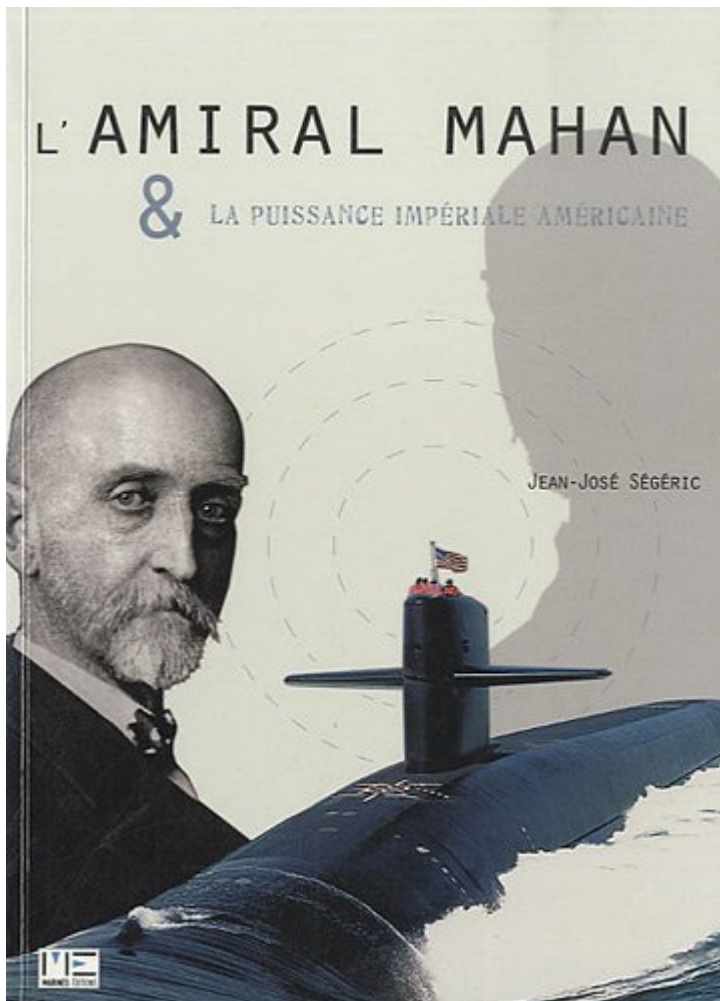


**La Grande Guerre est passée à la postérité comme un conflit européen essentiellement terrestre, peut-être à cause des pertes énormes qu'il a causées. Mais, sa caractéristique mondiale est essentiellement due aux opérations navales, souvent occultées. Pour le commun des mortels, un peu au fait des affaires, cet aspect naval se résume au drame du *Lusitania*, au Jutland, à la guerre sous-marine à outrance et à la mutinerie de la Flotte allemande. Pourtant, cet aspect naval des opérations est plus riche qu'on le croit ordinairement.**

En termes de rapport de forces, les moyens navals des puissances centrales étaient très inférieurs à ceux de l'Entente. Certes, les flottes russes (8 cuirassés et 20 croiseurs) se trouvaient bloquées dans la Baltique et en mer Noire ; la flotte française, (21 cuirassés et 30 croiseurs) qu'appuyait une escadre britannique avait en Méditerranée une supériorité marquée sur la flotte austro-hongroise (11 cuirassés) qui ne fut soutenue que par deux cuirassés allemands (*Goeben* et *Breslau*) ; en Mer du Nord et dans l'Atlantique Nord, la marine britannique était très supérieure à la flotte allemande : elle mettait en ligne 64 cuirassés contre 40, 10 croiseurs de bataille contre 4 et 106 croiseurs contre 50, si bien qu'en cas de bataille rangée, sa « *Grande Flotte* » se trouvait en position avantageuse par rapport à la « *Flotte de Haute Mer* » allemande, malgré de la qualité des blindages et de la puissance de tir des bâtiments de ligne de celle-ci.



En effet, en dépit de l'apparition de la torpille qui aurait pu sonner la disparition des bâtiments de ligne<sup>[1]</sup> (les *capital ships*), la théorie développée en France par la « *Jeune Ecole* » de l'amiral Aube, qui visait à développer une guerre de course sur les lignes de communication maritimes ennemies n'avait pas su s'imposer. La théorie de Mahan, fondée sur le « *force organisée* », qui visait à détruire, en une bataille décisive les bâtiments de ligne adverses, avait toujours les faveurs des différentes Amirautés.

## ***La Turquie verrouille les Détroits***

Bien que s'étant déclarée neutre dès le 3 août, la Turquie avait néanmoins commencé ses préparatifs de guerre, avec le soutien de l'Allemagne. L'Amirauté allemande envoie, deux cuirassés en Méditerranée, le *Goeben* et le *Breslau*, dès la déclaration de guerre à la France, et avant celle de l'Angleterre, ce qui leur permet d'y pénétrer sans encombre par le Déroit de Gibraltar. Pourchassés par les flottes française et britannique, les deux bâtiments se réfugient à Constantinople où la Porte prétextant qu'elle les avait achetés à l'Allemagne, les deux bâtiments passent alors sous pavillon ottoman.

Début septembre 1914, la Turquie abroge les Capitulations et confie le commandement de sa Flotte à l'amiral allemand Souchon. À la fin du mois, les Détroits sont fermés à la navigation commerciale et des barrages de mines y sont mouillés, ce qui a pour effet de couper les communications maritimes de la Russie avec les Alliés par voie méditerranéenne.

L'Allemagne poussant la Turquie à entrer officiellement en guerre, mais celle-ci cherchant à gagner du temps, l'amiral Souchon prend la mer le 29 octobre avec la flotte ottomane et attaque sans avertissement ses ports et la flotte russe, bloquée en Mer Noire, créant ainsi un *casus belli*. L'Entente déclare la guerre au Sultan et, dès le 3 novembre, une flotte franco-britannique ouvre le feu sur les forts turcs interdisant l'entrée des Dardanelles, et installe une base dans l'île de Lemnos.

L'expédition des Dardanelles qui suivra, ne sera pas traitée ici, ayant fait l'objet des deux chroniques précédentes.

## ***Le blocus de l'Allemagne et l'inactivité de la Flotte de Haute Mer allemande.***

Au début de 1915, les puissances de l'Entente se trouvaient encore dans une logique de guerre courte, dont la décision devait venir uniquement des opérations terrestres. Mais les gouvernements et les états-majors en vinrent bien vite à estimer que cette échéance pouvait se révéler lointaine et qu'il conviendrait de la rapprocher en faisant rentrer en jeu d'autres moyens de lutte. Ils songèrent aux grandes difficultés qu'éprouvaient les puissances centrales à nourrir leurs populations et à se ravitailler en matières premières, et, par suite à la possibilité de les contraindre à s'avouer vaincues du fait de ces déficiences. Il fallait donc s'efforcer d'interdire leurs importations. La supériorité navale britannique et la situation stratégique avancée des bases de sa flotte par rapport aux bases étroites de la flotte allemande lui permettaient d'entraver facilement ses importations par voie maritime. En conséquence, le 2 novembre 1914, Londres proclame que le Mer du Nord est une zone de guerre. En Allemagne, on se rendit aussitôt compte que cette décision allait avoir pour les puissances centrales. Le gouvernement allemand régla immédiatement la consommation des vivres et des matières premières, et comprit que le seul remède à cette situation était de réduire les effets du blocus britannique. Il n'était pas possible d'obtenir ce résultat par l'engagement de la Flotte de Haute Mer, compte tenu du rapport défavorable dans lequel elle se trouvait ; c'est la raison pour laquelle, l'Amirauté allemande avait renoncé à l'engager offensivement dès le début du conflit. Il était d'autre part, tout à fait invraisemblable que la Flotte britannique vienne chercher le contact avec les bâtiments de guerre allemands alors qu'ils se trouvaient en permanence sous la protection de leurs fortifications côtières et qu'elle s'exposerait par-là à des pertes sérieuses. L'Amirauté britannique était prudente et évitait de s'offrir aux coups. On ne pouvait donc pas compter sur la flotte allemande pour agir sur le blocus.

On ne pouvait pas non plus atteindre ce résultat par la guerre des croiseurs, la supériorité britannique en ce domaine étant trop grande. Les bâtiments de guerre allemands qui, à la déclaration de guerre naviguaient loin des ports de la métropole étaient condamnés à périr

après avoir été traqués sans répit. Seuls les deux bâtiments qui se trouvaient en Méditerranée purent s'échapper en se réfugiant dès les premiers jours à Constantinople et en passant sous pavillon turc.

L'escadre de croiseurs de l'amiral von Spee qui cherchait à rallier l'Allemagne par l'Atlantique Sud, après avoir laissé l'*Emden* dans les eaux indiennes pour s'y livrer à la guerre de course, fut accrochée par une escadre de croiseurs anglais au large du port chilien de Coronel ; elle réussit à la refouler, mais fut accrochée à nouveau le 8 décembre au large des îles Falkland par une escadre supérieure et fut complètement détruite.

La flotte de bataille des croiseurs allemands étant impuissante contre le blocus, il ne restait aux puissances centrales qu'un mode d'action : la guerre sous-marine contre les bâtiments de commerce. Or, celle-ci ne pouvait être réellement efficace qu'à la condition d'être employée sous sa forme la plus dure, c'est-à-dire sans restriction, sans avertissement préalable, contre tout bâtiment rencontré.

Or, une grande partie du commerce maritime à destination de l'Allemagne était fait par l'intermédiaire des neutres. Appliquer à ceux-ci la guerre sous-marine sans contrôle, c'était s'en faire, tôt ou tard des ennemis. Il fallait donc éviter de l'employer. Mais, quelles règles fallait-il observer ? Celles de la guerre de course définies par la Conférence de Londres de 1909 et qui se fondaient sur les définitions de la contrebande absolue ou conditionnée ? Mais ces définitions étaient dépassées, car des matières utiles aux armées, comme le coton et le caoutchouc n'étaient pas considérées comme de la contrebande. D'autre part, les sous-marins ne pouvaient pas agir contre les bâtiments de commerce dans les mêmes conditions qu'un navire de surface.

Aussi avait-on longuement discuté dans les hautes sphères politiques et militaires de Berlin sur l'opportunité de recourir à la guerre sous-marine contre les bâtiments de commerce et dans quelles conditions. La controverse avait commencé le 2 novembre 1914 lorsque l'Amirauté britannique avait déclaré la Mer du Nord zone de guerre. L'amiral Pohl, chef d'état-major général de la marine allemande, avait alors proposé au chancelier de déclarer en représailles le blocus par sous-marins de toutes les côtes de la Grande-Bretagne et des côtes nord et ouest de la France. Ce ne fut que le 1<sup>er</sup> février 1915 que le chancelier donna son accord et que l'empereur l'approuva. La guerre sous-marine contre les bâtiments de commerce commença donc à cette époque, mais avec 22 sous-marins seulement sur la trentaine que possédait la marine allemande.

Avec un si faible nombre de sous-marins, l'Allemagne ne pouvait guère escompter des résultats pratiques importants. Elle voyait surtout dans le recours à ce mode d'action, un moyen de pression à l'égard de ses adversaires et des neutres. En fait, les résultats obtenus pendant le printemps et l'été 1915 furent effectivement peu concluants. Par contre, l'attitude des États-Unis lors de la disparition du paquebot *Lusitania*, le 7 mai 1915, montra que si pareil fait se renouvelait, il aurait certainement pour conséquence l'entrée en guerre des États-Unis. L'estimation des avantages militaires et des inconvénients politiques de la guerre sous-marine de commerce fut soumise par Berlin à un nouvel examen et aboutit à un adoucissement des conditions d'emploi. Le 1<sup>er</sup> septembre, le gouvernement allemand prit l'engagement de ne plus couler de navires transportant des passagers sans avertissement et sans avoir protégé la vie

des non-combattants. Le 18 septembre, il ordonna même de suspendre provisoirement la guerre sous-marine autour de la Grande Bretagne.

## ***Les Flottes de haute mer.***

Jusqu'au printemps 1916, les flottes de haute mer ne firent preuve d'aucune activité stratégique. Du côté allemand, le haut-commandement de la marine de guerre avait exprimé l'espoir, dans sa première directive relative aux opérations, qu'il lui serait possible, par l'emploi des sous-marins, des barrages de mines et des raids de ses forces légères, d'amenuiser peu à peu la puissance de la flotte britannique afin de lui permettre, par la suite, d'oser risquer contre elle la bataille si des circonstances favorables se présentaient. Il y avait renoncé, car en usant de ces procédés, la flotte allemande avait subi des pertes non négligeables.

Les Britanniques, eux, s'étaient contentés de faire usage du blocus lointain des ports ennemis. Ils avaient barré la baie allemande depuis la Manche jusqu'aux Iles Orkney. La « *Grande Flotte* » avait pu obtenir ce résultat par le seul fait de son existence et n'avait pas eu à rechercher la bataille.

Mais la pression croissante du blocus anglais et les difficultés économiques qui en étaient résultées pour le commerce allemand, avaient amené un changement progressif dans les conceptions des milieux dirigeants du *Reich*. Ceux-ci avaient estimé que l'ennemi devait être amené, par des raids aussi puissants que possible de la « *Flotte de Haute Mer* » à effectuer des déplacements qui aideraient ou bien à remporter des succès partiels, ou bien lui permettraient de livrer bataille dans des conditions avantageuses. Cette prétention ne fut cependant pas atteinte dans les premiers temps. Les raids de la flotte allemande n'aboutirent pas à des contacts de combats, car ils ne furent pas poussés assez loin de leurs bases et les Anglais, de leur côté, évitèrent de naviguer à portée des bases côtières allemandes. En dehors d'une rencontre de croiseurs au Dogger Bank, le 24 janvier 1915, au cours de laquelle, le croiseur *Blücher* fut coulé, aucun événement important n'avait eu lieu dans le nord durant l'année 1915.



## ***La Bataille du Jutland.***

Nommé le 18 janvier 1916 au commandement de la « *Flotte de Haute Mer* », l'amiral Scheer, en accord avec l'empereur, prit la décision de porter les raids de la flotte plus avant qu'on ne l'avait fait jusqu'alors afin d'amener les Anglais à sortir de leur réserve. Il osa pousser jusqu'aux côtes ennemies et bombarder les ports, comptant que l'amirauté anglaise ne supporterait pas de telles provocations. Le calcul était juste. Les Anglais quittèrent leurs bases à leur tour et poussèrent plus avant dans la baie allemande.

Ce que voyant, Scheer prépara en secret une grande opération par tentation. Il décida de pousser l'escadre de croiseurs de Hipper en raid vers le nord, le long des côtes de Norvège, pour attirer les Anglais vers l'Est, tandis que le gros de la Flotte de Haute Mer s'embusquait en attente, à hauteur du Skagerrak, prêt à tomber par surprise sur le gros de la Flotte anglaise, s'il se présentait.

Le 31 mai à l'aube, l'escadre de Hipper appareille pour le nord. Le même jour, la Flotte anglaise quitte sa base de Sapa Flox, précédée, à quelques soixante dix milles, de l'escadre de l'amiral Beatty (deux escadres de croiseurs de bataille et une escadre de bâtiments de ligne). Vers 16 heures 30, les bâtiments d'éclairage de Hipper et de Beatty entrent en contact. Hipper se replie, comme convenu, vers le Skagerrak. Beatty le suit. À 19 heures, au vu du gros de la

Flotte allemande, il rompt le contact et se rabat vers le nord-ouest, en direction de gros de la Flotte de l'amiral Jellicoe. Les deux grands corps de bataille s'engagent vers 20 heures. Bientôt, tout l'horizon s'enflamma dans un gigantesque demi-cercle, du nord-ouest au nord-est, sous les feux de toute la flotte anglaise, maintenant réunie. L'amiral Sheer reconnut aussitôt le danger qui surgirait si les Anglais continuaient leur mouvement vers le sud, enveloppant ses bâtiments par le sud-est en leur barrant leur route de retour vers leurs bases d'attache. Il ne restait plus qu'à accepter le combat avec le gros des forces anglaises. Le premier et dur moment de surprise fut surmonté grâce à une attaque de couverture des flottilles de torpilleurs. Pendant ce temps, les escadres de bataille allemandes abandonnèrent la poursuite de Beatty, prirent leur dispositif de combat et se dirigèrent vers le sud, parallèlement au gros anglais. Un combat de course s'engagea alors, pendant lequel la chaîne sans fin des bâtiments britanniques put concentrer ses feux sur les bâtiments allemands qui se déplaçaient à l'intérieur du cercle et qui se détachaient nettement sur le ciel clair du soir. Devant ces circonstances défavorables, Scheer décida de se soustraire momentanément aux effets supérieurs des canons ennemis, afin de créer des conditions de combat meilleures. Il fit toute sa flotte à droite et piqua en direction de l'ouest. Les Anglais ne suivirent pas la conversion, continuèrent leur route circulaire vers le sud, puis vers le sud-ouest et se trouvèrent vers 21 heures entre les bâtiments allemands et leurs bases. Il ne resta plus à Scheer qu'à faire à nouveau demi-tour et à percer la ligne ennemie pour s'ouvrir la voie vers les ports. À la nuit tombante, il vira droit sur la ligne ennemie qui était encore à peine visible sur l'horizon s'assombrissant et qui entourait la flotte allemande en un demi-cercle puissant à l'est et au sud. Les flottilles de torpilleurs naviguant en tête se jetèrent d'abord, à grande allure, et sous la protection des feux des grands bâtiments contre les puissants cuirassés britanniques. L'attaque donnant à fond avec une énergie inouïe atteignit complètement son but et dégageda la flotte allemande de sa situation dangereuse. Jellicoe se déroba avec le gros de ses forces vers le sud, et une partie prit la direction du nord-est.

Il en résulta un vide et le contact fut momentanément perdu dans l'obscurité naissante. Scheer se dirigea alors vers ses ports, sans être gêné. Il pensait que son adversaire chercherait encore, dans la nuit ou à l'aube, à l'attaquer pour lui barrer la route des ports. Jellicoe eut effectivement cette intention. Il navigua au sud, parallèlement aux Allemands, et à quelques kilomètres d'eux, dans l'espoir de se trouver devant eux à l'aube. Mais, par crainte des risques d'un combat de nuit, il n'engagea que des forces légères et le combat ne reprit que ça et là, causant quelques pertes aux deux adversaires. La flotte allemande atteignit sans dommage son objectif du Horns Riff, non loin du nord de la baie d'Heligoland.



Amiral Reinhard Scheer (1863-1928).

L'amiral Scheer eut alors à décider s'il devait reprendre le combat, ses arrières bien adossés à la baie d'Heligoland. Les chances n'étaient pas grandes de remporter une victoire sur un adversaire deux fois plus puissant. Le fait que les bâtiments d'éclairage allemands, déjà peu nombreux en soi, ne possédaient plus qu'un faible potentiel de combat, conséquence de leurs pertes et de leur consommation de munitions, pesa lourdement dans la décision de Scheer de rompre définitivement le contact. Jellicoe, de son côté, ne se donna plus la peine de contraindre les Allemands au combat, ce qu'il eut été en situation de faire, soit que les expériences défavorables des jours précédents, les lourdes pertes et le voisinage menaçant d'Heligoland l'effrayassent, soit que la flotte anglaise ait été désorganisée par le combat et qu'il n'ait pas réussi à lui redonner cohérence et cohésion en temps voulu.

Les pertes en tonnage de la Flotte anglaise se sont élevées à 117 000 tonnes contre 60 000

pour les Allemands. Les pertes humaines s'élevèrent à 7 000 hommes pour les Anglais et à 3 000 pour les Allemands.

La bataille n'avait pas été menée jusqu'à la décision. Dans un rapport de forces global de un contre deux, la Flotte allemande est en droit d'estimer qu'elle a remporté un beau succès tactique. Elle avait tenu face à l'incontestable supériorité britannique, son commandement et son matériel avaient fait preuve de qualités au moins égales à celles du commandement et du matériel britanniques. Ceci écrit, dans la mesure où, à compter de la bataille du Jutland, Scheer n'a plus tenté aucune sortie en Mer du Nord, et a maintenu sa flotte au mouillage, au niveau stratégique, la Flotte britannique avait recouvré la liberté absolue des mers.



Sous-marin allemand, type UC. Crédit : DR.

## ***La guerre sous-marine sans restrictions.***

Si les résultats de la bataille du Jutland avaient provoqué dans les milieux politiques et au sein du Haut commandement allemands un grand enthousiasme, celui-ci ne fut pas de longue durée.



Amiral Hennig von Holtzendorff (1853-1919).

Dès la fin août, l'amiral von Holtzendorff, chef de l'Amirauté, s'adressa au maréchal von Hindenburg peu après son arrivée au commandement suprême pour lui signaler que la « *Grande Flotte* » anglaise ne sortait plus de ses bases et qu'on n'aurait plus l'occasion de lui livrer bataille ; de ce fait, il était absolument nécessaire d'agir le plus tôt possible contre le trafic maritime anglais. Les militaires s'étaient prononcés pour le renforcement de la guerre navale par le recours à la guerre sous-marine sans restriction. Le chancelier, lui, avait été d'un avis opposé, en arguant le mécontentement certain des neutres et l'hostilité des États-Unis

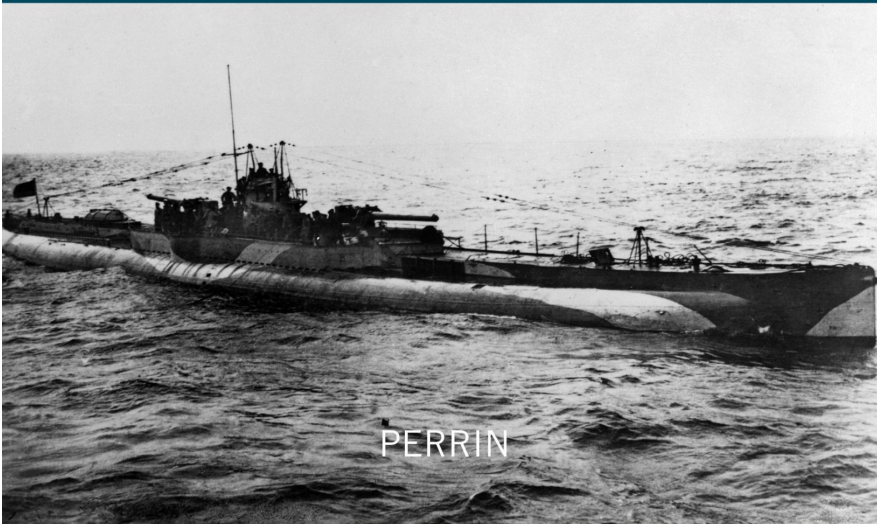
pouvant aller jusqu'à leur entrée en guerre. L'Empereur suivit l'avis du chancelier.

Holtzendorff renouvela son avertissement à la fin de décembre 1916 après le rejet de l'offre de paix allemande, en demandant formellement que la guerre sous-marine sans restriction fût déclenchée au plus tard le 1<sup>er</sup> février 1917 afin d'amener la paix avant le 1<sup>er</sup> août de la même année. Hindenburg, poussé par Ludendorff, appuya cette suggestion de toute son autorité auprès du chancelier. Les hautes autorités militaires ne perdirent pas de vue, en l'occurrence, qu'une telle ligne de conduite pourrait amener les États-Unis à entrer en guerre contre l'Allemagne, mais ils estimaient qu'ils auraient le temps de remporter la victoire avant que les États-Unis ne fussent en état d'agir efficacement sur le théâtre européen. Le haut-commandement naval donna l'assurance que, si guerre sous-marine était déclenchée, l'Angleterre serait contrainte de s'incliner avant six mois, si bien qu'elle ne serait plus en situation d'assurer les transports militaires entre les États-Unis et la France. Si les hésitations furent grandes au sein du gouvernement quant à la décision à prendre, les avis furent aussi très partagés au Parlement et dans l'opinion. En effet, des voix discordantes s'élevèrent pour souligner le fait que les chantiers navals britanniques, de loin les plus puissants au monde, disposeraient de la capacité de reconstituer la flotte de commerce au fur et à mesure de ses pertes. Cependant, lorsque, après le feu vert donné par l'Empereur, le gouvernement annonça que la guerre sous-marine serait déclenchée le 1<sup>er</sup> février, un sentiment de satisfaction, se manifesta dans tout le pays.

François-Emmanuel  
Brézet

# LA GUERRE SOUS-MARINE ALLEMANDE

1914-1945



D'après la note remise à Washington le 31 janvier, les conditions d'application de la guerre sous-marine étaient des plus dures : les côtes de France et de Grande-Bretagne étaient déclarées en situation de blocus ; les neutres ne pouvaient ; les bâtiments américains circuler qu'à leurs risques et périls. Les bâtiments américains devaient y suivre un itinéraire déterminé en portant des marques distinctives très apparentes et sans contenir de contrebande de guerre. Le président Wilson, estimant que l'Allemagne avait violé les promesses faites en 1916, annonça au Congrès que « *Le gouvernement des Etats-Unis n'avait plus d'autre alternative compatible avec la dignité et*

*l'honneur que de remettre à l'ambassadeur d'Allemagne ses passeports. »*

Les débuts de la guerre sous-marine furent brillants et les chiffres de tonnages coulés mensuellement allèrent en croissant. 485 000 tonnes en février et 500 000 tonnes en mars. En 1916, la moyenne mensuelle n'avait pas dépassé 200 000 tonnes. La volonté de tenir jusqu'à la victoire s'accrut dans tous les milieux.

Sur ces entrefaites, les bâtiments américains ayant été autorisés à s'armer pour leur défense, un certain nombre d'entre eux furent coulés avec leurs équipages. Le président Wilson estima que l'Allemagne avait consommé l'acte d'hostilité dont il avait prévenu antérieurement le Sénat et convoqua le Congrès en session extraordinaire. Le 2 avril, il lut le message annonçant que les États-Unis étaient désormais en état de guerre avec l'Allemagne, résolution largement approuvée par les deux chambres<sup>[2]</sup>.

Cette déclaration de guerre des États-Unis, le 2 avril 1917 jeta une ombre sur cette unanimité. Certes, cette entrée en guerre n'apporta pas de grands changements immédiats dans le rapport de forces global entre l'Entente et les Puissances centrales, mais on s'aperçut bien vite que la montée en puissance des États-Unis, tant au niveau militaire qu'industriel, n'allait pas tarder à se faire sentir.

## ***La mutinerie et la fin de la Flotte de Mer.***

En octobre 1918, voulant jouer le tout pour le tout, l'amiral Scheer se résout à provoquer la « *Grande Flotte* » et à lancer une attaque contre elle. Il s'agit d'une décision insensée dont il sait qu'elle ne recueillera jamais l'accord du gouvernement, engagé dans les premières négociations d'armistice avec le président Wilson. Aussi, Scheer n'informa de sa décision, ni l'Empereur, ni Max de Bade, ni Hindenburg. Mais, lorsque le 29 octobre, il fit diffuser l'ordre d'appareillage, de nombreux équipages refusèrent d'obéir et désertèrent, ce qui lui fit abandonner son intention initiale. Passée à la postérité sous le nom de « *mutinerie de Kiel* », ce refus d'obéissance collectif des équipages de la Flotte de Haute Mer, fut le point de départ de la révolution allemande qui fit tomber le régime impérial.

Les clauses de l'armistice du 11 novembre 1918 comprenaient une clause déshonorante pour la Marine allemande, la reddition de la *Flotte de Haute Mer* et son internement dans la base britannique de Scapa Flow, clause exigée par l'Amirauté et imposée par Londres aux négociateurs de l'armistice (c'est la raison pour laquelle, le négociateur britannique à Rethondes était un amiral). Cette reddition de la *Flotte de Haute Mer* donna lieu à une mise en scène navale qui humilia encore plus les marins allemands : la « *Grande Flotte* » au complet attendait la flotte allemande au large de Wilhelmshaven, et ce sont 60 cuirassés britanniques qui escortèrent 11 cuirassés 5 croiseurs de bataille, 8 croiseurs et 45 destroyers jusqu'à leur lieu de captivité.

La veille de la signature du traité de paix de Versailles, le 21 juin 1919, le vice-amiral von Reuter donna l'ordre de sabordage pour éviter que les bâtiments ne tombassent aux mains des Britanniques. Toute la Flotte sombra.

D'un avis général, la mise sur pied de la *Flotte de Haute Mer* par la volonté de l'Empereur et réalisée à partir de 1907 par l'amiral von Tirpitz, fut considérée comme une erreur stratégique majeure. De toute évidence, la flotte allemande ne serait jamais parvenue à égaler et encore moins surclasser la flotte britannique. Tout au plus, cette volonté allemande pouvait-elle répondre à l'esprit de grandeur de l'Allemagne exprimée par l'Empereur, mais avec un risque politique majeur : au lieu de faire pression sur Londres pour se rapprocher de Berlin, cette décision lancerait une course aux armements effrénée, ce qui s'est passé, et pousserait l'Angleterre à se rapprocher de la France et de la Russie, ce qui a également eut lieu.

La pensée marxiste-léniniste voit dans cette décision une des causes du déclenchement de la Première Guerre mondiale.

- 
1. Finalement ce seront les sous-marins et l'aviation embarquée qui, 30 ans plus tard, signeront l'acte de mort des cuirassés et le remplacement des escadres de ligne par les groupes aéronavals.
  2. L'incident du « *télégramme Zimmermann* », contribua également à faire sortir les États-Unis de leur isolationnisme.