

SMITH, Gaddis, *Britain's Clandestine Submarines, 1914-1915*. Yale Historical Publications, Yale University Press, New Haven et Londres, 1964. 155 p. \$4.50.

Jacques Guoin

Volume 19, numéro 4, mars 1966

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/302517ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/302517ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Guoin, J. (1966). Compte rendu de [SMITH, Gaddis, *Britain's Clandestine Submarines, 1914-1915*. Yale Historical Publications, Yale University Press, New Haven et Londres, 1964. 155 p. \$4.50.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 19(4), 626–628. <https://doi.org/10.7202/302517ar>

LIVRES ET REVUES

SMITH, Gaddis, *Britain's Clandestine Submarines, 1914-1915*, Yale Historical Publications, Yale University Press, New Haven et Londres, 1964, 155 pages. \$4.50.

C'est au cours de la préparation d'un ouvrage considérable (dont on annonce la parution prochaine) sur les relations entre le Canada, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pendant la première guerre mondiale, que l'auteur a pu saisir tout l'intérêt que présentaient les à-côtés politiques, économiques et militaires de cet incident des "sous-marins clandestins".

Cette histoire, reconstituée à partir de sources exclusivement de première main, se lit, à vrai dire, comme un véritable roman d'espionnage. En voici la trame: dès environ 1900, — et bien avant même que les Allemands en eussent pressenti toute l'importance — l'amiral Fisher, alors Premier Lord Naval, avait déclenché une véritable croisade en faveur de la construction massive de sous-marins, prévoyant avec raison que ce nouveau moyen de combat acquerrait de plus en plus une valeur offensive et défensive incontestable dans tout conflit futur. Churchill, qui allait bientôt devenir Premier Lord de l'Amirauté, était du même avis. Mais le poids de la tradition à l'Amirauté empêchait de donner suite aux vœux enthousiastes de ces deux bouillants partisans de cette nouvelle forme de combat.

Or, dès l'ouverture des hostilités à l'automne de 1914, l'importance du sous-marin comme arme de combat naval ayant été enfin officiellement reconnue à l'Amirauté, Fisher et Churchill cherchèrent aussitôt à prendre les mesures les plus expéditives en vue d'en faire construire sans délai.

C'est précisément à ce stade de l'affaire qu'intervenaient inopinément les Etats-Unis, comme toujours à l'affût de millions de dollars à encaisser. En effet, un certain Charles Schwab, magnat de la *Bethlehem Steel*, se précipitait à Londres dès novembre 1914 afin de chercher à y obtenir des contrats de munitions. De fil en aiguille, ce capitaliste, aussi retors que sans scrupule, parvenait à obtenir un entretien avec Fisher et Churchill, à la suite de quoi un contrat était conclu en un

tour de main, en vue de la construction de 20 sous-marins dans ses chantiers aux Etats-Unis. Or, Schwab avait oublié un seul détail capital: c'est que les Etats-Unis tenaient à rester neutres et que, par conséquent, ils ne pouvaient s'engager à fournir quelque armement que ce soit à aucun des belligérants. Dès que l'affaire de ce contrat eut été éventée à Washington, le State Department, en émoi, en appela aussitôt au président Wilson. Celui-ci, soucieux de l'opinion publique américaine, mit tout en œuvre pour empêcher Schwab d'exécuter son contrat. Mais ce Schwab avait plus d'un tour dans son sac. Dès qu'il eut appris l'opinion juridique du State Department, défavorable à son projet, il courut vers Montréal afin de s'informer aussitôt de la possibilité de construire ses sous-marins à la *Canadian Vickers Ltd.*, alors une succursale de Londres. Rassuré de ce côté, il s'empessa de se précipiter de nouveau à Londres afin de conclure un nouveau contrat avec les autorités de la *Vickers*, mais tout cela, évidemment, à l'insu du gouvernement canadien.

C'est ici qu'apparaît l'aspect le plus significatif pour nous de toute cette affaire. En effet, Borden, qui était premier ministre du Canada depuis 1911, n'avait cessé de réclamer depuis cette date, non seulement une marine canadienne, mais la construction de navires de guerre au Canada. Or, non seulement les autorités de Londres faisaient-elles la sourde oreille à ses doléances répétées, qui s'inscrivaient du reste dans l'évolution normale du Canada vers une plus grande mesure d'autonomie au sein de l'Empire britannique, mais l'Amirauté anglaise s'entendait directement avec les Américains, par-dessus la tête du gouvernement d'Ottawa, pour faire construire des sous-marins au Canada. C'était décidément le bouquet. Selon l'auteur de ce petit livre, si lourd de signification pour nous, ce seul incident des sous-marins britanniques expliquerait dans une large mesure l'exacerbation graduelle du nationalisme de Borden. Il suffit, à titre d'exemple, de citer cette lettre de janvier 1916, où Borden faisait part de sa rancœur au Haut-commissaire du Canada à Londres, et dont voici un passage révélateur de l'état d'esprit du premier ministre du Canada à l'époque: "It can hardly be expected that we shall put 400,000 or 500,000 men in the field and willingly accept the position of having no more voice and receiving no more consideration than if we were toy automata" (cité p. 116). Il est intéressant de noter que Borden rejoignait ici — par des détours combien inattendus! — le nationalisme de Bourassa lui-même, sauf que Borden, pour sa part, rêvait d'un Canada autonome qui restât quand même apte à renforcer d'autant l'Empire britannique. On n'a jamais, que

je sache, étudié dans le détail l'évolution du nationalisme de Borden. Peut-être que ce petit livre de Gaddis Smith pourrait servir de point de départ à une étude des plus révélatrices à cet égard.

Quant aux conséquences strictement militaires de la construction de ces 20 sous-marins au Canada, à l'automne de 1914, il suffit de rappeler que quelques-uns au moins d'entre eux servirent à semer la panique et la terreur chez les Turcs, à la fois dans les Dardanelles, dans la mer de Marmara, et même jusqu'aux portes de Constantinople, lors de la malheureuse campagne de Gallipoli, où des troupes terrestres canadiennes, aussi bien de langue anglaise que de langue française, se sont également illustrées.

Bref, ce livre constitue un apport vraiment nouveau à l'histoire des relations canado-anglo-américaines du début de la première guerre mondiale, en même temps qu'il jette un éclairage inédit sur la marche du Canada vers son autonomie complète.

JACQUES GOUIN