollandais ou britanniques. Le pays avait donc encore des ressources pour contribuer à la lutte contre les forces d'invasion, y compris en mer. Malgré cela, la Belgique attendit longtemps avant d'engager pleinement des navires marchands et de



■ Une torpille frôle un bateau ennemi (Die Wochenschau, 1915)

pêche dans le combat. Ce n'est qu'avec l'arrêté-loi du 2 février 1916 que la réquisition des navires fut dûment réglée.

La marine allemande montrait à présent les dents. Le 12 décembre 1916, Pierrard fit savoir à son ministre que 16 navires belges avaient déjà été coulés. Il va de soi que la sécurisation des cargos restants était cruciale. Il demanda si l'armée belge pouvait placer des pièces d'artillerie et des canonnières sur les navires afin de pouvoir au besoin combattre les attaquants allemands.

Navires armés.

À cette époque, 66 bateaux à vapeur naviguaient encore sous pavillon belge, pour un tonnage total de 180.640 tonnes. Parmi ceux-ci, 25 furent complètement réquisitionnés par l'État, et 25 autres faisaient exclusivement des transports pour le « Comité » (Comité National de Secours et d'Alimentation/ Nationaal Hulp- en Voedingscomité), au service du ravitaillement du pays occupé.

Ces bateaux devaient absolument être protégés. Les 16 autres bateaux étaient plus ou moins libres, mais étaient susceptibles d'être réquisitionnés. En effet, tous les États belligérants manquaient de capacité de

transport. Pierrard fit remarquer que bon nombre de ces bateaux étaient trop petits et trop fragiles pour effectuer des traversées transatlantiques. Il était en outre très préoccupé par le ravitaillement du peuple dans le pays occupé. Ce ravitaillement ne pouvait être compromis par de nouvelles mesures de militarisation de la flotte.

Début 1917, il y avait à ses yeux trop peu de bateaux belges pour approvisionner en vivres indispensables le pays occupé. Il redoutait que ce manque de capacité de transport se fasse encore ressentir après la guerre. Aussi Pierrard tira-t-il la sonnette d'alarme, le 4 février 1917, dans une note au ministre des communications, Paul Segers. Il trouvait effrayant que le volume de cale encore disponible soit aussi faible, d'autant plus qu'on allait encore certainement en perdre davantage en raison de l'agression des sous-marins allemands. Il espérait que l'armement des navires de commerce puisse remédier à ce problème. Car les navires de commerce américains allaient désormais aussi être armés de pièces d'artillerie, tant sur le gaillard d'avant que sur le gaillard d'arrière. Ses appels alarmants ne sont guère étonnants. Le 1^{er} février 1917, l'Allemagne avait annoncé qu'elle passerait à la guerre de destruction totale de la navigation



■ La production de torpilles en Allemagne (Marinekorps Flandern, *De Vlaamse kust en het hinterland tijdens de eerste Wereldoorlog*, Johan Ryheul)

commerciale de l'ennemi, bateaux de pêche compris. À partir de ce moment, la lutte contre les sous-marins devint une priorité absolue du côté des alliés. La Belgique ne pouvait s'y soustraire. Début mai 1917, la Marine créa officiellement le Dépôt des Équipages.

Le Dépôt des Équipages: une épine dans le pied de la Marine

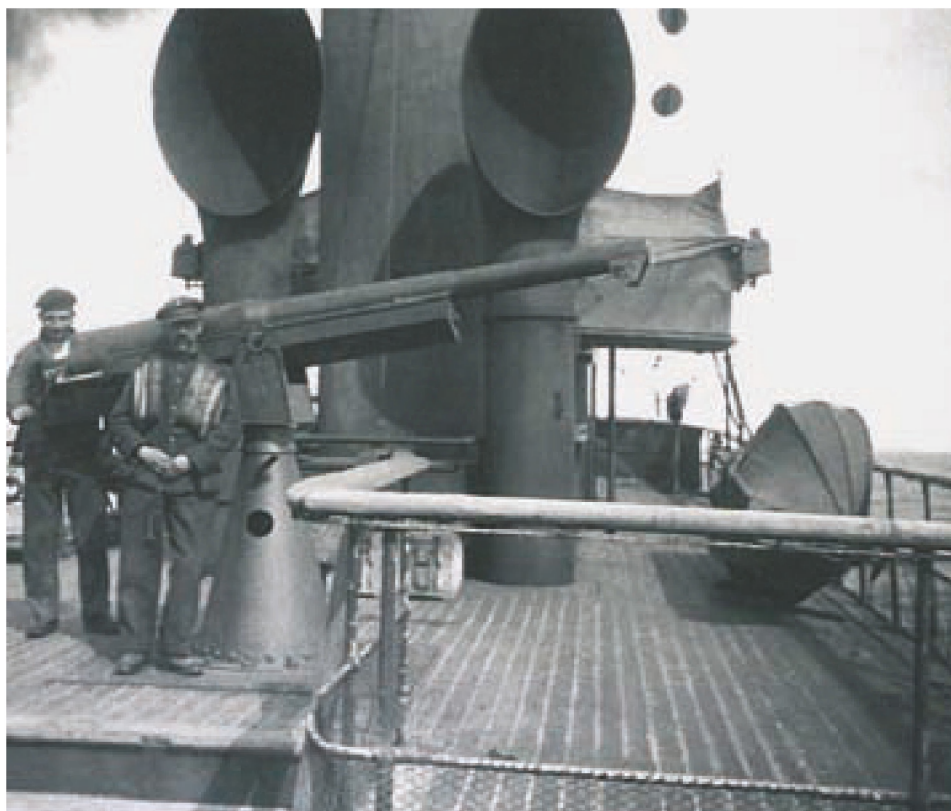
En réalité, cette décision était déjà tombée en janvier, lorsque les ministres compétents avaient ordonné la formation d'une force navale militaire en plus de la marine civile. Ce *Dépôt* était en fait un centre de formation et de distribution pour marins et devait permettre de remplacer des membres de l'équipage de nationalité neutre par des Belges. En effet, ces neutres se retiraient à présent massivement maintenant que leur propre vie était en grand danger. Le 3 mai 1917, le cabinet du ministre de la Guerre fit savoir au Grand quartier général que le *Dépôt* servirait également à la formation militaire des marins et canonniers pour les pièces d'artillerie qui seraient placées à bord. Le *Dépôt* s'implanta à Grand-Fort-Philippe, près du petit port français de Gravelines. Outre un état-major et des infrastructures de formation, il comptait deux compagnies de matelots et un peloton de canonniers de marine.

La coopération entre les militaires et la Marine n'était toutefois pas une évidence. Leurs objectifs étaient trop éloignés. La Marine voulait consacrer le plus grand volume de soute possible au fret, tandis que le département Guerre voulait constituer une capacité de combat afin de protéger ce transport de fret. Cela nécessitait que les bateaux restent un moment à quai afin que l'on puisse les équiper de pièces d'artillerie.

Cela semblait difficile aux yeux de la Marine. Le 26 octobre 1917, Pierrard reçut la visite de Cornellie et d'un autre officier. Cornellie avait été capitaine d'un paquebot mais était aussi officier de réserve et à présent militaire. Les deux officiers informèrent Pierrard que le commandement du *Dépôt* passait entièrement aux mains des militaires. Pierrard leur expliqua le point de vue de la

Marine: le *Dépôt* devait être une réserve de marins compétents et ensuite seulement un centre de formation de militaires destinés à livrer bataille. A son avis, la tâche des militaires consistait seulement à donner une telle formation aux canonniers. Rien de plus. Et il ajouta que les expériences les plus récentes montraient que l'équipage d'artillerie à bord faisait souvent preuve d'une maîtrise insuffisante de sa spécialité. Selon lui, les militaires devaient donc commencer par balayer devant leur porte. Pierrard dit toutefois que l'ancien navire garde-pêche Ville d'Anvers serait bientôt cédé à Cornellie et était mis à disposition à Calais à des fins de formation. Ce bateau devait permettre de former les mécaniciens de marine et canonniers en mer dans des conditions proches de la réalité. Cornellie connaissait bien ce bateau car il y avait servi en tant qu'officier. La Marine continuait toutefois d'exiger que le capitaine et le chef mécanicien rendent des comptes à l'administration civile.

La Marine souhaitait réduire l'emprise des militaires car elle craignait que les bateaux soient également affectés au profit de l'effort de guerre allié. Cela aurait pu déclencher une réaction allemande qui aurait menacé le ravitaillement du pays occupé. C'est la raison pour laquelle Pierrard souhaitait que la Marine reste l'administration directrice en matière d'affectation de la navigation belge. Le département Guerre était à son avis mal placé pour intervenir sur cette question délicate. Ce conflit ralentissait indubitablement la constitution d'une force en mer. Bultinck, collègue de Pierrard et



■ Un canon classique de 75 mm, monté sur un affût de 1916. De nombreux navires marchands furent équipés de ce type de canon (14-18 en mer. Navires et marins belges pendant la Grande Guerre, Freddy Philips)



■ Les torpilles portaient une charge explosive très lourde mais pouvaient être lancées par un bateau relativement petit. La propagande allemande illustre par ce dessin les opérations de la Flandernflotille dans le canal (Die Wochenschau, 1915)

représentant de la Marine belge à Londres, avait un tout autre avis. Il était favorable à une étroite collaboration, même avec les marines des alliés.

Des canonnières à bord.

Bultinck avait eu sous les yeux un rapport datant du 19 novembre de M.C. Simon, ancien capitaine du port de Bruges. Dans ce rapport, ce dernier posait la question de savoir si la préparation quasi inexistante du capitaine était la cause des lourdes pertes essuyées par la flotte marchande belge. D'après l'expérience britannique, un capitaine bien formé avait 95% de chances d'échapper à un sous-marin allemand en approche. L'homme ne perdit pas de temps et vanta le cours britannique auprès de l'Union des armateurs belges, établie à Londres. Il fut également entendu sur le continent. En décembre, le département Guerre décida d'envoyer huit officiers du Dépôt des Équipages suivre le cours britannique. Avant cela, seuls deux capitaines belges avaient eu cette opportunité. Ces derniers avaient convaincu Bultinck. C'était à présent au tour

du département Guerre.

Pierrard se montra conciliant. Les canonnières furent en effet placés sous le commandement du capitaine. Le cours allait améliorer le commandement et donc renforcer l'autorité du capitaine. Il appréciait également que Bultinck fasse de son mieux pour que les capitaines de malles suivent ce cours. Le cours ne durait finalement que quatre jours. Le rapport de Cornellie du 23 février 1918 sur cette formation mettait surtout l'accent sur l'utilité de la démonstration pratique en mer. Celle-ci comportait une attaque de sous-marin et un exercice de tir avec le canon de bord. L'équipage d'artillerie ne comptait que trois militaires, de sorte que les membres de l'équipage civil devaient les aider à utiliser le canon et à faire le guet. Concrètement, chaque participant au cours pouvait tirer six coups en mer sur une cible remorquée. Les officiers de marine civils apprenaient également comment manier le canon. Ils visitaient même l'intérieur d'un sous-marin. La formation était donc courte mais intensive et particulièrement axée sur la pratique.

Le cours montra aussi clairement que beaucoup de personnes à bord des navires belges n'étaient pas suffisamment

familiarisées avec le canon de bord. Une telle formation n'arrivait donc pas trop tôt. Mais l'utilisation de canons de bord présentait elle aussi des inconvénients. Le canon à « trajectoire tendue » ne pouvait être utilisé que contre les sous-marins allemands qui effectuaient leur approche en surface et voulaient utiliser leur canon. C'était certes la tactique usuelle lorsqu'il n'y avait pas de navires de guerre dans les environs. Mais qu'en était-il lorsque l'attaque venait d'un sous-marin immergé qui comptait utiliser des torpilles? Les dernières évolutions en matière d'artillerie offraient-elles aussi une solution à ce problème? C'est là qu'intervint l'ingénieur et officier belge Van Deuren.

Un mortier contre les sous-marins?

Pierre Van Deuren travaillait depuis longtemps déjà au développement d'un mortier simple. Celui-ci devait donner à l'infanterie dans les tranchées les plus avancées la force de frappe nécessaire pour détruire les positions allemandes lui faisant face. Il voyait aussi des applications possibles dans la bataille en mer. L'expérience avait



■ Grâce à leur grands ailerons stabilisateurs, ces obus de mortier peuvent garder le cap pendant leur trajectoire dans les airs (Luc Vandeweyer)

appris qu'un sous-marin allemand ne devenait réellement dangereux avec son canon que lorsqu'il pouvait s'approcher à moins d'un kilomètre. C'était précisément la distance à laquelle il devenait possible de tirer efficacement avec le « Van Deuren ».

Mais comment procéder? Étant donné la trajectoire fortement courbée de la bombe à ailettes, un tir direct sur le sous-marin était pratiquement inconcevable. Mais cela était amplement compensé par le fait que la bombe contenait une charge explosive beaucoup plus importante qu'un obus de canon à trajectoire tendue. Van Deuren pensait à une charge explosive de 30 à 50 kg. Tomber dans un rayon de 50 à 100 mètres du sous-marin était suffisant pour ébranler considérablement l'ennemi. Celui-ci serait en tout cas gêné dans son opération offensive, surtout si les bombes à ailettes s'abattaient à un rythme rapide sur la surface de l'eau. Lorsqu'un sous-marin était assailli de cette manière, il y avait de fortes chances qu'il interrompe son attaque.

En outre, tirer au mortier depuis un bateau était un peu plus facile qu'avec un canon. Cela nécessitait moins d'expertise et d'exercice car le tube était toujours orienté à un angle de 45 degrés. Van Deuren se faisait fort d'être à même d'armer mille bateaux en trois mois. Mais avant qu'il eut terminé, quelques essais furent réalisés. Cette phase de test eut lieu en étroite collaboration avec la force navale française au cours des mois d'été 1917. Les tirs étaient réalisés depuis un bateau à une distance de 700 mètres. Ils avaient pour cible une zone délimitée de 75 mètres sur 25 sur la plage à l'est de Calais, afin de voir où les bombes tombaient réellement. On tirait

par mer calme ou agitée afin de déterminer la précision du tir. Tout fonctionnait convenablement pendant ces essais. La précision du mortier pouvait être mesurée grâce aux tirs effectués sur la terre. Le mortier était donc en bonne voie. Même lors des tests sur mer agitée, les tireurs obtenaient des résultats très convenables en termes de justesse de tir, même si le bateau tanguait énormément. La commission d'évaluation fit également tirer avec le canon de bord de 47 mm. Il ressortit de la comparaison que le mortier obtenait de bien meilleurs résultats. La bombe à ailettes permettait en outre de tirer sur un sous-marin navigant en immersion dès que le périscope était repéré, ce qui n'était pas possible avec un canon de bord ordinaire.

Trop tard, la guerre était finie.

Il fallut toutefois trop longtemps avant que le mortier ne devienne opérationnel à bord de la flotte marchande belge. Entretemps, la chance tournait sur le front de l'Ouest. L'été 1918 sonnait le déclin de la puissance militaire allemande. Il fut suivi d'un armistice le 11 novembre. La bataille était finie, mais il fallut attendre le 11 avril 1919 pour voir publier une note autorisant les canonnières à quitter la flotte marchande, principalement parce que les cargos n'étaient plus en état de réquisition. De plus, les négociations à Versailles avançaient bien, et il était clair que la force navale allemande ne constituait plus une menace. La guerre était finie mais qu'allait

devenir la capacité militaire en mer qui avait été constituée?

La Belgique avait perdu en mer une grande partie de sa flotte marchande. On avait toutefois commencé à développer une marine militaire belge. Le pays voulait-il continuer à déployer une force en mer durant la période de paix qui s'annonçait? Cela faisait évidemment partie des possibilités, ne serait-ce que parce qu'après le 11 novembre 1918, des navires de guerre allemands devinrent disponibles. Mais le pays ne souhaitait pas non plus investir dans cette direction après que la détente internationale devint perceptible à partir de 1925. Il quittait à nouveau le chemin de la force navale. Même si l'histoire nous apprend que cela n'allait être que temporaire.

Sources

- Des listes des bateaux coulés et des marins morts en mer sont disponibles dans *Onze helden, gestorven voor het vaderland, België's epische strijd van 1914 tot 1918*, Bruxelles 1922, p. 226 et 229-230.
- Première tentative d'historiographie du déploiement de force militaire en mer: Louis Leconte, *Les ancêtres de notre Force navale*, 1952.

Depuis, de nombreuses archives sont devenues accessibles, que l'on peut trouver en partie dans les dossiers que le service historique des forces armées a transmis au Centre de documentation du Musée Royal de l'Armée. Une autre partie se trouve dans les archives militaires belges qui ont été confisquées d'abord par l'armée allemande, puis par l'Armée rouge, et qui peuvent aujourd'hui également être consultées au Musée de l'Armée.

Dans les Archives Générales du Royaume, les plus importantes sont les archives de l'Administration de la Marine. En particulier les dossiers 8001, 8002, 8010, 8008, 8033-8044.