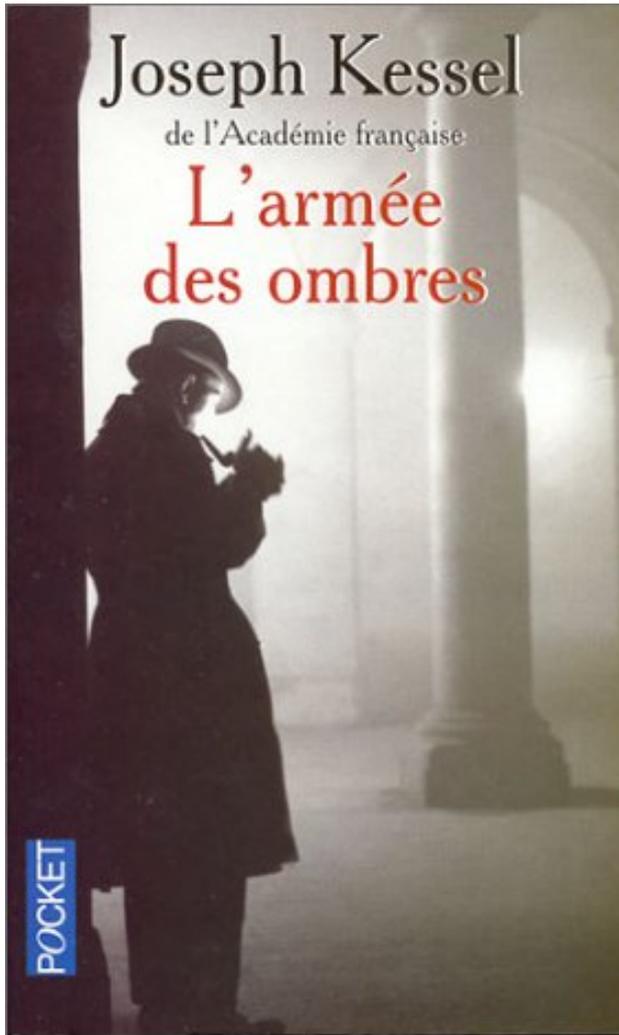


## Chapitre 3

# La traversée Alger - Glasgow

La traversée sur un transport de troupes anglais, un magnifique paquebot, s'effectua en une dizaine de jours, d'Alger à Glasgow. Gibraltar, où nous avons fait escale sans descendre à terre, nous avait frappés par sa puissance. Nous avons admiré la flotte anglaise, les hydravions faisant sur le détroit, une navette incessante de surveillance anti-sous-marin, le mélange de la beauté naturelle des lieux et du déploiement des forces de la guerre.

Après l'entrée dans l'Atlantique, nous avons "marché" quatre jours et quatre nuits plein ouest, sans doute pour mettre de la distance entre notre petit convoi de deux transports de



troupes, escortés par trois torpilleurs et les côtes françaises, avant de passer par le Nord de l'Irlande pour entrer en Mer d'Irlande puis dans la Clyde.

La vie à bord était reposante, quelques figures pittoresques britanniques ou françaises, Kessel, l'écrivain, rédigeant déjà le début de son "Armée des Ombres" à qui j'ai gagné beaucoup d'argent au poker, le Colonel Eon que nous retrouverons plus tard, un jeune aspirant français très content de lui, très bavard, très fier de raconter, malgré les ordres, tout ce qu'il allait faire, "parachuté au milieu d'une région bourrée d'allemands" et que je retrouverai en Juillet à Londres, capitaine, mais "indispensable" dans un bureau chargé de préparation des missions. . . des autres. Je supporterai avec peine sa suffisance lors des "briefings" pour ma propre mission, mais j'ai éclaté, et il doit s'en souvenir, quand il a eu l'outrecuidance de me dire :

*" - voilà, c'est terminé mais je viendrai demain à l'aéroport vous donner le dernier coup de pied au cul "*

Il y avait aussi, à bord, une dizaine d'officiers Allemands prisonniers. Ils passaient leur temps enfermés dans leurs cabines, mais nous les rencontrions chaque matin, à 10 heures, au cours de l'exercice d'évacuation, leur canot de sauvetage se trouvant tout à côté du nôtre.

Je me souviens qu'un jour, à une autre heure, nous étions tous sur le pont, aux postes d'évacuation, et cette fois à la suite d'une alerte aux sous-marins, parfaitement réelle, ces allemands étaient nettement plus inquiets que nous, sans doute très gonflés sur la valeur de leurs sous-marins : les fameux **U-Boots** et ceci est bien compréhensible. Je regardais leur physionomie quand nous avons vu nos trois escorteurs converger à toute vitesse vers une zone de l'océan et grenader à plusieurs reprises.

Quel triste sort aurait été le leur si nous avions été torpillés par un sous-marin allemand. Le nôtre n'aurait certes pas été plus enviable, mais c'est justice d'être attaqué par l'ennemi.

Nous avons, comme Toujours est-il que nous n'avons jamais su ce qui s'était passé mais, cette fois, nous avons été certains que les Anglais n'avaient pas profité de notre présence "en service" sur le pont, pour fouiller nos cabines comme, après quelques soupçons, nous en avons eu la certitude à plusieurs petits pièges laissés à cette intention.

Mais il n'y avait rien à dire, pas plus que vis à vis de la quarantaine à laquelle certains d'entre nous seront soumis à notre arrivée sur le sol anglais : l'Angleterre luttait pour sa vie et elle n'avait aucune raison de ne pas se méfier de la 5<sup>e</sup> colonne possible.

Les paris, habitude très anglaise, nous occupaient à mille occasions et beaucoup étaient organisés par le Commandant du Bord, tel celui-ci :

*" - Quel Jour, quelle heure, à quelle minute, le bateau franchira-t-il le filet anti-sous marin tendu en travers de la Clyde ?*

Nous nous étions livrés à un tas de calculs fort compliqués car nous ignorions notre position, notre route et notre vitesse, Nous étions donc convenus, entre français, de nous inscrire tous dans une fourchette entre la nuit du 16 au 17 Avril et la fin de la matinée du 17, puis de partager le gain éventuel.

J'étais inscrit à 9 h 17.

A l'aube de ce jour nous entrions tout juste dans l'estuaire, frappés, au souvenir de l'Algérie desséchée, par le vert du paysage, par la lumière diffuse , et par l'activité tant de la navigation dans le fleuve que des chantiers navals sur ses rives, résonnant du bruit des tôles et éclatant des milliers d'étincelles des appareils à souder. Cette image de l'Angleterre en guerre, tendue dans l'effort, mais sereine, est restée fraîche dans ma mémoire : ce pays avait mordu dans la guerre, malgré lui, mais, comme le bouledogue, ne lâchait pas. Nous remontions la Clyde vers GLASGOW et je pensais bien avoir perdu toute chance de gagner : nous serions à quai bien avant 9 h.

Mais notre bateau a finalement dû réduire sa vitesse puis stopper pour laisser passer un convoi de navires de guerre sortant vers la mer, et c'est finalement à 9 h 16 que nous avons franchi la passe.

*"- Winner : French Lieutenant Nigaud ."*

clamaient tous les haut-parleurs du bord. J'étais fier d'entendre proclamer "mon nom", un nom si bien porté, et j'ai été recevoir mon prix: 20 livres sterling je crois bien, des mains de l'O.C. (le Commandant).

A la suite de quoi les haut-parleurs ont repris l'éloge du Lieutenant Nigaud qui : " Si généreusement, avait laissé une partie de son gain pour les oeuvres des familles de l'équipage".

convenu, partagé le reliquat et j'ai quitté le bord, après deux semaines de traversée, après avoir réglé mes notes de cambuse, de bar, et les pourboires, avec 20 francs de plus que je n'avais en quittant Alger, sweepstake et poker ayant assuré de bonnes recettes.



## **U-Boot**

Le terme *U-Boot* (abréviation d'*Unterseeboot* qui signifie sous-marin en allemand, au pluriel *U-Boote*) désigne les sous-marins allemands des deux guerres mondiales. Ils sont surtout célèbres pour leurs campagnes d'attaques de convois de ravitaillement partant des États-Unis et du Canada pour l'Europe.

### **Première Guerre mondiale**

Les *U-Boots* furent lancés dans une guerre sous-marine « totale » (sans distinction de la nationalité du navire, et sans faire de différence entre navires civils et militaires) au début de la guerre. Le 22 septembre 1914, le *U-9* torpille trois croiseurs britanniques en mer du Nord; En mai 1915, le *U-20* coula le paquebot *Lusitania*. Des 1 195 personnes qui périrent à la suite de ce torpillage, 123 étaient des civils américains (les chiffres donnés sur la page *Lusitania* sont légèrement différents), dont un célèbre producteur de théâtre et un membre de la famille *Vanderbilt*. Parmi les victimes, se trouve aussi Marie Depage, épouse du docteur Antoine Depage, médecin-chef de l'hôpital militaire belge de l'Océan et infirmière dans les services médicaux de l'armée belge luttant sur le front de l'Yser. Elle venait de faire une tournée de conférences dans plusieurs villes des États-Unis où la cause belge suscitait les sympathies depuis les massacres subis par les civils belges lors de l'invasion allemande de 1914. La personnalité de plusieurs victimes et aussi le fait que de nombreux civils américains soient morts dans le torpillage, alors que les États-Unis sont encore neutres en 1915, sont les causes d'un fort ressentiment dans l'opinion publique américaine envers l'Allemagne. Le président américain Woodrow Wilson menace l'Allemagne et exige réparation. Pour éviter que les États-Unis entrent en guerre aux côtés des alliés, l'Allemagne suspend ses attaques sous-marines contre les bateaux neutres.

Toutefois, l'Allemagne annonce, près de deux ans plus tard, le 31 janvier 1917, que ses *U-Boots* vont engager à nouveau une guerre sous-marine totale. L'opinion américaine ayant entre-temps évolué dans un sens plus favorable à l'entrée en guerre des États-Unis, cette décision est prise comme une déclaration de guerre par les Américains. C'est un facteur déterminant dans l'entrée en guerre des États-Unis aux côtés des alliés le 6 avril suivant.

En 1918, la technologie a fait des progrès importants et les sous-marins ont atteint un niveau qui les rapproche de celui qu'ils auront en 1940. La classe *U-139* fait ainsi 2 000 tonnes et plonge à 75 mètres.

Sur les 375 *U-Boote* opérant durant la Première Guerre mondiale, 274 *U-Boote* coulèrent 6 394 navires marchands représentant 12 800 733 tonneaux et une centaine de navires de guerre représentant 366 490 tonnes. 229 ont été perdus dont 178 en opérations et sur 13 000 officiers et matelots ayant servi dans les *U-Boote* 515 officiers et 4 849 marins ont trouvé la mort au combat, soit 40 % des effectifs<sup>1</sup>.

## **Seconde Guerre mondiale**

Les U-Boote furent une composante majeure de la seconde bataille de l'Atlantique, qui dura jusqu'à la fin de la guerre. La stratégie de l'amiral Dönitz, Befehlshaber der U-Boote (commandant des U-Boote) était d'étrangler le Royaume-Uni qui continuait le combat contre l'Allemagne nazie, en coulant les navires qui traversaient l'Atlantique pour la ravitailler.

Les premiers mois de la guerre virent les U-Boote accumuler les succès. Fin 1939, l'U-47 commandé par Günther Prien, se jouant de toutes les défenses, pénétrait dans la baie de Scapa Flow (au nord de l'Écosse), base navale de la Home Fleet britannique, et coulait le cuirassé Royal Oak. Le public découvrit, outre Prien, les autres as de cette guerre sous-marine, dont Churchill dit, plus tard, qu'il fut le seul péril qu'il redouta réellement pendant la guerre : Kretschmer, Schepke, Endrass...

En quittant, après juin 1940 et l'occupation de la France, leur base de Wilhelmshaven pour cinq bases sur le littoral atlantique français : Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Pallice (La Rochelle) et Bordeaux, les U-Boote accrurent également considérablement leur rayon d'action, tout en évitant la mer du Nord et la Manche, zones à la fois dangereuses et pauvres en cibles.

À la tactique des convois mise en œuvre par l'amirauté pour protéger les cargos, Dönitz répliqua en groupant ses « Loups gris » en meute. Lorsqu'un sous-marin ou un avion de reconnaissance (Condor) avait repéré un convoi, il indiquait sa position au BdU qui lançait alors à la poursuite du convoi les sous-marins présents dans la zone. Une fois réunis, ils lançaient alors des attaques meurtrières sur des convois insuffisamment protégés.

Immédiatement après l'entrée en guerre des États-Unis, l'opération Paukenschlag (« coup de cymbale ») marqua l'apogée des succès des sous-mariniers allemands : la zone au large des côtes nord-américaines sous juridiction américaine, où les cibles étaient jusque-là non menacées parce que les U-Boote n'y entraient pas, devint, entre la fin 1941 et le printemps 1942, un champ de tir aux pigeons pour les sous-mariniers. Les navires qui naviguaient sans protection, ou protégés par des escortes aux équipages inexpérimentés, furent coulés par centaines.

Ces temps heureux pour la Kriegsmarine prirent fin au milieu de 1942. Sur le plan technique, les Alliés utilisaient mieux l'asdic (ancêtre du sonar). Ils découvrirent ensuite la machine à chiffrer Enigma (M3) et ses codes, en capturant le 9 mai 1941, le sous-marin U-110 que son commandant n'a pas réussi à saborder après avoir été mis hors de combat. Les progrès du radar rendirent possibles les repérages, de jour comme de nuit, des sous-marins en surface, et, plus tard, de leur schnorchel (invention néerlandaise) ou de leur périscope lorsqu'ils étaient en navigation sous-marine. Le rayon d'action des avions et hydravions de patrouille maritime et leur armement anti-sous-marin allait toujours s'améliorant, couvrant progressivement la totalité de l'Atlantique nord. Sur le plan militaire, les chantiers navals et les usines américaines rendirent disponibles toujours plus de liberty ships, d'escorteurs

*et d'avions ; l'organisation et la protection des convois croissaient constamment ; des porte-avions d'escorte accompagnaient les convois, ou, constitués en groupes de chasseurs de sous-marins, les chassaient des routes maritimes.*

*Avec les avancées des Alliés dans la lutte anti-sous-marine, les Loups gris, toujours moins nombreux et aux équipages toujours plus inexpérimentés, cédèrent du terrain et coulèrent toujours moins d'unités adverses. Dönitz avait succédé à Erich Raeder à la tête de la Kriegsmarine, les U-Boots aussi profitèrent de quelques améliorations techniques (torpilles acoustiques, détecteur de radar, etc.), mais, cela ne permit pas de redresser la situation. Arrivé trop tard à la fin de la guerre, le type U XXI, remarquable à de nombreux égards, ne put rien changer à la guerre sous-marine.*

*À la fin de la guerre, la probabilité pour un U-boot de se faire repérer et couler était beaucoup trop élevée dans les zones utiles. Les grands capitaines avaient péri en mer (Prien, Endrass et Schepke) ou avaient été fait prisonniers. Leurs successeurs Rasch, Cremer ou Hardegen se retrouvèrent bientôt acculés dans la mer du Nord et la Baltique, à protéger les navires allemands qui évacuaient le matériel et les populations des territoires de l'Est où l'Armée rouge avançait. Le nouveau sous-marin Walter (U-Type XXVI), que Dönitz avait appelé de ses vœux dès avant la guerre, avait des performances qui faisaient de lui un sous-marin de nouveau redoutable, mais la capitulation survint alors que les premières unités venaient d'entrer en service.*

*Pour les militaires appelés à servir dans l'armée de leur pays, l'arme sous-marine fut incontestablement la plus dangereuse de la Seconde Guerre mondiale : 743 U-Boote furent perdus sur les 1154 mis en service et 30 000 des 40 000 sous-mariniers qui servirent durant le conflit périrent en mer. Corps d'élite dans une Kriegsmarine déjà élitiste, regroupés dans 31 flottilles, les sous-mariniers formaient une corporation à part, avec ses règles et ses traditions. L'amiral Dönitz, qui avait été commandant de sous-marin pendant la Première Guerre mondiale, veilla à entretenir parmi ses équipages un esprit de camaraderie affranchi d'une trop pesante rigueur hiérarchique : les sous-mariniers ne portaient par exemple pas d'uniforme à bord, ils portaient la barbe, ce qui est commode dans les espaces clos du sous-marin.*



