



GUERRE DES ONDES EN MÉDITERRANÉE

PAR XAVIER TRACOL

ULTRA CONTRE LES CONVOIS DE ROMMEL

Pendant la campagne d'Afrique du Nord, entre juin 1940 et novembre 1942, la géographie dicte que tout le matériel de guerre nécessaire aux troupes de l'Axe parvienne au front par la mer. Le ravitaillement italo-allemand ne peut être débarqué que dans les ports de Tripoli, Benghazi et Tobrouk. Or, ces bases logistiques ont des capacités d'accueil très limitées, et ne peuvent donc accueillir que quelques transports à la fois, ce qui définit par conséquent la taille des convois de l'Axe en Méditerranée. Ce n'est pas la seule contrainte : il faut aussi prendre en compte l'éloignement du front, en particulier lors de la grande offensive du *Deutsches Afrika Korps (DAK)* de juillet à octobre 1942, qui engendre un étirement des lignes de communication et de ravitaillement. Sans oublier que les forces britanniques de l'île-forteresse de Malte sont à portée des routes maritimes reliant l'Italie à la Libye.

▲ Le petit HMS *Unison* quitte Malte pour effectuer une patrouille. Il passe devant le HMS *Taku*, grand sous-marin océanique de la classe T, fort peu adapté à la guerre en Méditerranée. IWM

Dans un article de fond paru en 2013 aux États-Unis, les historiens Vincent P. O'Hara et Enrico Cernuschi, tous les deux spécialistes de la campagne navale de Méditerranée durant la Seconde Guerre mondiale, démontrent que l'efficacité d'Ultra n'a pas exactement été celle que l'on comprend habituellement : elle a effectivement été une source essentielle de renseignements pour la *Royal Navy* mais cette dernière a souvent eu des difficultés à les employer avec succès d'un point de vue tactique.

Selon l'historien, et ancien analyste de Bletchley Park, F. H. Hinsley, c'est surtout grâce à Ultra que les Britanniques purent se maintenir *in extremis* en Égypte et conserver le canal de Suez : en décryptant les messages Enigma émis sur les ondes, ils ont effectivement connaissance des routes des convois ennemis, ainsi que leur composition, et ce avant même leur appareillage. C'est ainsi qu'entre juin et novembre, les Britanniques coulent 47 navires ennemis en Méditerranée. En 1977, l'historien Harold C. Deutsch allait dans le même sens : « *l'étranglement systématique des services de ravitaillement de Rommel* », du fait de la connaissance des plans de

► Des *Panzer II* et des camions attendent d'être embarqués sur un cargo italien dans le port de Naples. Ces véhicules sont destinés au *DAK* commandé par Erwin Rommel, le célèbre « renard du désert ». DR



[1] Les arrivées chutent par contre brièvement de moitié en novembre 1941 et en mai 1943.

l'Axe et de ses routes de convois, « a été un ingrédient décisif de la victoire britannique en Méditerranée ».

Pourtant, pour l'historien Ralph Bennett, un ancien interprète de Bletchley Park, il est étonnant qu'avec un tel avantage tenu secret, le taux de destruction n'ait pas été plus important. En effet, sur un total de 2,67 millions de tonnes envoyés depuis l'Europe occupée en 36 mois de campagne, 2,24 millions de tonnes de ravitaillement atteignent tout de même les ports nord-africains du *DAK*. Dans le détail, ces chiffres sont excellents, avec plus de 90 % des livraisons arrivant à bon port pendant 17 mois, et même avec encore plus de 85 % en juillet-août 1942 lorsque les Britanniques concentrent pourtant tous leurs efforts contre les convois de l'Axe en Méditerranée en prévision de l'offensive de Rommel sur le Nil [1]. L'efficacité d'Ultra aurait-elle été surestimée ? En fait, selon les historiens Vincent P. O'Hara et Enrico Cernuschi, les informations Ultra ne sont pas toujours aussi fiables et précises que ce qu'affirme Hinsley qui lui attribuerait des succès dus en réalité à d'autres facteurs. Pour comprendre pourquoi le ravitaillement de l'Axe par voie maritime n'a pas été coupé, ni même beaucoup perturbé entre 1940 et 1942, il faut prendre en compte le *Servizio Informazioni Segreto* (*SIS*), le service de renseignement de la *Regia Marina*, qui interceptait et décryptait souvent très rapidement les messages émis par les avions

ou les navires britanniques. Cela permit à de nombreuses reprises d'alerter *Supermarina* (l'état-major de la flotte italienne) sans que l'ennemi ne sache que son piège était éventé. C'est ainsi qu'au cours du mois de juillet 1942, 94 % des 97 794 t de ravitaillement (matériels, carburants et munitions) partis des ports grecs et italiens atteignent sans dommage les ports nord-africains du *DAK*. Voici plusieurs cas flagrants d'échecs des Britanniques à bien employer les informations Ultra, pourtant généralement fiables, en juillet 1942.

LE CONVOI DU MONVISO

Le 2 juillet à 13h00 : trois transports (les italiens *Monviso* et *Nino Bixio*, et l'allemand *Ankara*) appareillent de Tarente avec leur escorte constituée de trois destroyers italiens et de cinq torpilleurs. Les transports sont peu nombreux (en comparaison des effectifs des convois alliés de l'Atlantique par exemple) mais leur cargaison est vitale : plus de 8 000 t de munitions et de matériels divers, plus de 1 200 t de carburant et de lubrifiant, 439 véhicules et 7 chars.

14h18 : les Britanniques décryptent une communication Enigma annonçant le départ du convoi. Une heure plus tard, par le même moyen, ils connaissent sa composition, son itinéraire et les changements d'escorte prévus. Ces informations sont suffisamment précises pour que les Britanniques aient la possibilité de lancer à l'attaque des avions torpilleurs depuis leurs bases de Malte et d'Égypte et alerter le sous-marin *HMS Turbulent*. Toutefois, les choses ne sont pas si simples : pour préserver le secret d'Ultra (dont l'existence n'est connue que d'une poignée d'officiers triés sur le volet), les Britanniques ont décidé que seuls les convois détectés visuellement ou au radar pouvaient être attaqués, afin de ne pas alerter l'ennemi sur leur capacité à lire en clair ses messages chiffrés. Le procédé habituel est donc d'envoyer un avion ou un patrouilleur « découvrir » le convoi dont Ultra a déjà donné la position...

20h40 : l'*Ufficio Beta* du *SIS* intercepte un message émis par Malte à destination de deux avions de reconnaissance alors en vol, et leur ordonnant de changer de secteur de patrouille. L'ordre est chiffré *via* le système mécanique Syko mais les casseurs de codes italiens en ont l'habitude et déchiffrent rapidement le message.

21h40 : *Supermarina* envoie un message de priorité absolue au commandant du convoi. A sa réception, ce dernier modifie immédiatement sa course pour échapper aux deux appareils maltais venant à sa rencontre.

LE SERVIZIO INFORMAZIONI SEGRETO

En 1940, le *SIS* est organisé en six « bureaux » (*Uffici*) : administration, interception et déchiffrement des communications radio ennemies (*Ufficio Beta*), analyse et distribution du renseignement, réseaux de renseignement à l'étranger, contre-espionnage et, enfin, censure. Le *SIS* possède alors 150 stations d'interception radio en Europe, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, sans compter des chalutiers transformés en navires espions et croisant en Atlantique et en Méditerranée. Au cours du conflit, l'*Ufficio Beta* prend une grande importance et son personnel passe ainsi d'une vingtaine d'hommes en 1940 à plus de 200 deux ans plus tard (sur le millier de membres que comptera alors le *SIS*). Les services de renseignement de l'Axe se sont alors partagés les théâtres d'opération : à l'*Abwehr* l'Atlantique et le front russe ; au *SIS* la Méditerranée. Il est entendu au départ que les deux services doivent coopérer étroitement mais, en 1942, leur coordination est minimale du fait d'incompréhensions culturelles réciproques.



DES CHIFFRES ET DES CODES

Pour communiquer de façon sécurisée avec les commodores de convoi, *Supermarina* chiffre bien entendu ses messages, mais il fait aussi parfois appel à des codes connus du seul destinataire. Par exemple, si *Supermarina* demande, en clair sur une certaine fréquence, si telle pièce de rechange est disponible à l'arsenal de Venise, cela signifie en réalité que le commodore du convoi (à qui la fréquence est en fait dédiée) a toute liberté de manœuvre car il a été découvert par l'ennemi. Pour transmettre des informations plus précises, d'autres messages peuvent alors suivre, cette fois chiffrés en *SM 16 S* ou *SM 19 S*, des chiffres très sûrs, utilisés uniquement pour les communications d'état-major. Tandis que les spécialistes de Bletchley Park réussissent en 1942 à lire très facilement les messages Enigma de la *Luftwaffe* et du réseau ferré allemand, et avec plus de difficulté ceux de la *Heer* et de la *Kriegsmarine*, ils ne parviendront jamais à casser les codes italiens susmentionnés. De plus, alors que les casseurs de codes britanniques et l'état-major de la *Royal Navy* sont installés dans des villes différentes, l'*Ufficio Beta* du *SIS* travaille dans le même bâtiment que *Supermarina*, ce qui assure une transmission rapide de l'information.



01h00 : un second avion prend le relais et garde le contact. Il transmet sa position à cinq bombardiers Wellington partis de Malte et qui tombent sur le convoi à l'aube. Les escorteurs ont toutefois eu le temps d'émettre un écran fumigène suffisamment épais pour désorienter les assaillants. Une seule torpille quelques bombes sont larguées au jugé mais aucune ne touchera un navire. Au matin, un second raid est lancé. Il se compose de trois Wellington et d'autant de B-24 basés en Égypte. Seuls les B-24 trouveront le convoi mais ils ne réussiront pas à lui infliger de dégât.

10h30-14h15 : le sous-marin *HMS Turbulent* réussit par deux fois à approcher du convoi et à se positionner pour attaquer, mais il est à chaque fois repoussé par le *Pegaso*, un torpilleur italien équipé d'un sonar.



▼ & ▲ Le *Monviso* sert ici de transport de troupes, *a priori* pour un contingent italien. On note sa coque camouflée et ses plateformes de DCA installées au-dessus de sa proue. ACS

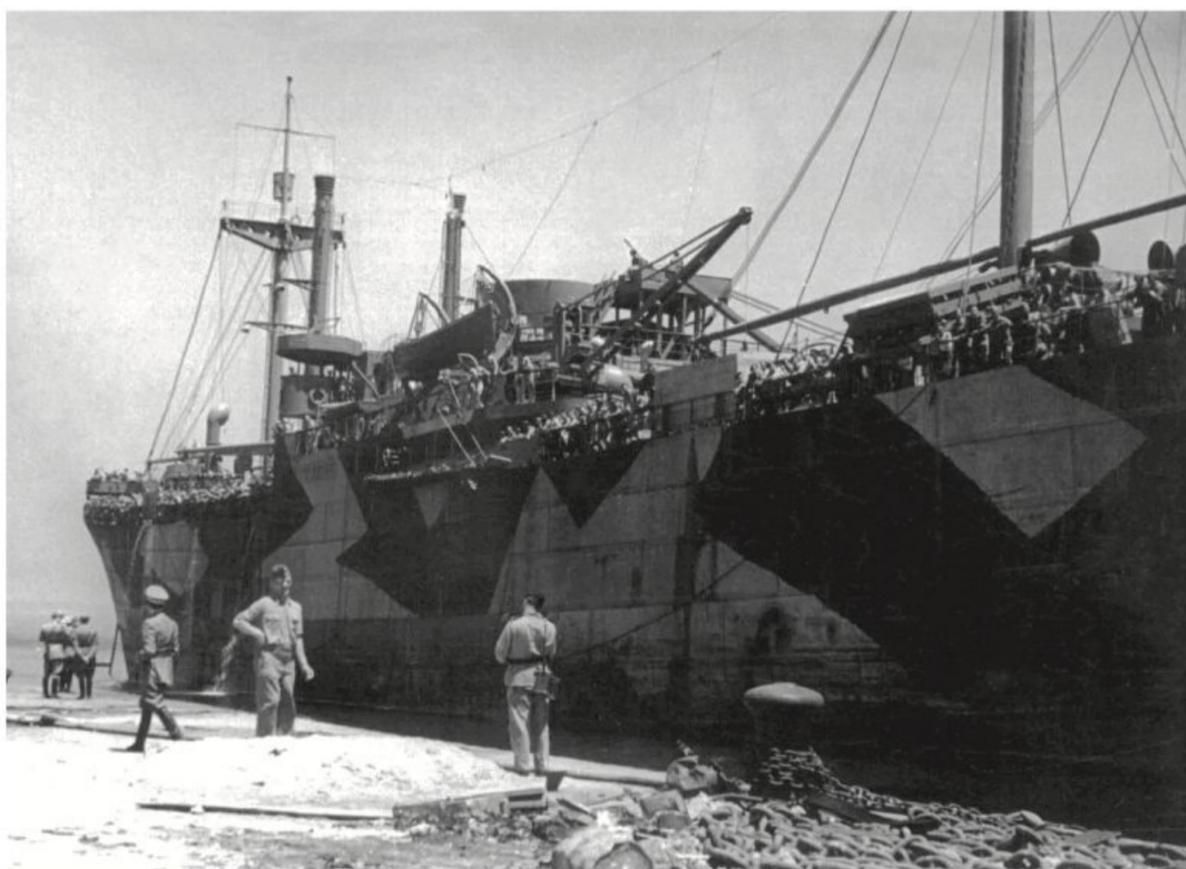
Le 3 juillet à 03h30 : au beau milieu de la nuit, le convoi est repéré par un troisième avion ennemi qui alerte aussitôt Malte par radio. Le *SIS* intercepte à nouveau le message et le transmet à *Supermarina* qui peut, moins d'une demi-heure plus tard, ordonner un nouveau changement de cap au convoi.

15h15 : en modifiant sa course après 03h30, le convoi du *Monviso* échappe à ses poursuivants jusqu'en milieu d'après-midi. C'est alors que le *SIS* intercepte et déchiffre, en 18 minutes très exactement, un nouveau message radio de Malte ordonnant un raid de huit Beaufort.

16h13 : une seconde transmission britannique est interceptée, confirmant la première. Le convoi n'a plus assez de temps pour s'éloigner et échapper aux escadrilles ennemies. Il est averti de la menace et les équipages se préparent à repousser un assaut aérien.

20h10 : six des huit Beaufort trouvent le convoi et passent à l'attaque. Mal leur en prend car ils sont attendus de pied ferme : ils perdent trois des leurs sans toucher une seule cible.

Le 4 juillet entre 00h18 et 00h42 : le convoi est repéré à nouveau par un appareil de reconnaissance britannique qui transmet deux fois la position de son contact.



18h45 : les transports entrent sains et saufs dans le port de Benghazi. S'ils ont pu éviter tous les obstacles dressés sur leur route, c'est bien grâce à la qualité du renseignement électromagnétique (interception radio) des services italiens !

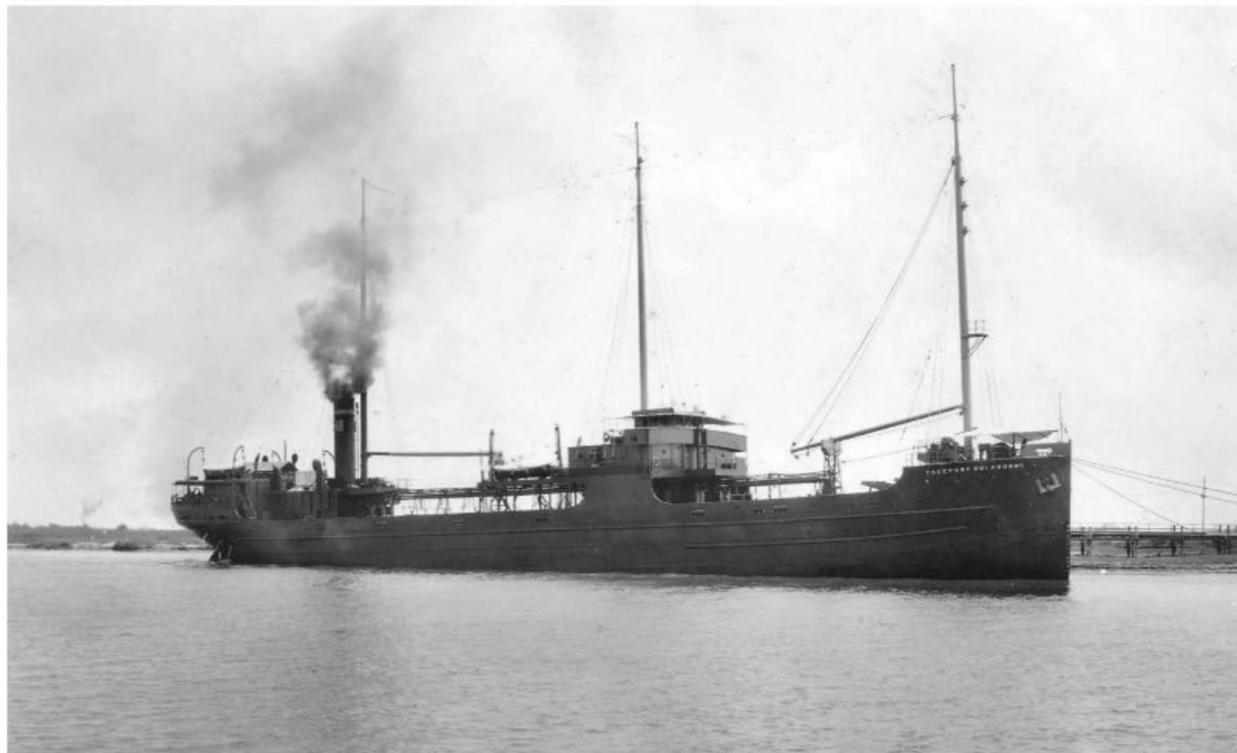
LE CONVOI DU CITTÀ D'AGRIGENTO

Le 8 juillet à 21h40 : un convoi composé de cinq transports (les italiens *Città d'Agrigento*, *Città di Alessandria*, *Città di Savona*, et les allemands *Delos* and *Santa Fè*) ainsi que du pétrolier *Alberto Fassio* appareille de la baie de La Sude (Crète) pour Tobrouk, sous la protection de six escorteurs. Ce n'est pas une surprise pour les Alliés puisqu'Ultra les en a informés dès 18h00, soit avant même le départ du convoi, en précisant les horaires et la route prévus.

Le 9 juillet : les Britanniques envoient d'Égypte cinq B-24 intercepter le convoi mais ils sont repoussés par des chasseurs allemands, basés en Afrique du Nord, qui assurent la couverture aérienne des transports sur une partie du trajet.

17h15-20h00 : un appareil de reconnaissance britannique détecte à nouveau le convoi et donne l'alerte par radio. Le SIS décrypte sa communication ainsi que les rapports de contact qui suivent, et il les transmet directement à *Supermarina*.

20h25 : l'état-major italien envoie un message de priorité absolue au commodore du convoi pour qu'il modifie son cap. Au même moment en effet, seize Wellington (dix armés de torpilles, six de bombes) décollent d'Égypte. Seuls deux d'entre eux vont trouver leur objectif mais c'est pour s'apercevoir qu'ils sont attendus : un épais



écran de fumée les empêche d'acquiescer leurs cibles. Un second raid, composé de huit Albacore, attaque lui-aussi un peu plus tard, mais toujours sans succès.

22h45 : les bombardiers rentrent à la base en informant chacun Alexandrie de leur échec.

Le 10 juillet à 01h05 : durant une bonne partie de la nuit, le SIS intercepte, décrypte et transmet ces messages à *Supermarina* qui suit ainsi la situation au plus près. À l'aube, neuf Hudson trouvent le convoi mais sont repoussés par la DCA, tandis que six Beaufort ne réussissent même pas à le repérer.

13h50 : les transports italo-allemands atteignent sans dommage le port de Tobrouk.

19h27 : grâce à Ultra, l'état-major du Caire apprend que le convoi ennemi est arrivé à Tobrouk sans perte, ce qui est en contradiction avec les nombreuses revendications de coups au but, ou de coups touchants, émises

par les Wellington et les Albacore. Il semble que l'échec britannique est à imputer à des communications Ultra trop nombreuses, difficiles à hiérarchiser et parfois contradictoires. Pour prendre un exemple, durant la seule journée du 10 juillet, l'état-major du Caire reçoit 68 dépêches Ultra, dont 26 concernent le trafic ennemi en Méditerranée !

L'AFFAIRE DU ROSOLINO PILO

Le 20 juillet à 21h50 : le transport *Rosolino Pilo* quitte Brindisi pour Benghazi en compagnie de deux destroyers et de deux torpilleurs. Il transporte 19 chars, 106 autres véhicules, près de 150 soldats mais aussi plus de 700 t de carburant et presque 3 000 t de matériels et de munitions.

► Le pétrolier *Alberto Fassio* est construit en 1914. Après une carrière bien remplie, il saute sur une mine et coule dans le golfe de Patras le 26 juillet 1943. DR

► Des servants allemands mettent en batterie une pièce de *Flak* de 2 cm pour protéger deux cargos, visibles à l'arrière-plan, d'une menace aérienne. L'un des quatre hommes sur la plateforme manipule un télémètre afin de définir avec précision la distance séparant le convoi de son éventuel prédateur. Archives Caraktère

► Un bombardier italien Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero survole un convoi de l'Axe constitué d'au moins deux transports et deux destroyers de la *Regia Marina*. Le temps est splendide et la visibilité excellente : il n'est pas improbable que des avions ou des sous-marins ennemis tentent de s'attaquer à des proies aussi tentantes. ACS





Le 21 juillet à 11h24 : Ultra décrypte et transmet au Caire une communication Enigma de la *Luftwaffe* qui lui apprend que, le lendemain, le convoi recevra une couverture de la chasse allemande. L'attaque doit donc avoir lieu aujourd'hui...

11h30 : une douzaine de Beaufort tombent sur le convoi au large du port de Navarin (Grèce). Le *SIS* n'a pas dû intercepter de communication radio car il n'a pas alerté préventivement le *Rosolino Pilo*.

15h58 : les pilotes britanniques revendiquent un coup au but, ce qui est confirmé par une dépêche Ultra dans l'après-midi, mais l'attaque a en réalité échoué, ce qu'Ultra découvre en début de soirée.

20h03 : le Caire apprend, toujours par Ultra, que le transport italien fait maintenant route en direction de Navarin pour y retrouver deux autres torpilleurs en complément de son escorte.

Le 22 juillet à 03h34 : le détour est bref et le petit convoi reprend bientôt son cap d'origine, ce que découvre Ultra dans la nuit. Un raid aérien est monté pour le lendemain.

Le 23 juillet : douze B-24 attaquent le convoi mais sans succès.

▲ Juché sur la tourelle avant d'un escorteur italien, un marin transmet un message par signaux à bras au *Rosolino Pilo* en mai 1942. ACS

▲ & ▲ Le *Vettor Pisani* en flamme et échoué devant Céphalonie, après son « exécution » par des bombardiers-torpilleurs britanniques partis de Malte. NMP et coll. Pietro Berti

17h00 : le *Rosolino Pilo* atteint Benghazi sain et sauf et y débarque sa précieuse cargaison. L'échec de son interception par les Britanniques est dû en grande partie à des informations fausses relayées par Ultra, alors même que le convoi a été méticuleusement suivi à la trace dès son appareillage.

LE CAS DU VETTOR PISANI

Le 22 juillet à 17h01 : Ultra informe le Caire que le *Vettor Pisani* s'apprête à lever l'ancre de Tarente pour Tobrouk.

Le 23 juillet à 13h00 : le transport appareille effectivement avec deux torpilleurs comme force d'escorte. L'horaire de départ, la vitesse, la route et la composition du convoi ont fait l'objet d'une dépêche Ultra dès 00h23.

Le 24 juillet à 01h40 : envoyé sur place pour valider les informations de Bletchley Park, un avion de reconnaissance britannique découvre effectivement le convoi.

02h10 : le *SIS* intercepte le rapport de contact et génère une alerte de priorité absolue pour dévier le *Vettor Pisani* de sa route.

02h35 : *Supermarina* ordonne un second changement de cap après avoir appris, *via* le *SIS*, que son transport a été à nouveau aperçu par un autre appareil ennemi.

04h05 : troisième alerte de priorité absolue de *Supermarina* suite à un rapport de contact d'un avion britannique à 02h37. L'étau se resserre autour du petit convoi...

07h30 : six Beaufort partis de Malte trouvent le *Vettor Pisani*. Ils larguent cinq torpilles dont une touche le transport italien. Les dégâts semblent réparables et le *Pisani* atteint l'île ionienne de Céphalonie, mais les incendies deviennent incontrôlables et le transport doit finalement être évacué.

10h51 : *Ultra* a confirmation de la destruction du *Vettor Pisani*.

LE CONVOI DU MILANO

Le 25 juillet : les vapeurs *Milano* et *Aventino* quittent Bari pour Benghazi, avec un détour prévu par Le Pirée. Ils bénéficient d'une forte



► Dans un port nord-africain, un *Panzer III* est débarqué d'un transport italien pour le compte de la 15. *Panzer-Division*, une unité qui participera à toutes les grandes batailles de ce théâtre d'opération : Tobrouk, Gazala, El Alamein, etc. Archives Caractère



▲ Le *Monviso* en train de sombrer le 3 août 1942 au large de la Libye. NMP

escorte (sept destroyers et torpilleurs) de par l'importance de leur cargaison. Chacun transporte en effet des véhicules et du ravitaillement mais aussi près de 900 hommes. **Le 26 juillet à 03h25** : *Supermarina* émet une alerte de priorité absolue car le *SIS* a intercepté plusieurs messages radio ennemis. En conséquence de quoi, le convoi change de cap. Il fait bien car trois bombardiers torpilleurs ont décollé d'Égypte à sa recherche. Les pilotes ennemis utilisent très (trop) librement la radio pour communiquer, ce qui permet à une station goniométrique du *SIS* située à Porto Palo (Sicile) de les suivre à la trace. Aucune attaque n'aura lieu.

Le 27 juillet à 17h13 : Le Caire apprend par Ultra que la flottille ennemie doit passer par Le Pirée avant d'atteindre sa destination qui, à ce moment-là, est encore inconnue.

19h50 : Porto Palo détecte les émissions radio d'un sous-marin ennemi en position sur le chemin du convoi et en informe *Supermarina* qui fait à nouveau modifier la route prévue.

21h27 : les précédentes informations Ultra sont confirmées. Les Britanniques lancent des reconnaissances aériennes pour retrouver le convoi.

Le 29 juillet : décryptant rapidement les messages envoyés par les avions de reconnaissance ennemis, le *SIS* permet au convoi d'éviter tous les raids. Les *Milano* et *Aventino* entrent en baie de La Sude où ils subissent encore une attaque de onze B-24, sans enregistrer de dommage. Ils en repartent vers 23h30.

Le 30 juillet à 07h36 : Le Caire apprend par Ultra l'appareillage des deux vapeurs.

20h15 : toujours selon Ultra, le convoi devrait repartir à 10h00 le 31 pour Le Pirée après son arrêt à Benghazi. C'est une erreur d'interprétation qui ne sera clarifiée que le 31 à 03h55.

Le 31 juillet à 09h45 : le *Milano* atteint Benghazi, suivi quelques heures plus tard par l'*Aventino* qui a connu des problèmes de moteur.

LA FIN DU MONVISO

Le 27 juillet à 15h15 : le *Monviso* appareille de Brindisi pour Benghazi.

Le 28 juillet à 07h00 : il est repéré par un avion de reconnaissance sans que cela soit sur la base d'une indication d'Ultra.

12h10 : six Beaufort armés de torpilles et trois autres des bombes trouvent le transport et l'attaquent. Sur les cinq torpilles lancées, une seule touche, endommageant la propulsion.

19h17 : Ultra informe le Caire que le cargo, incapable d'atteindre sa destination, a dû être remorqué à Navarin.

Le 29 juillet : les Britanniques apprennent que les dégâts du *Monviso* sont légers, qu'ils peuvent être rapidement réparés et que le transport devrait reprendre sa traversée dans les jours qui viennent.

Le 2 août : le cargo italien quitte Navarin pour Benghazi avec une escorte de deux destroyers.

Le 3 août à 15h25 : selon certaines sources, le sous-marin *HMS Thorn* torpille et coule le *Monviso* au large de la Libye. Selon d'autres, le transport italien aurait sauté sur une mine.

En juillet 1942, Ultra contribue officiellement à la destruction de cinq transports de l'Axe en Méditerranée : le *Vettor Pisani* et quatre autres bâtiments coulés le 30 au cours d'un raid nocturne sur Tobrouk. Cependant, dans ce dernier cas, la contribution est surtout administrative, Ultra n'ayant pas transmis les informations essentielles à la tenue du raid aérien. ■

POUR ALLER PLUS LOIN

Vincent P. O'Hara et Enrico Cernuschi, « The Other Ultra », dans *Naval War College Review*, Vol. 66 n°3, 2013

