



► Des sous-marins Typ VII C à quai à Wilhelmshaven en 1945. Les trois unités visibles au premier plan sont toutes équipées d'un Schnorchel au mat rabattable. DR



# LA DERNIÈRE CAMPAGNE DES *U-BOOTE*

## DÖNITZ ET SA « NOUVELLE GUERRE SOUS-MARINE »

PAR XAVIER TRACOL

# A

YANT DÛ SE RETIRER DE L'ATLANTIQUE À CAUSE DE PERTES INSOUTENABLES EN 1943, LA *U-BOOTWAFFE* NE DÉSESPÈRE PAS DE REPRENDRE À MOYEN TERME LA GUERRE DES CONVOIS QU'ELLE MENAIT DEPUIS 1939. CE « RETRAIT STRATÉGIQUE » DOIT PERMETTRE LE RENOUVELLEMENT DE SA FLOTTE DE SOUS-MARINS POUR UN RETOUR AU COMBAT EN 1944, MAIS LES ALLIÉS PRENNENT LE *REICH* DE VITESSE EN DÉBARQUANT EN NORMANDIE. LE GRAND-AMIRAL DÖNITZ VA ALORS REVOIR SA STRATÉGIE ET CONCENTRER SES ATTAQUES AUTOUR DES ÎLES BRITANNIQUES.

# EN

En mars 1943, les affrontements pour les convois SC-121, SC-122 et HX-229 voient la disparition de plus de 250 000 GRT de navires marchands, mais les pertes

de la *U-Bootwaffe* [1] sont si sévères que le tout récent grand-amiral Karl Dönitz est incapable de maintenir en mer son dispositif. Les Alliés profitent de cette pause relative pour renforcer leurs groupes d'escorte et moderniser leurs équipements de détection ; et lorsque les « loups gris » reviennent en force en Atlantique Nord fin avril, ces derniers trouvent un ennemi bien mieux préparé à les recevoir. Les convois HX-234, ONS-3 et ONS-4 subissent alors des destructions minimales malgré un important déploiement allemand, tandis que les contre-mesures américaines et britanniques se conjuguent pour faire payer au prix fort le moindre torpillage réussi. Dès la mi-avril, le chef de la *Kriegsmarine* a senti le vent tourner et a fait part à Hitler de ses doutes quant à l'issue de la bataille de l'Atlantique ; les pertes deviennent trop élevées pour l'avantage retiré. Sa prévision est juste, les engagements de mai 1943 virant à la série noire : « Je n'apprends que progressivement nos propres pertes subies en ces jours décisifs de mai 1943 [...] particulièrement dans le golfe de Gascogne, dans le passage de l'Islande et dans l'Atlantique Nord. Elles avaient enflé d'un seul coup. Au 22 mai, 31 de nos unités avaient été détruites, chiffre effroyablement élevé, qui nous a surpris complètement » [2], explique Karl Dönitz dans ses mémoires.



[1] Lire *LOS!* hors-série n° 4, *U-Boote en Atlantique, cinq ans de guerre sous-marine*, de Xavier Tracol.

[2] Cette citation et les suivantes : Dönitz (K.), *Dix ans et vingt jours*, Paris, Plon, Collection Voici, 1959.

▲ Parti de Lorient, le *Typ IXC U-175* est coulé le 17 avril 1943 par un cotre garde-côtes américain en Atlantique central. C'était sa troisième patrouille. US Nara

▼ Les servants de *Flak* du *U-848* ont abandonné leurs pièces pour trouver un précaire abris et ainsi échapper aux cinq bombardiers américains qui vont finalement couler le *Typ IXD2* ce 5 novembre 1943 en Atlantique Sud. US Nara





▲ Malgré le lancement de sa « nouvelle guerre sous-marine » autour des îles britanniques, la *U-Bootwaffe* continue de programmer des patrouilles océaniques pour divertir au maximum les forces ennemies. Le *Typ IXC U-505* est ainsi capturé par un *Task Group* américain au large de la Mauritanie le 4 juin 1944. US Nara

▼ Un *U-Boot* surpris en surface par un bombardier Liberator écope d'une grenade sous-marine ainsi que d'un mitraillage en règle. En 1944, l'avion est le principal prédateur des sous-marins allemands, qui seront progressivement équipés du *Schnorchel* pour échapper à la détection radar. US Nara

Sa réaction est immédiate, puisque, le 23 mai, il ordonne à ses *U-Boote* d'évacuer la zone dangereuse et de se replier au sud-ouest des Açores. « La tactique des meutes n'était désormais plus applicable en Atlantique Nord, théâtre d'opérations où la surveillance aérienne était la plus forte. Avant de la reprendre, il fallait rendre leur valeur à nos bâtiments. »



## ■ 1943 : DÉFAITE EN ATLANTIQUE

Le 14 mai 1943, quand Dönitz expose à Hitler qu'il fait face en Atlantique à une très grave crise, ce dernier convient que les pertes sont en effet disproportionnées. Il n'est cependant pas encore question d'un retrait complet ; pour le chef de la *Kriegsmarine*, cette pause dans les opérations océaniques est une mesure provisoire destinée à rééquiper ses sous-marins technologiquement dépassés en instruments et armes dernier cri. Ils retourneront ensuite au combat avec des prévisions de victoires bien supérieures à celles du printemps 1943. Mais ce n'est pas là l'unique problème : ses commandants en mer remarquent, à la même époque, que leur appareil de détection d'ondes radar, le FuMB 1 *Metox* 600A, ne les alerte plus aussi bien qu'avant de l'arrivée imminente de navires de guerre ennemis. Et pour cause ! Depuis peu, les Alliés mettent en œuvre des radars indétectables, car centimétriques et non plus décimétriques ! Il faut donc lancer un vaste programme de modernisation. Pour ce faire, Dönitz présente la liste de tous les matériels lui semblant nécessaires : *Schnorchel*, nouveaux

détecteurs de radar, torpilles acoustiques améliorées, alourdissement de la *Flak* embarquée, brouilleurs, leurres, revêtement anéchoïque, etc. Il demande par ailleurs l'accélération des études portant sur les *U-Boote Typ XXI* et *Typ XXIII*, de nouveaux modèles pas encore au point [3]. Hitler accepte en outre de pousser la production de 30 à 40 unités par mois, donnant ainsi son aval à une véritable course en avant initiée par Dönitz lui-même. Car l'amiral se doute bien qu'il n'a plus beaucoup de chances de gagner « sa » guerre au tonnage, concept qu'il a eu tant de mal à faire accepter à ses supérieurs les années auparavant. Doit-il pour autant stopper toute action navale ? Il est convaincu du contraire : d'un point de vue stratégique, ses *U-Boote* peuvent encore divertir d'autres théâtres d'opérations de gigantesques moyens ennemis ; et d'un point de vue matériel plus secondaire, les *U-Bunkers* installés sur la côte française n'ont pas la capacité d'accueillir la totalité de ses « loups gris ». Mieux vaut donc les envoyer combattre, même sans grand espoir de retour, plutôt que de les voir détruits à quai lors d'un raid aérien... « Même si la guerre sous-marine ne devait pas surmonter les difficultés actuelles et retrouver ses anciens succès, tous les efforts doivent se concentrer sur les *U-Boote* parce qu'ils détruisent ou fixent une partie du potentiel ennemi considérablement supérieur à la dépense de moyens qu'ils représentent. » Aussi, le *BdU* [4] continue-t-il ses opérations de guerre, même si c'est à un rythme bien moindre qu'auparavant. Tandis qu'un rideau de *U-Boote* est envoyé en Atlantique Nord dans le but de se faire passer pour un dispositif plus conséquent, quelques autres unités sont positionnées au large des Açores pour intercepter les convois destinés à Gibraltar. Leurs résultats s'avéreront très décevants du fait de la supériorité technologique et numérique de l'adversaire, mais ce qui inquiète surtout Dönitz reste la situation dans le golfe de Gascogne. Elle y est dramatique depuis 1942 du fait des incessantes patrouilles aériennes ennemies. Évoluant à plusieurs, les avions s'en prennent aux *U-Boote* isolés sur plusieurs côtés à la fois pour diviser le feu de leur DCA. Par conséquent, dès juin 1943, Dönitz ordonne que ses sous-marins quittent les ports français par groupes de quatre ou cinq pour concentrer leur *Flak* et permettre à plusieurs engins de plonger sous la protection des autres. Mais malgré tout, les pertes s'accumulent : en quinze jours, étalés entre juillet et août, 10 des 17 *U-Boote* traversant le golfe de Gascogne sont coulés par des avions ! Parmi eux, se trouvent des *Typ XIV* « vaches à lait » qui permettaient de ravitailler en haute mer les autres sous-marins, une disparition qui impacte directement la capacité de la *U-Bootwaffe* à reprendre la guerre dans l'océan. De fait, le tonnage coulé en Atlantique chute de façon impressionnante, avec seulement 70 500 GRT envoyés par le fond entre mai et août 1943... En septembre, les bâtiments allemands reçoivent des torpilles de nouvelle génération [5] ainsi que le FuMB 7 Naxos, un détecteur de radar actualisé, dans lequel le *BdU* place beaucoup d'espoir.



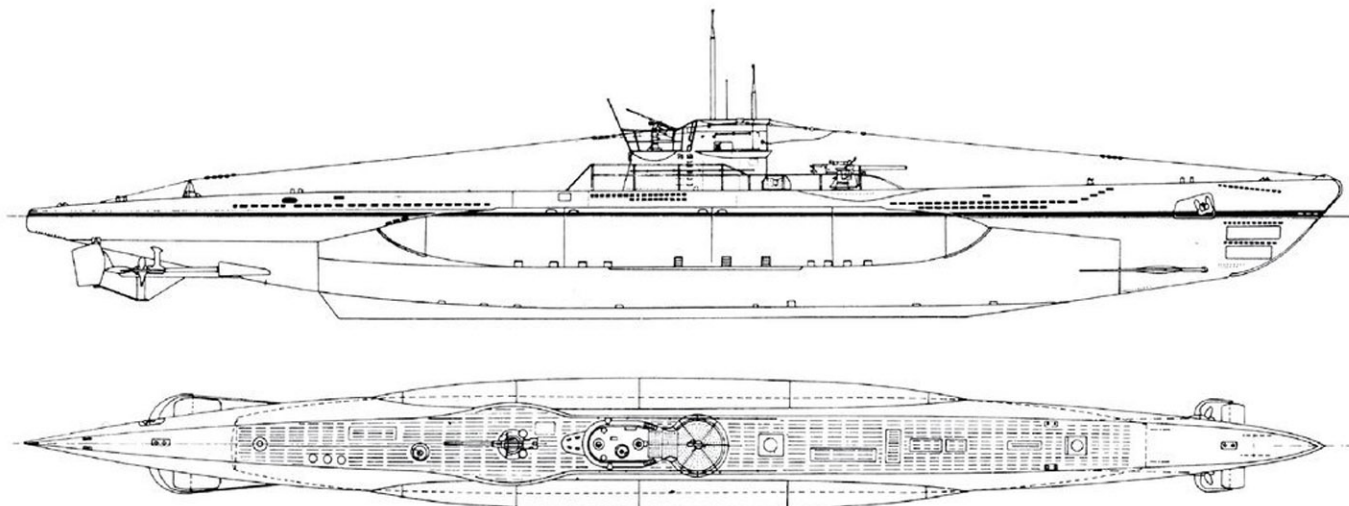
▲ En 1944, les Britanniques mettent en ligne plusieurs escadrilles de Mosquito, un bombardier léger et rapide, pour sillonner les eaux et littorales tenues par les Allemands. Le *Typ VIIC U-290* est ainsi sérieusement endommagé devant Bergen le 14 juin 1944. Les dégâts sont tels qu'il ne reprendra la mer que pour rejoindre l'Allemagne, où il sera sabordé en mai 1945. IWM

[3] Lire « *Typ XXI, les secrets du dernier loup gris* » de Patrick Toussaint dans *LOS!* n° 10.

[4] *Befehlshaber der U-Boote* (« commandant supérieur des sous-marins ») est le titre du contre-amiral Dönitz à partir du 17 octobre 1939. *BdU* désigne aussi son état-major.

[5] Sur les armes et équipements développés à la fin de la guerre par la Marine allemande, lire « *Kriegsmarine 1946, l'arsenal qui ne vit jamais le jour* » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 12.

## U-BOOT TYP VIIC





Mais, malgré quelques succès initiaux, les résultats n'atteignent pas les prévisions de la *Kriegsmarine* : « nous allions constater, au cours des mois suivants, que les améliorations apportées à l'armement ne suffisaient pas pour rendre à nos bâtiments leur ancienne efficacité. Il fallut abandonner définitivement l'attaque en groupe des convois, et nous borner à poursuivre la guerre aussi économiquement que possible, dans l'unique but de fixer d'importantes forces ennemies. » Très vite, le nombre de sous-marins détruits remonte à des sommets alarmants : en septembre-octobre en Atlantique, seulement neuf bâtiments de commerce alliés sont coulés quand le *BdU* raye de ses tableaux d'effectifs 25 sous-marins ! Le 7 novembre 1943, le chef de la Marine du *Reich* interdit donc toute application de la tactique des meutes en Atlantique Nord, ce qui se traduit immédiatement par la fin des grandes batailles de convois.

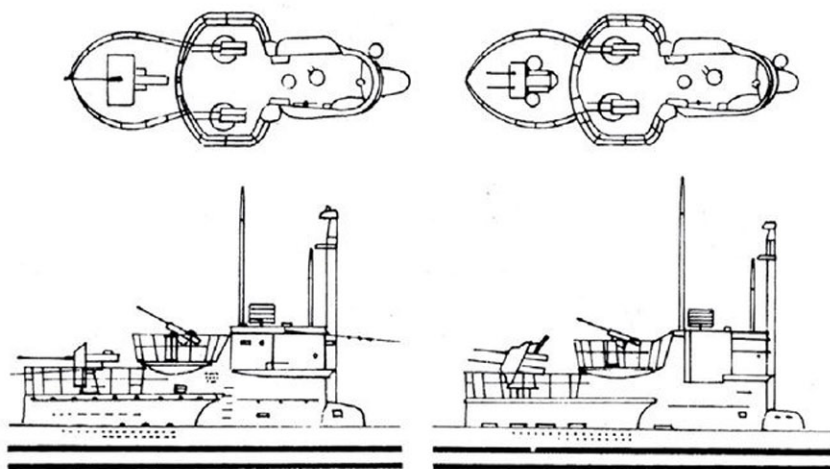
## 1944 : DÖNITZ CONTRE-ATTAQUE

Dans un rapport datant de novembre 1943, la *Seekriegsleitung* [6] prend acte de la fin de la guerre sous-marine océanique et propose une stratégie purement défensive pour l'année 1944 : selon elle, il n'y a en effet rien à attendre de la *U-Bootwaffe* épuisée jusqu'à l'arrivée des *Typ XXI* et *Typ XXIII* prévue pour l'automne. Mais Dönitz voit les choses différemment. Suivant le plus littéralement possible la Directive n° 51 émise par le *Führer*, le grand-amiral cherche à reprendre l'offensive envers et contre tout pour contrer un éventuel débarquement allié en Europe de l'Ouest. Mi-janvier 1944, il envoie donc ses *U-Boote* patrouiller dans les Western Approaches [7] pour gêner au mieux les renforts arrivant d'Amérique. La campagne durera jusqu'en mars et s'avère être un cuisant échec : 29 des « loups gris » envoyés dans le secteur n'en reviennent pas, tandis que l'ennemi fait état de pertes dérisoires, à savoir 3 navires marchands sur 105 convois ! La mort dans l'âme, Dönitz ordonne alors le retrait total de ses forces de l'Atlantique.

À cette époque du conflit, la guerre sous-marine n'est plus menée – excepté en Méditerranée – que par de rares *Typ IX*, de grands sous-marins ayant une autonomie importante, dans des secteurs aussi éloignés que l'océan Indien ou la côte canadienne. Les nombreux *Typ VIII C* n'ont pas l'endurance nécessaire aux nouvelles conditions de patrouille : face à la multiplication des avions ennemis et de leur utilisation du radar embarqué, les sous-marins allemands n'ont en effet pas d'autres choix que de rester le plus longtemps possible en plongée pour ne pas se faire repérer. Ils ne font surface que de nuit pour renouveler l'air et recharger leurs batteries, mais la manœuvre reste très risquée, et la *Kriegsmarine* recherche un moyen d'améliorer l'autonomie en plongée de ses *U-Boote*. Cette solution, elle la possède en fait depuis 1940, mais n'en fait une priorité qu'à partir du début de l'année 1943 : lors de l'invasion des Pays-Bas en mai 1940, les Allemands ont mis la main sur un système d'admission d'air frais pour sous-marin immergé, imaginé en 1936 par un capitaine de frégate hollandais. Ce concept est toutefois délaissé jusqu'en 1942, avant de faire l'objet d'études approfondies et d'un certain nombre d'améliorations. Appelé Schnorchel, l'appareil permet de renouveler l'air intérieur,

► Le destin de ce *Typ IX D2* est scellé : mitraillé et bombardé par l'aviation alliée, il est dans l'incapacité de plonger à cause d'un adversaire insaisissable, malgré une *Flak* plus que conséquente : un affût quadruple et deux affûts doubles de 2 cm ! US Nara

## KIOSQUES DE TYP VII C À SCHNORCHEL - 1944



d'alimenter les moteurs Diesel en air frais et d'évacuer les gaz d'échappement, le tout en restant à l'immersion périscopique grâce à des conduits basculants, installés à l'avant droit du kiosque sur les Typ IX et à gauche sur Typ VII. L'avantage est immense. Non seulement l'air intérieur est facilement renouvelé, mais le sous-marin n'est plus limité par la capacité de ses batteries tant qu'il peut revenir à l'immersion périscopique : le Schnorchel rend maintenant possible en plongée la mise en route des moteurs Diesel, qui peuvent recharger les accumulateurs tout en assurant la propulsion. Les tests débutent en février 1944, et le Schnorchel est installé sur plusieurs U-Boote partant en patrouille à l'ouest des îles britanniques. Les premiers résultats sont si encourageants [6] que, le 1<sup>er</sup> juin, Dönitz ordonne qu'aucun sous-marin ne parte en mission sans en être équipé, les bâtiments déjà en mer devant même être rappelés pour le recevoir au plus vite.

Il n'est que temps, puisque le 6 juin à l'aube, les Alliés débarquent en Normandie. Aussitôt, le BdU contre-attaque grâce à une meute soigneusement tenue en réserve. Les 36 unités du groupe « Landwirt » appareillent le jour même, mais la moitié n'ayant pas encore de Schnorchel est envoyée défendre le golfe de Gascogne. Les 18 autres reçoivent l'ordre de s'en prendre directement à l'armada ennemie croisant à l'est de Cherbourg. Or, la couverture aérienne de l'adversaire est si complète, et le décodage des communications allemandes par les Alliés (nom de code « Ultra ») si précis, que seuls huit Typ VII survivent à la phase d'approche ! Bientôt rejoints par cinq sous-mersibles provenant de Norvège, ils vont combattre dans des conditions extrêmement difficiles contre un ennemi bien préparé. Durant les trois mois de l'été 1944, Dönitz envoie ainsi sur zone une trentaine de sous-marins « à Schnorchel » pour une mission suicidaire :

[6] « Direction de la guerre sur mer ». La SKL s'occupe de la répartition des forces navales, de la planification et de l'exécution des opérations, excepté pour les opérations sous-marines qui sont du ressort du BdU.

[7] Ou atterrages occidentaux. Ce rectangle de mer est situé à l'ouest de la Grande-Bretagne, et sa hauteur va de l'extrémité Nord de l'Écosse à l'extrémité Sud de la Cornouaille. Il englobe l'Irlande et la mer d'Irlande pour ne s'arrêter qu'au large de l'Islande.

[8] Même si nombre de défauts persistent, comme le sillage de la tête d'aspiration repérable au radar, l'humidité élevée et le bruit rendant la veille à l'hydrophone quasiment impossible. Lire « Le Schnorchel, le renifleur des U-Boote » de Patrick Toussaint dans LOS! n° 1.

« Tout bâtiment ennemi servant au débarquement, même s'il ne transporte que 50 soldats ou un char, est un but qui réclame votre engagement à fond. Il faut l'attaquer même en s'exposant à la destruction. Si vous parvenez jusqu'à la flotte de débarquement, aucune considération ne devra vous arrêter [...]. En infligeant des pertes à l'adversaire, un U-Boot accomplira sa mission la plus élevée et justifiera son existence, même s'il est détruit aussi. » Avec une telle stratégie, les résultats sont bien entendu catastrophiques : deux tiers des bâtiments engagés ne reviennent pas, tandis que les pertes alliées (12 transports, 4 navires de débarquement et 5 escorteurs) ne changent en rien le cours des opérations navales ou terrestres.

L'unique point positif de cette brève campagne est l'expérimentation en opération du Schnorchel, dont des améliorations sont d'ores et déjà à l'étude. Grâce à lui, le BdU pense pouvoir revenir à moyen terme en Atlantique.

Dès juillet, l'état-major de la U-Bootwaffe échauffe ainsi les plans d'une « nouvelle guerre sous-marine », sorte de campagne décisive devant couper les troupes débarquées en France de leurs sources de ravitaillement outre-mer et outre-Manche.

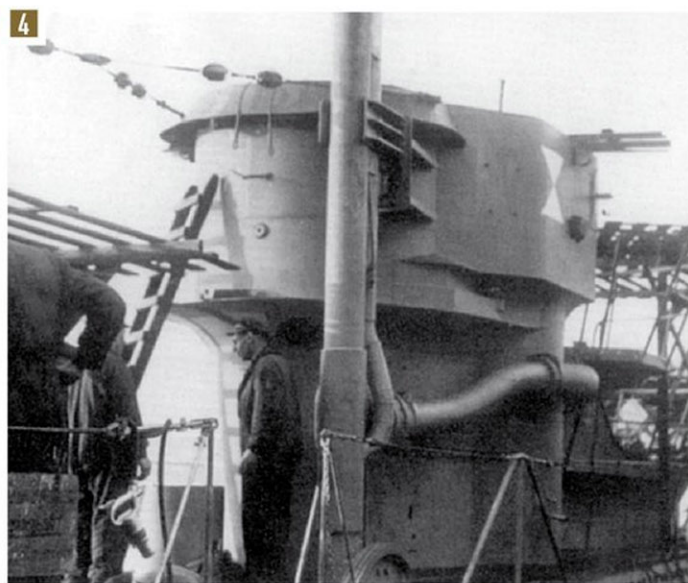
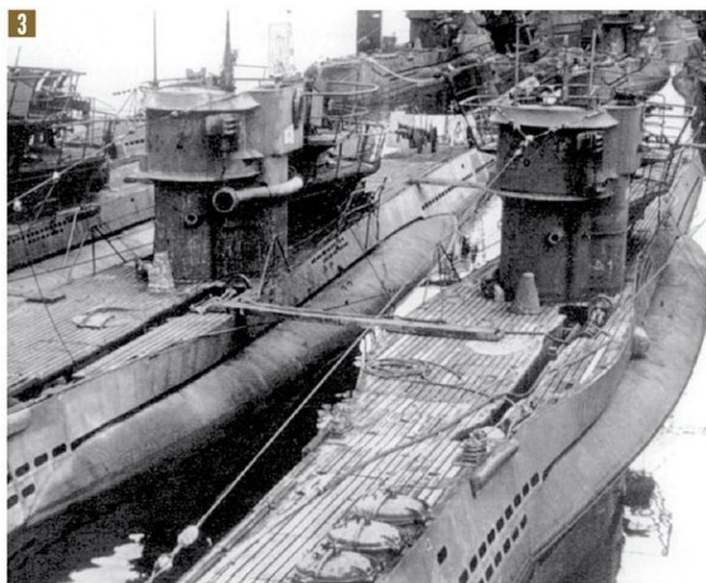
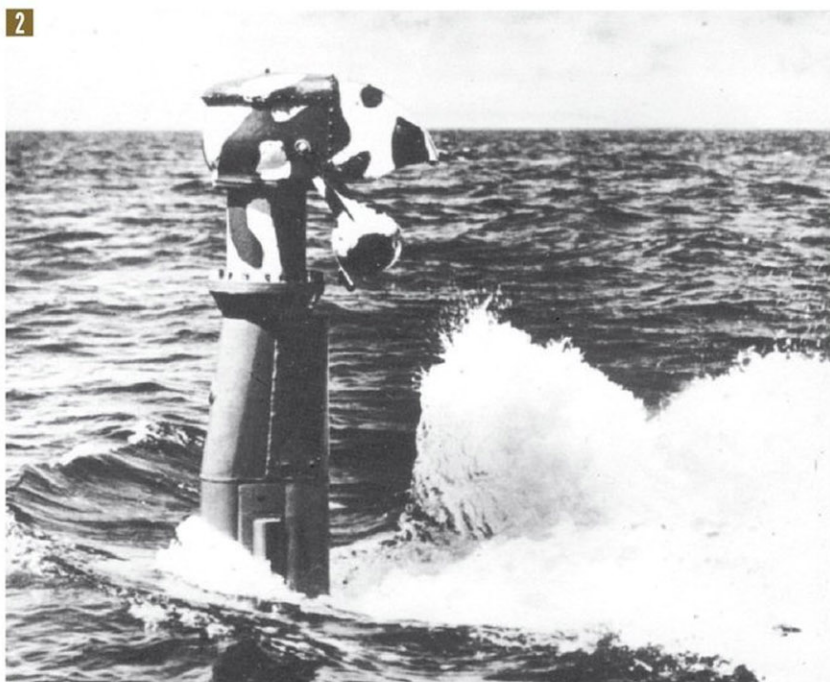
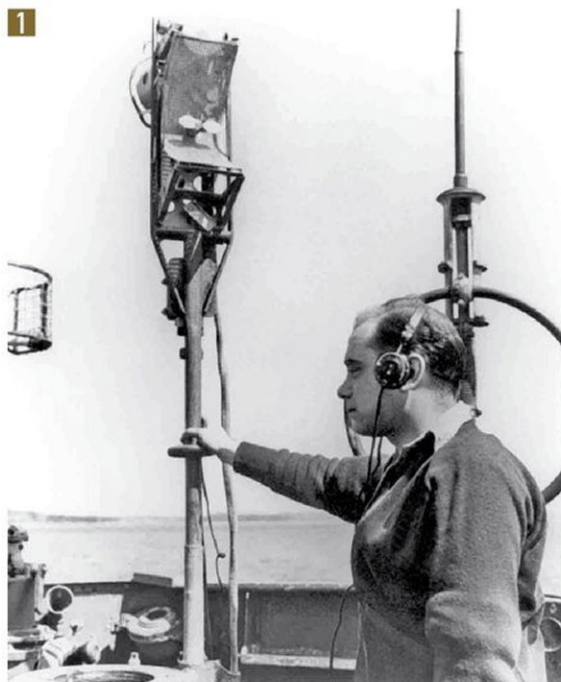




Cependant, la réalité prend le pas sur les projets allemands, et il s'avère vite qu'il ne faudra pas compter longtemps sur les bases de la côte française : à partir d'août 1944, l'avance des Alliés est telle que les villes où ont été édifiés les *U-Bunkers* doivent être transformées en forteresses pour soutenir un siège en règle ! Afin d'échapper à la capture, tous les sous-marins qui y sont abrités reçoivent alors l'ordre de rejoindre la Norvège, où d'autres *U-Bunkers* ont été construits (à Trondheim et Bergen), et d'où ils pourront reprendre le combat. Profitant d'une diversion menée au nord-ouest de l'Écosse par la 11. *U-Flottille*, ces *U-Boote* vont devoir traverser le golfe de Gascogne jusqu'à la pleine mer, remonter ensuite pour passer à l'ouest de l'Irlande et contourner les îles britanniques pour atteindre les fjords protecteurs : une traversée des plus dangereuses, d'autant que les Allemands ignorent que les Anglo-Américains sont informés de l'opération par « Ultra » et par la Résistance... L'ordre général de rappel vers la Norvège est lancé par le *BdU* le 27 août et concerne 26 *Typ VIIC* et 7 *Typ IXC*. Malgré un important dispositif aérien, l'ennemi ne réussit à détruire que deux unités, toutes les autres ralliant sans encombre.

## GUERRE SOUS-MARINE LITTORALE

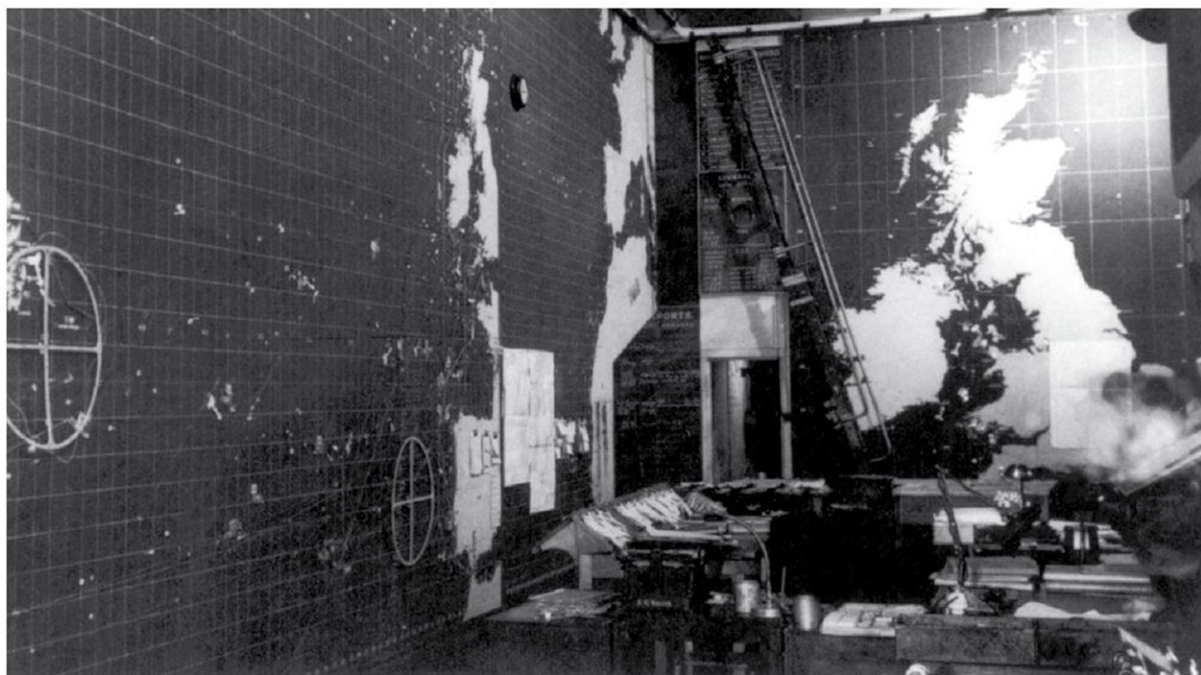
Cette arrivée massive de sous-marins dans les bases de Bergen et de Trondheim dépasse de beaucoup leur capacité d'accueil, et les deux tiers des nouveaux arrivants doivent être répartis dans différents fjords ou ports de pêche, avec ce que cela comprend de difficultés de maintenance, réparations et ravitaillement. Pour le Haut commandement, la Norvège est toutefois une forteresse naturelle avancée d'où doivent dorénavant partir les offensives allemandes et, en l'occurrence, la « nouvelle guerre sous-marine » prônée par Dönitz. Pour la mener à bien le plus rapidement possible, ce dernier s'appuie sur ses bâtiments revalorisés (*Schnorchel*, détecteur *FuMB 26 Tunis*, torpilles acoustiques *Zaunkönig*, etc.) en attendant la mise en service – toujours retardée – des révolutionnaires *Typ XXI*. Trois grands facteurs conditionnent toutefois la future campagne : d'une part, l'obligation vitale de rester en plongée pour échapper aux avions ennemis limite drastiquement la vitesse des *U-Boote* mais aussi et surtout leur rayon d'action ; d'autre part, ils n'ont plus la faculté, en 1944,



**1** Ce cliché permet de comprendre le fonctionnement du détecteur de radar *FuMB26 Tunis*. La rotation à 360° de son antenne est manuelle. DR

**2** Tête d'un *Schnorchel* sur un *U-Boot* à l'immersion périscopique. Le flotteur rond est en position basse : la soupape d'aspiration est donc ouverte. DR

**3 et 4** Ces deux clichés illustrent le fonctionnement des *Schnorchel* basculants sur *Typ VIIC* et *VIIC/41* : tandis qu'ils sont affalés dans leur logement du pont sur la première photo, l'un d'eux est redressé en position d'emploi sur la seconde et relié au conduit d'air fixé sur le flanc du kiosque. US Nara



◀ et ▼ Pour défendre les eaux britanniques, la Royal Navy et le Coastal Command centralisent la direction de la lutte ASM au sein d'un commandement spécifique. La Western Approaches Operations Room gère ainsi en continu toutes les informations concernant les convois et la détection de U-Boote. IWM

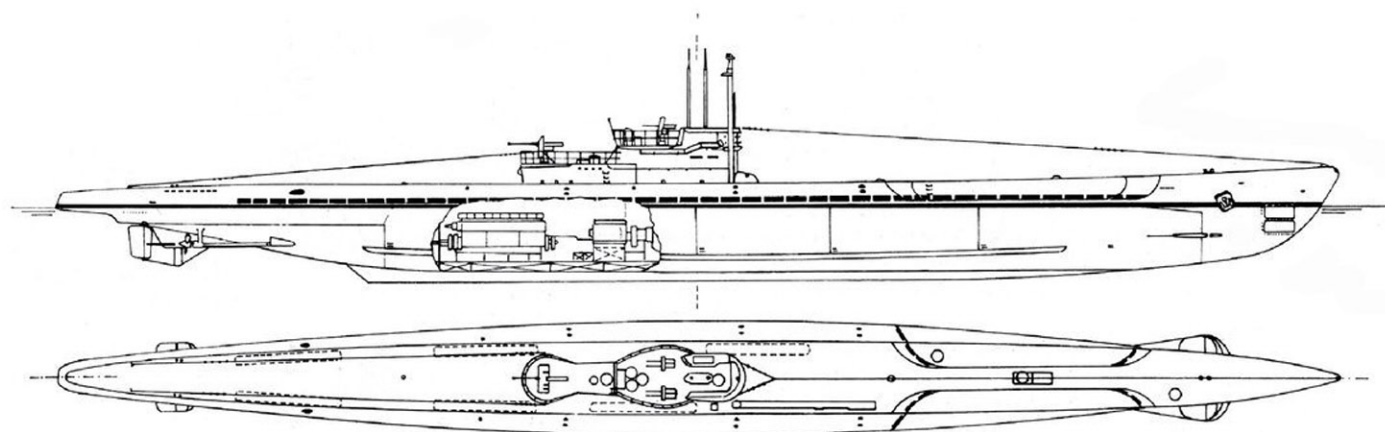
d'atteindre aussi facilement qu'avant l'océan Atlantique du fait de leur retrait de la côte française. Enfin, ils ne peuvent plus compter sur des ravitaillements en mer, car les dernières « vaches à lait » ont été détruites. Ainsi, si un *Typ IX* atteint encore la côte Est du Canada, un *Typ VII* en est réduit à opérer au large de l'Islande... Et encore, pour n'y rester qu'un temps fort court et avec des durées de transit aller et retour bien plus longues qu'auparavant ! Alors qu'un « loup gris » pouvait naviguer environ 12 jours à 7 ou 10 nœuds en surface les années précédentes, au *Schnorchel*, il n'atteint plus que 5 nœuds pendant 4 heures, avant de repasser sur batterie à 7 nœuds ! En tout état de cause, un *Typ VII* ne peut donc parcourir, en 1944, qu'environ 60 nautiques par jour de mer et dans des conditions très épuisantes pour l'équipage.

Le BdU prend bien entendu en compte ces multiples paramètres pour définir les futurs secteurs de patrouille. Les *Typ IX* continueront de marauder au large de la côte canadienne et jusque dans l'embouchure du Saint-Laurent, tandis que les *Typ VII* se voient assigner les eaux à l'ouest de l'Islande, le bras de mer The Minch [9] au nord-ouest de l'Écosse, le canal du Nord entre l'Irlande du Nord et la Grande-Bretagne, le canal Saint-Georges entre l'Irlande et le pays de Galle, et enfin la mer d'Irlande.

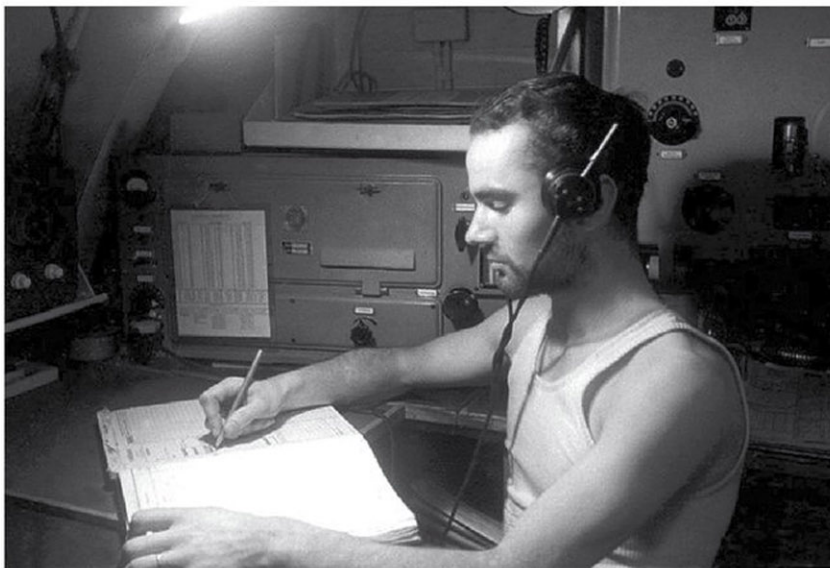


[9] Cette mer épicontinentale sépare les Highlands des Hébrides extérieures.

## U-BOOT TYP IXD2 - 1945







◀ Un opérateur allemand retranscrit un message reçu en morse. Il devra ensuite le décoder à l'aide de la machine Enigma du bord. Les *Typ IX* embarquent généralement deux officiers mariners et deux matelots spécialisés dans l'émission et la réception radio, mais aussi dans la détection acoustique sous-marine. Archives Caractère

Ce sont toutes des zones très fréquentées par les convois de l'Atlantique, qui finissent généralement leur traversée à Liverpool, Cardiff ou Swansea dans le canal de Bristol. C'est donc une campagne en eaux littorales, et essentiellement britanniques, que s'apprête à mener Dönitz. « Une nouvelle guerre sous-marine doit être et sera notre objectif le plus important dans la guerre contre les puissances occidentales. C'est pourquoi la *Kriegsmarine* et l'industrie doivent travailler à cette fin avec une énergie fanatique. Cette nouvelle guerre doit avoir une influence décisive durant l'année en cours », explique-t-il à ses sous-mariners dans un message datant du 23 octobre. Pour cela, la *U-Bootwaffe* doit d'abord se réorganiser : sept *U-Flottillen* [10] provenant de France sont dissoutes et leurs unités rassemblées dans une nouvelle 33. *U-Flottille* basée à Flensburg, non loin de Kiel. Reprenant la fonction qu'il avait déjà en France, le *Kapitän zur See* Hans-Rudolf Rösing arrive en Norvège en septembre comme *Führer der U-Boote im Westraum (FdU West)*, soit commandant des unités de l'Atlantique. Il place du même coup sous son contrôle la 11. *U-Flottille* opérant en Arctique et les submersibles chargés de défendre les eaux norvégiennes. Le plus grand défi auquel il doit alors faire face est le remplacement des quelque 7 400 ouvriers spécialisés qui travaillaient dans les *U-Bunkers* français et qui n'ont pu être rapatriés. La perte de ces travailleurs hautement qualifiés et expérimentés immobilise depuis nombre de submersibles : alors qu'en 1942, un *U-Boot* basé en France ne passait que 40 % de sa vie opérationnelle à quai pour des chantiers de réparation ou de retrofit, il y consacre jusqu'à 63 % fin 1944 en Norvège ! La situation est si difficile que le *BdU* étudie la possibilité de transférer de France, par sous-marins, les spécialistes les plus qualifiés, comme le montre cet extrait de son journal des opérations daté du 5 novembre 1944 : « Le plan d'origine pour récupérer deux ingénieurs navals à La Rochelle par submersible a été abandonné. Ces hommes avaient une forte expérience de la construction sous-marine [...] mais le danger pour le submersible de transport à qui cette mission avait été affectée d'être touché par une mine durant son déplacement entre Saint-Nazaire et La Pallice est trop grand. » De plus, les bases norvégiennes manquent d'équipements pour effectuer des maintenances complètes. Aussi, en octobre 1944, Rösing prend-il la décision de faire escorter les *U-Boote* revenant de mission jusqu'en Allemagne pour qu'y soient faits leurs travaux de maintenance, dans les vastes bases de Hambourg, Kiel ou Brême. Les ports français ne sont plus utilisés qu'en cas d'urgence, comme lorsqu'en février 1945, le *U-275* opérant dans le canal Saint-Georges devra faire escale à Saint-Nazaire encerclé pour réparer son *Schnorchel*. En prime, le *FdU West* fait aménager une nouvelle base sous-marine à Kristiansand, un port du sud du pays bien pourvu en installations de construction et de réparation navales. Côté anglais, ces préparatifs ne passent pas inaperçus, et, fin octobre 1944, un rapport des services secrets indique que « la *U-Bootwaffe* est en cours de mobilisation » [11]. Toutefois, l'*Operationnal Intelligence Centre* de l'Amirauté et sa *Submarine Tracking Room* ne s'attendent pas à ce que Dönitz concentre ses attaques dans les eaux côtières britanniques. L'apparition de *U-Boote* au large des canaux menant à la mer d'Irlande est donc une très mauvaise surprise pour la *Royal Navy* et le *Coastal Command*,

## DISPOSITIF ALLEMAND AU LARGE DES ÎLES BRITANNIQUES

U-BOOT	PORT DÉPART	DATE DÉPART	DATE ARRIVÉE / PERTE	U- FLOTTILLE	TYPE	ÉTAT
U-1004	Marvikén	29/08/44	23/10/44	11.	VIIC/41	arrivée à Bergen
U-300	Trondheim	3/10/44	2/12/44	11.	VIIC/41	arrivée à Stavanger
U-483	Stavanger	3/10/44	21/11/44	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-246	Kristiansand	7/10/44	11/11/44	11.	VIIC	arrivée à Stavanger
U-978	Bergen	9/10/44	16/12/44	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-1006	Bergen	9/10/44	16/10/44	11.	VIIC/41	perdu
U-1003	Marvikén	11/10/44	16/12/44	11.	VIIC/41	arrivée à Stavanger
U-773	Marvikén	15/10/44	18/11/44	11.	VIIC	arrivée à Saint-Nazaire
U-991	Kristiansand	15/10/44	26/12/44	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-722	Marvikén	16/10/44	20/11/44	11.	VIIC	arrivée à Saint-Nazaire
U-1200	Bergen	19/10/44	11/11/44	11.	VIIC	perdu
U-680	Bergen	25/10/44	8/11/44	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-1202	Kristiansand	30/10/44	1/01/45	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-296	Trondheim	4/11/44	25/12/44	11.	VIIC/41	arrivée à Stavanger
U-979	Trondheim	9/11/44	16/01/45	11.	VIIC	arrivée à Stavanger
U-322	Horten	15/11/44	25/11/44	11.	VIIC/41	perdu
U-482	Bergen	18/11/44	25/11/44	11.	VIIC	perdu
U-400	Kristiansand	18/11/44	15/12/44	11.	VIIC	perdu
U-775	Bergen	18/11/44	21/12/44	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-680	Trondheim	18/11/44	18/01/45	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-772	Trondheim	19/11/44	17/12/44	11.	VIIC	perdu
U-297	Horten	25/11/44	6/12/44	11.	VIIC/41	perdu
U-486	Egersund	26/11/44	15/01/45	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-1209	Farsund	26/11/44	18/12/44	11.	VIIC	perdu
U-485	Bergen	29/11/44	30/01/45	11.	VIIC	arrivée à Bergen
U-248	Trondheim	3/12/44	16/01/45	11.	VIIC	perdu
U-650	Bergen	9/12/44	7/01/45	11.	VIIC	perdu
U-1009	Bergen	11/12/44	8/02/45	11.	VIIC/41	arrivée à Trondheim
U-312	Trondheim	14/12/44	4/01/45	13.	VIIC	arrivée à Trondheim
U-1172	Horten	22/12/44	27/01/45	11.	VIIC/41	perdu

DISPOSITIF ALLEMAND DEVANT L'EMBOUCHURE  
DU SAINT-LAURENT – OCTOBRE 1944 - JANVIER 1945

U-BOOT	PORT DÉPART	DATE DÉPART	DATE ARRIVÉE / PERTE	U-FLOTTILLE	TYPE	ÉTAT
U-1226	Horten	30/09/44	28/10/44	33.	IXC/40	perdu
U-1230	Horten	8/10/44	13/02/45	33.	IXC/40	arrivée à Kristiansand
U-1228	Bergen	12/10/44	29/12/44	33.	IXC/40	arrivée à Stavanger
U-1231	Bergen	18/10/44	31/01/45	33.	IXC/40	arrivée à Farsund
U-806	Kristiansand	30/10/44	21/02/45	33.	IXC/40	arrivée à Kristiansand
U-877	Horten	25/11/44	27/12/44	33.	IXC/40	perdu

## TONNAGE MARCHAND COULÉ AU DERNIER TRIMESTRE 1944

	ISLANDE	NORD ÉCOSSE	MER D'IRLANDE	MANCHE	TOTAL	TONNAGE TOTAL
Octobre	0	0	0	0	0	0
Novembre	2	0	0	1	3	14 735 t
Décembre	0	1	1	5	7	45 643 t
Total	2	1	1	6	10	60 378 t

[10] Les 1., 2., 3., 5., 7., 10. et 12. U-Flottillen, dont les noms ne seront pas réutilisés, contrairement aux 8. et 13. Flottillen qui réapparaîtront à la fin de la guerre.

[11] White (J.), Endgame, *The U-Boat Inshore Campaign*, The History Press, 2008. Page 25

[12] Brézet (F-E.), *Dönitz, le dernier Führer*, Perrin, 2011. Page 279.

car la détection de sous-marins dans cette zone littorale s'avère bien plus difficile qu'en haute mer, « qu'il s'agisse de la prise de contact radar d'un *Schnorchel* dans des eaux souvent agitées ou de la prise de contact sonar des bâtiments immergés dans des eaux où régnaient des conditions bathymétriques défavorables : même détectés, les sous-marins disposaient d'une capacité d'esquive importante. Un autre élément jouait en faveur des assaillants : engagés de façon individuelle et non plus en meute, les sous-marins se voyaient affecter chacun une zone particulière et surtout recevaient un code individuel dont le déchiffrement ne facilitait pas la tâche d'Ultra », explique ainsi l'historien François-Emmanuel Brézet dans sa biographie de Dönitz [12].

En octobre 1944, une force de 12 *Typ VII* de la 11. U-Flottille appareille en deux temps pour les secteurs de patrouille susmentionnés. Le journal des opérations du *BdU* indique ainsi à la date du 2 octobre :



◀ et ▲ *Wasserbombe* ! Ces escorteurs ont largué leurs charges de profondeur sur leurs arrières, et ces dernières n'ont pas tardé à exploser. Cela signifie que le détonateur n'était pas réglé sur une profondeur très importante... et que leur proie était tout proche !  
US Nara



« Les six bâtiments à *Schnorchel* U-978, U-1003, U-1006, U-1200, U-246 et U-483 ont reçu l'ordre d'appareiller immédiatement pour une opération de onze semaines en Atlantique et de rester à la mer autant que possible. Ces bâtiments doivent opérer dans les canaux du Nord et de Bristol ainsi que dans la zone d'invasion en Manche s'ils y arrivent. » Dans le même temps, les anciennes zones de patrouille ne sont pas délaissées pour éparpiller autant que possible les moyens défensifs ennemis : Dönitz envoie ainsi, à quelques jours d'intervalle, cinq *Typ IXC/40* de la 33. *U-Flottille* depuis Bergen ou Horten dans l'embouchure du fleuve Saint-Laurent et encore d'autres *U-Boote* [13] devant le détroit de Gibraltar. Bien que si peu de bâtiments opérant isolément ne puissent faire des miracles, les unités à *Schnorchel* envoyées au large des îles britanniques reçoivent toutes, le 6 octobre, le même message radio « d'encouragement », dont voici un extrait : « Les sous-marins opérant au large des côtes anglaises doivent se rapprocher autant que possible des endroits étroits par où le trafic doit passer. Les rapports [de contact] montrent que l'ennemi a créé une zone ASM à plus de 150 nautiques de la côte pour intercepter les *U-Boote*. [...] Trouver du trafic auprès des côtes est certain, tandis que dans les zones plus éloignées, les chances sont moindres et l'activité anti-sous-marine identique. [...] Les eaux peu profondes, moins de 200 m, sont dans la plupart des cas plus favorables aux opérations. » Malgré ces conseils, le succès n'est cependant pas au rendez-vous, puisque aucun bâtiment adverse n'est coulé en octobre dans ce secteur.

▲ Ce sous-marinier semble attendre avec angoisse l'explosion fatidique qui réduira en miettes la coque de son *U-Boot*. Progressant à faible vitesse en plongée, les sous-marins allemands risquent à tout moment, en 1944-45, d'être interceptés par un ennemi puissamment armé et aguerri. Archives Caractère

[13] À l'époque, la *U-Bootwaffe* compte 141 sous-marins opérationnels et 260 autres en cours d'essais ou en phase d'instruction.

[14] White (J.), opus cité. Page 27.

Par contre, « les pertes en octobre ont encore diminué de façon satisfaisante. Au total, six bâtiments [tous secteurs confondus] ont été perdus du fait de l'ennemi. Cette réduction est entièrement due à l'introduction du *Schnorchel* », précise une note du *BdU* de début novembre. La première vague est suivie, ce même mois, par 12 autres unités, puis, en décembre, par un dernier groupe de *Typ VII*, un résultat atteint grâce au travail impressionnant des bases navales norvégiennes. Pour plus de prudence, Dönitz a ordonné de limiter au strict nécessaire les émissions de messages radio – il craint en effet qu'ils ne puissent être interceptés et décodés –, et la *U-Bootwaffe* se montre extrêmement prudente, comme l'indique cet autre message transmis aux équipages concernés fin octobre : « Tous les *Typ VIII C* opérant dans des eaux peu profondes doivent détruire leur matériel « Secret » et « Très secret » superflu. La publication de [tels] matériels pour les *Typ VIII C* quittant le port sera dorénavant limitée aux documents les plus essentiels, car la plupart de ces bâtiments doivent opérer dans des eaux peu profondes. »

Le *BdU* attend donc avec impatience que rentrent ses *U-Boote* pour prendre connaissance de leurs tableaux de chasse. Ces derniers ne sont en fait que des estimations généralement très optimistes, mais le grand-amiral le sait parfaitement. Aussi est-il agréablement surpris lorsque, après avoir minoré les revendications de ses commandants, le résultat définitif semble encore acceptable... D'octobre à décembre 1944, les sous-marins allemands effectuent en réalité 31 sorties depuis les ports norvégiens et à destination des îles britanniques ou de l'Islande. 12 sous-marins ne reviennent pas de mission. Ce sont généralement des bâtiments ayant des équipages novices effectuant leur première patrouille de guerre. Selon les documents en notre possession, les trois vagues de *U-Boote* ne détruisent que 10 navires marchands et 3 frégates dans la zone qui nous intéresse à cette époque, soit un peu plus de 60 000 t coulées, mais l'historien anglais John White donne des chiffres bien supérieurs : 20 navires auraient été envoyés par le fond, ce qui équivaut à 115 700 t. Quoi qu'il en soit, les estimations allemandes sont encore bien plus optimistes, puisque, pour le seul mois de décembre 1944, les « loups gris » auraient atteint un taux de destruction de 100 000 t par unité, soit un résultat identique à celui de la grande époque d'août 1942 ! Or, comme l'explique John White dans son ouvrage [14], « [le nombre de] destructions par jour et par *U-Boot* en mer – une ancienne mesure utilisée par le *BdU* pour justifier le déploiement de sous-marins dans plusieurs zones maritimes – est significativement plus mauvais (200 t en août 1942 contre 80 t en décembre 1944) à cause du temps plus long passé en transit au *Schnorchel* ». Début 1945, il faudra ainsi 24 jours en moyenne à un sous-marin pour atteindre sa zone de patrouille !

Début décembre 1944, la *Kriegsmarine* constate que la flotte britannique mène de plus en plus régulièrement des incursions en mer de Norvège avec ses porte-avions pour s'en prendre aux convois allemands cabotant le long de la péninsule scandinave. Le commandement naval du secteur a demandé des renforts

pour éradiquer la menace, et Dönitz envisage alors d'envoyer un certain nombre de ses *U-Boote* à *Schnorchel* dans les parages de la base de Scapa Flow (archipel des Orcades), d'où partent très certainement ces redoutables escadres aéronavales. Hitler donne son accord, et, entre le 7 et le 15 décembre, huit sous-marins appareillent avec ordre de ne torpiller que des croiseurs, cuirassés ou porte-avions adverses. En réalité, seule la moitié des unités part véritablement en mission (les autres devant abandonner à cause d'un problème mécanique ou suite à des contrordres),

et deux d'entre elles seront coulées par l'ennemi pour un bilan des plus dérisoires : un unique destroyer endommagé à la torpille ! Aussi, le 26 décembre, le grand-amiral autorise ses derniers « loups gris » (les *U-278* et *U-313*) à attaquer toutes les cibles passant à portée tout en élargissant leur zone de patrouille. La maraude devant Scapa Flow n'ayant rien donné en presque un mois, les deux *U-Boote* reçoivent l'autorisation de descendre le long de la côte Est jusqu'au Firth of Forth. En vain. Ils s'en reviendront en Norvège en février 1945 sans aucun succès à revendiquer...

## LES CONTRE-MESURES ALLIÉES

Lorsqu'ils comprennent l'intention allemande d'attaquer dorénavant les convois à leur arrivée dans les eaux britanniques, les Alliés mobilisent d'importants moyens pour circonvenir la menace. Les aviateurs du *Coastal Command* reçoivent ainsi, début septembre, un entraînement spécial sur la détection radar des têtes d'aspiration des *Schnorchel*, tandis que les routes de transit estimées des *U-Boote* entre leurs bases norvégiennes et leurs secteurs de patrouille sont intensément surveillées. Malgré tout, les résultats tardent à se faire sentir, et lorsqu'il devient évident que les sous-marins cherchent avant tout à intercepter les convois de l'Atlantique à leur arrivée dans le canal du Nord, l'*Operational Intelligence Centre* n'a d'autre solution que de changer de voie maritime en faisant emprunter par les marchands le canal Saint-Georges, un choix édicté aussi en partie par la nécessité d'amener certains convois directement dans les ports français tout juste libérés. Pour détruire les sous-marins ayant réussi à entrer en mer d'Irlande, décision est prise, faute de mieux, de mouiller 12 700 mines à grande profondeur pour former des barrages qui s'avéreront inoffensifs (fort peu de *U-Boote* seront perdus du fait des mines dans les secteurs concernés) mais très dissuasifs : en novembre 1944, le *BdU* ordonne en effet à ses unités de ne plus passer par le canal du Nord pour accéder à la mer d'Irlande... En janvier 1945, cet espace maritime devient l'objet de toutes les attentions, et ce dans les deux camps : répondant aux Allemands qui y coulent de plus en plus souvent des navires isolés, l'Amirauté décide d'y positionner six groupes d'escorte et d'obliger tous les bâtiments marchands de plus de 1 000 t à intégrer un convoi. Mais la mesure qui aura le plus de résultat est, sans doute possible, la campagne de bombardement massif des bases navales de Norvège et d'Allemagne (surtout Kiel et Hambourg) d'où partent les sous-marins. Bergen est ainsi lourdement frappé les 4 et 29 octobre 1944 (4 *U-Boote* détruits), et une partie de ses installations de maintenance partent en fumée. Seul le *U-Bunker* résiste admirablement.

## PRINTEMPS 1945 : LA FUITE EN AVANT

Lorsque Dönitz a lancé sa « nouvelle guerre sous-marine » à l'automne 1944, ce n'était qu'une mesure d'urgence destinée à combler le vide stratégique et technique entre le retrait du golfe de Gascogne et l'arrivée en service des *Typ XXI*. Son plan ne peut être que limité dans le temps, car les Alliés interviendront rapidement pour concentrer d'énormes moyens autour des îles britanniques. En effet, la réaction anglaise ne se fait pas attendre longtemps : en janvier 1945, la lutte ASM en eaux littorales est ainsi l'affaire de 426 navires armés – et cela sans compter les unités réunies dans les groupes « Hunter-Killer » formés autour d'un porte-avions. Ils sont répartis en 43 *Escort Groups* très actifs,



▲ L'équipage de ce *Typ VIII C* peut s'estimer chanceux : ayant survécu aux affres de la guerre, il est venu se rendre aux Britanniques en mai 1945. Ces derniers ont envoyé une équipe de prise qui a hissé au périscope le pavillon de la Royal Navy. On note le *Schnorchel* affalé dans son logement sur le pont. IWM

et toute intensification de la campagne sous-marine ne pourrait que se traduire par une augmentation des pertes des *U-Boote*. Dönitz et Rösing en sont conscients, mais la situation militaire générale du *Reich* en ce début d'année 1945 est si catastrophique qu'ils ne font que retransmettre à leurs hommes le message du *Führer* demandant à ce que « la guerre sous-marine soit renforcée par tous les moyens et rapidement intensifiée »... Reprenant la terminologie de la *Heer*, le grand-amiral ordonne à tous ses *U-Boote* disponibles de se préparer à une « offensive de printemps » pour interrompre le ravitaillement des armées alliées engagées sur le continent. Dorénavant, tous les *Typ VII* ou *Typ IX* nouvellement commissionnés sont destinés aux opérations au large des côtes anglaises, galloises, écossaises et irlandaises. Fin janvier, il y a ainsi 51 sous-marins en opération dans ces secteurs, et ce ne doit être qu'un début : mi-février, la moitié des unités opérationnelles devraient être des *Typ XXI* et *Typ XXIII* selon les plans officiels...

En février, les premières estimations allemandes sur cette intensification de la guerre sous-marine littorale font état de lourdes pertes accompagnées d'un nombre impressionnant de victoires. En fait, le taux de réussite de 4,4 navires coulés par *U-Boot* détruit provient de revendications largement surévaluées. Pensant alors frapper l'ennemi au défaut de sa cuirasse, Dönitz envoie de plus en plus d'unités patrouiller dans ces eaux, ce qui a pour conséquence une augmentation sensible des pertes... Le *BdU* n'est cependant pas totalement aveugle et tente de comprendre pourquoi ses *U-Boote* modernisés sont encore repérés et interceptés. Les tactiques évoluent donc, et, début mars, il est ainsi conseillé aux équipages de fuir la zone des combats après un torpillage – et non plus de se poser sur le fond de la mer comme auparavant –, de rester à la profondeur périscopique pour repérer plus facilement les avions ennemis au périscope et de n'utiliser le *Schnorchel* qu'en transit. Malgré tout, ces dispositions n'auront que peu d'effets, car le principal atout allié, Ultra, est une source de renseignements ignorée des Allemands : « l'objectif des *U-Boote* est maintenant les approches Sud-Ouest de la Grande-Bretagne », indique un rapport anglais le 12 mars 1945.

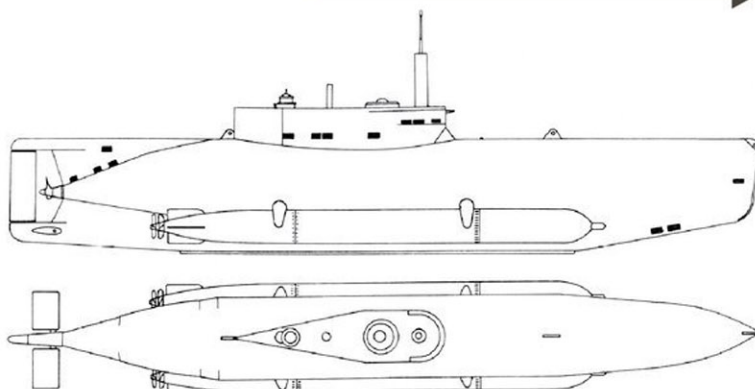


Aussitôt, la zone est mise sous étroite surveillance, et la *Submarine Tracking Room* note bientôt une forte chute de l'activité ennemie : après deux mois d'efforts, les « loups gris » s'en retournent au port, du moins les rescapés. Les pertes sont en effet importantes, mais Dönitz a en sa possession des chiffres qui légitiment un tel sacrifice : selon ses calculs, ses hommes auraient coulé 259 000 t en mars 1945, à comparer aux 33 500 t de novembre 1944 lorsqu'il avait lancé sa « nouvelle guerre sous-marine ». En réalité, le tonnage coulé par les submersibles allemands est d'environ 67 000 t seulement...

## LA CÔTE EST BRITANNIQUE

Tandis que la guerre sous-marine fait rage en Manche, en mer d'Irlande et dans ses environs, les *U-Boote* sont aussi engagés dans une autre campagne sur la côte Est de la Grande-Bretagne. Jusqu'en 1944, le *BdU* a soigneusement évité cette zone jugée trop dangereuse : non seulement les Anglais ont mouillé d'immenses champs de mines devant leur littoral dès 1940, mais les submersibles doivent, pour y accéder, traverser la mer du Nord, connue pour ses faibles profondeurs (50 à 100 m en moyenne). Les unités repérées en transit y seraient irrémédiablement prises au piège par les très nombreuses patrouilles aériennes ou navales qui sillonnent la zone en permanence. Toutefois, à l'automne 1944, l'intérêt stratégique de la côte Est ne peut plus être ignoré : une bonne partie du ravitaillement allié arrivant à Anvers par voie maritime provient de ses ports, et la situation exige que ce trafic côtier soit, sinon interrompu, du moins mis à mal. La *Kriegsmarine* rechigne tout d'abord à y engager ses précieux *U-Boote* et recherche alors des vecteurs alternatifs : ce seront les *Kleinkampf-Verbände* du contre-amiral Hellmut Heye [15] et les *Schnellboote* [16] basés en Hollande. L'année 1944 se termine sur l'échec des vedettes explosives *Linsen* et des sous-marins de poche *Biber*, mais Dönitz ne désarme pas, et janvier 1945 voit l'engagement d'engins plus évolués nommés *Seehund*. En leur faisant attaquer le trafic à l'embouchure de l'Escaut, le grand-amiral espère pouvoir priver l'ennemi de 100 000 t de ravitaillement par mois, un chiffre incroyablement élevé. Les attaques de début janvier sont de sanglants fiascos,

### TYP XXVII B SEEHUND



et si les équipages gagnent progressivement en assurance et en expérience les mois suivants, les résultats sont dérisoires. De janvier à avril 1945, les *Seehund* effectuent 173 sorties, perdent 35 unités au combat mais ne coulent que 13 navires marchands, soit un peu plus de 42 000 t... Une goutte d'eau à l'échelle des moyens anglo-américains de l'époque. De leur côté, les flottilles de vedettes lance-torpilles allemandes revendiquent 31 bâtiments envoyés par le fond (la plupart du fait de leurs mines) pour toute l'année 1945.

En août 1944, malgré le danger, un *Typ VIIC* est envoyé patrouiller au large de la côte Est pour essai, une première depuis les minuscules *Typ II* qui avaient écumé la zone en 1940. La croisière du *U-1199* du commandant Nollmann permet au *BdU* de se faire une idée assez précise du dispositif de lutte ASM positionné dans le secteur et de l'état du trafic marchand. En outre, Nollmann fait un rapport élogieux du *Schnorchel*, dont son unité est l'une des premières à en être équipées : « Les eaux peu profondes sont la meilleure protection contre les systèmes de recherche. [...] *Schnorchel* complètement testé, 50 jours d'immersion sans faire surface. J'ai un sentiment de supériorité totale avec le *Schnorchel*. Malheureusement, les possibilités d'écoute à l'hydrophone sont réduites le long de la côte. » [17] L'opération est renouvelée en septembre avec un *Typ VIIC/41*, un engin dont la coque renforcée résiste mieux à la pression des profondeurs et aux grenadages,

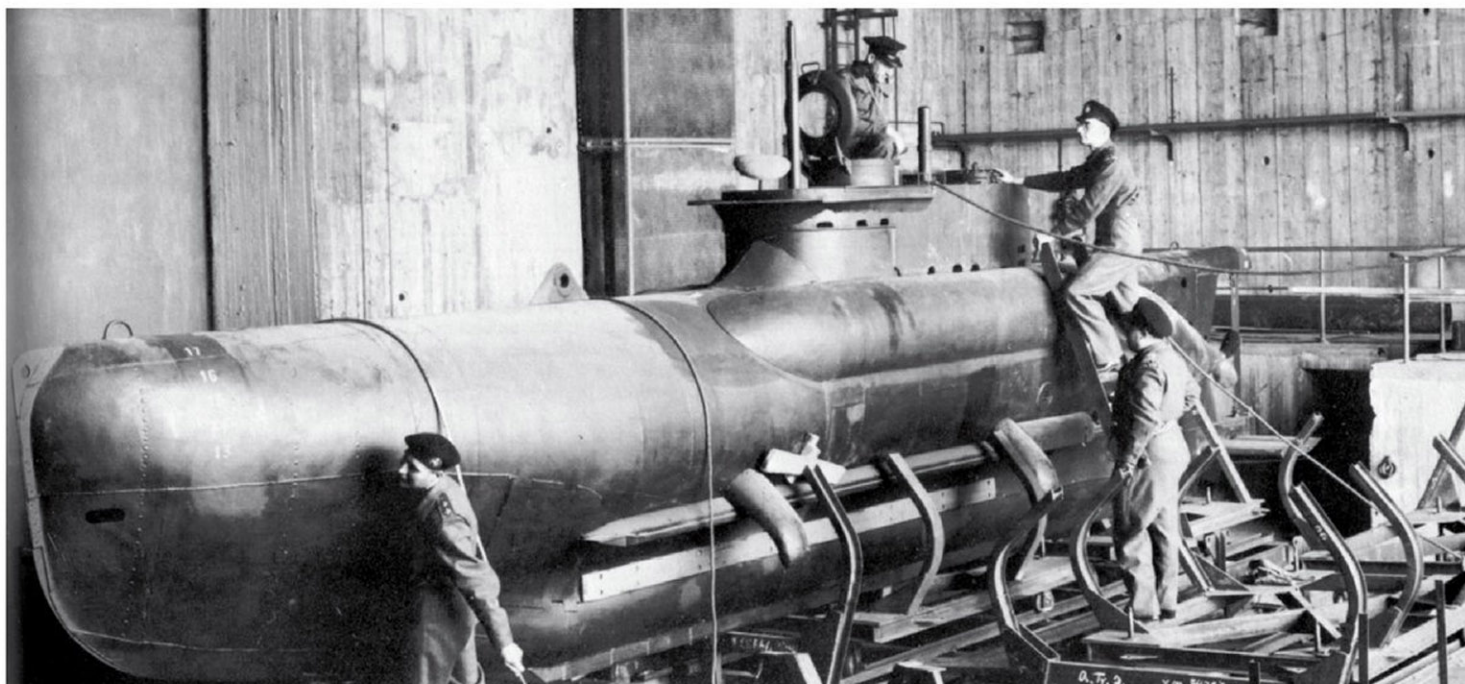
[15] Lire « Guerre en eaux troubles, les armes des *K-Verbände* » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 6, ainsi que le chapitre consacré aux sous-marins de poche dans *LOS!* hors-série n° 3 – Les sous-marins de la Seconde Guerre mondiale 1942-1945.

[16] Lire la partie qui leur est consacrée dans le dossier spécial « Vedettes lance-torpilles » dans *LOS!* n° 13.

[17] White (J.), opus cité. Page 66

► Rare photographie d'un *Biber* camouflé avant son départ en mission. Ce sous-marin de poche échouera dans sa tentative de renverser la situation sur le littoral européen en 1944. Le *Seehund* – d'une conception déjà plus convaincante – n'aura pas non plus les résultats escomptés...  
AMC-E28840





▲ Des soldats anglais inspectent un *Seehund* retrouvé en Allemagne à la fin de la guerre. Le rôle des sous-marins de poche dans la « nouvelle guerre sous-marine » lancée par Dönitz est anecdotique faute d'une doctrine d'emploi clairement établie. IWM

▼ Vue rapprochée du tourelleau d'un *Biber* capturé. 324 exemplaires sortent des usines en 1944. IWM



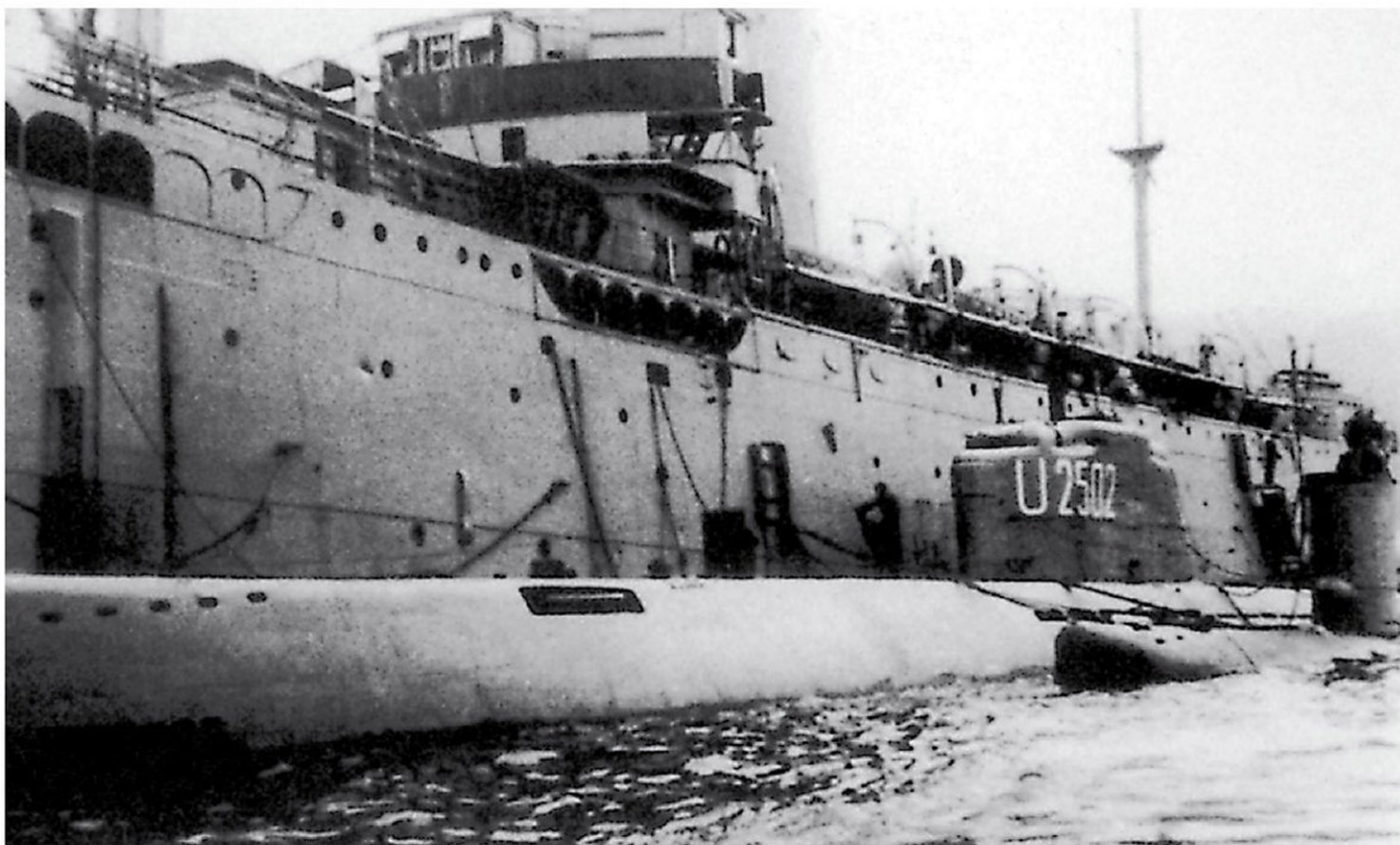
puis il faut attendre janvier 1945 pour que soient envoyées deux autres unités sur cette portion du littoral anglais et écossais. Elles notent l'absence de champs de mines, la présence de grands bâtiments de guerre et un nombre important de patrouilleurs ASM. Elles ne repèrent qu'un faible nombre de navires marchands et remarquent la dangerosité des violents courants maritimes pour la navigation en surface comme en plongée. Cependant, à cette période, les eaux qui intéressent vraiment les Allemands sont celles séparant Londres d'Anvers, par où transitent de nombreux convois. Or, c'est un endroit très bien protégé et à la faible profondeur (35 m au mieux). C'est d'ailleurs pour cette dernière raison qu'aucun *U-Boot* ne s'y est aventuré depuis 1940 ! Dönitz y envoie cependant un « loup solitaire », le *U-245* du commandant Schumann-Hindenberg, avec l'ordre précis de s'en prendre aux convois faisant la navette entre l'Angleterre et le port hollandais. L'opération « Brutus » est préparée dans le plus grand secret pour ménager l'effet de surprise, et les instructions transmises au commandant insistent sur « l'instinct de chasseur » qu'il devra développer pour trouver ses cibles... Parti de la base d'Helgoland le 14 janvier, le *U-245* repère le convoi *TAM-71* le 5 février au large du Kent et lui coule un cargo américain. Il endommagera encore un pétrolier néerlandais quelques jours plus tard, avant de rentrer à sa base le 19 février.

## ■ L'ARRIVÉE DES *TYP XXIII*

Fin janvier 1945, Hitler lui-même est informé du départ prochain en opération du premier *Typ XXIII*. Ce modèle de sous-marin côtier s'est montré plus rapide à mettre au point que le *Typ XXI* océanique, et la *Kriegsmarine* souhaite s'en servir au plus tôt pour tenter de renverser le cours de la guerre. Les premières unités opérationnelles sont arrivées à Kristiansand courant janvier avec un équipement très innovant pour l'époque : la tête d'aspiration de leur *Schnorchel* a reçu, au début du mois, un revêtement de caoutchouc synthétique de 3,2 mm, appelé *Tarnmatte*, censé réduire la signature radar de la partie émergée du *Schnorchel* et donc le risque de se faire repérer. Les premiers *Typ XXIII* arrivés en Norvège sont intégrés à la 11. *U-Flottille*, mais leur nombre ne cessant de croître, ils formeront finalement leur propre unité, la 15. *U-Flottille*, en avril.

## PERTES ALLIÉES AU LARGE DE LA CÔTE EST BRITANNIQUE JANVIER-MAI 1945

CAUSE	NOMBRE DE NAVIRES MARCHANDS COULÉS	TONNAGE COULÉ	TONNAGE ENDOMMAGÉ
<i>U-Boote</i>	10	35 096 t	2 628 t
<i>Schnellboote</i>	6	12 972 t	1 345 t
<i>Seehund</i>	13	42 028 t	18 384 t
<i>K-Verbände</i>	0	0	0
Mines mouillées par <i>Schnellboote</i>	25	75 999 t	26 408 t
Mines mouillées par <i>K-Verbände</i>	7	491 t	15 516 t
Total	61	166 586 t	64 281 t



Les patrouilles des *U-1199* et *U-245* ayant apporté la preuve que le barrage de mines défendant la côte Est britannique est aisément franchissable, le *Typ XXIII U-2324* de l'*Oberleutnant zur See* Haas se voit assigner une zone au large de Newcastle. Il appareille le 31 janvier, traverse la mer du Nord jusqu'à Aberdeen à 40 m de profondeur lorsqu'il n'est pas au *Schnorchel*, puis descend le long de la côte en passant devant le Firth of Forth – un secteur particulièrement dangereux car desservant la base de Rosyth – et se présente dans le carreau *AN-54* sans s'être fait repéré une seule fois. Le trafic est cependant très réduit, et ce n'est que le 18 février que le commandant Haas trouve enfin une proie à se mettre sous la dent au nord de Blyth. Las, ses torpilles souffrent de graves dysfonctionnements, et aucun coup ne porte ! La situation ne s'améliore pas quand le *Schnorchel* commence à montrer des signes de faiblesse, et le *U-2324* rentre alors à la base le 24. Son tableau de chasse est vide, mais le *Typ XXIII* a prouvé sa grande furtivité et revient avec des informations intéressantes :

► Le *Typ XXI*, ici à couple avec un *Typ XXIII*, arrivera trop tardivement en service pour connaître le baptême du feu. US Nara

▲▲ Sous un ciel bas, deux Avenger survolent des escorteurs à la recherche du moindre *U-Boot* à se mettre sous la dent. L'avancée technologique et la supériorité industrielle des Alliés ont joué à plein dans la guerre menée contre les « loups gris » de Dönitz. US Nara

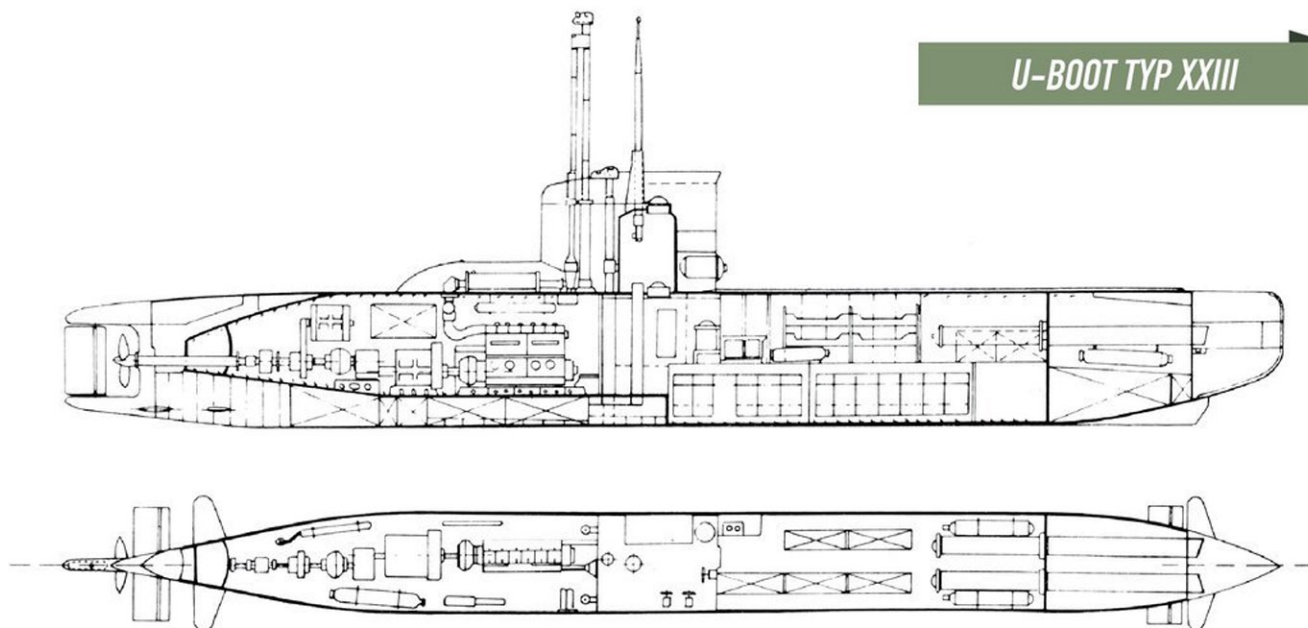
[18] White (J.), opus cité. Page 83

[19] White (J.), opus cité. Page 86

le trafic est réduit et reste concentré au sud de Rosyth. Entre-temps, le *U-2322* de l'*Oberleutnant zur See* Heckel a pris la mer le 5 février pour marauder dans le Firth of Forth à la recherche de cibles militaires d'importance. Il n'en trouvera pas, mais tombe bientôt sur un petit convoi à qui il prélève un cargo de 5 000 t, avant de s'en retourner à Stavanger sans être détecté. Son rapport de patrouille est très encourageant, et il y fait les éloges du *Typ XXIII* : alors que les Allemands pensaient son autonomie réduite à deux ou trois semaines de mer, il peut en fait tenir plus d'un mois en opération ! Le 16 février, le *U-309*, un *Typ VIIC*, est coulé par une frégate canadienne dans le Moray Firth. Aucun autre sous-mersible n'est envoyé en patrouille à l'est des îles britanniques jusqu'à ce que le *U-978* appareille le 25. Ce *Typ VIIC* quitte Bergen pour le Pentland Firth et ne rentrera que le 20 avril sans grand résultat, bien qu'il revendique un navire coulé (non confirmé). Le rapport de son commandant, le *Kapitänleutnant zur See* Pulst, est si parlant qu'il sera distribué au sein de la *U-Bootwaffe* pour information : « Six semaines dans le secteur *AN-1520* (Pentland Firth). Ai observé seulement un grand convoi, de très petits navires côtiers et de très nombreux bâtiments de guerre. Les conditions nécessaires à l'attaque ne sont pas réunies durant des périodes prolongées à cause de puissantes patrouilles et d'une visibilité médiocre. Après avoir été détecté, la défense est renforcée par des destroyers, groupes de recherche et chasseurs ASM. Renonce à la poursuite en exploitant la thermocline [...] » [18]

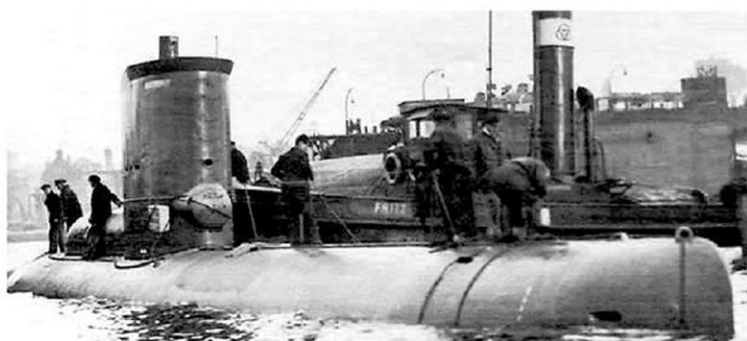
En mars 1945, deux autres *Typ VII* sont envoyés en maraude dans le secteur, mais sont rapidement endommagés et doivent retourner à leur base ; ils reviennent cependant avec une information qui dit tout de l'évolution de cette « nouvelle guerre sous-marine » : les nombreuses patrouilles adverses semblent être menées par des unités moins efficaces qu'avant, tandis que les équipages ont été très surpris de voir la côte anglaise illuminée comme en temps de paix !

## U-BOOT TYP XXIII



◀ Le Typ XXI, ici à couple avec un Typ XXIII, arrivera trop tardivement en service pour connaître le baptême du feu. US Nara

▼ Les *Seehund* et *U-Boote à Schnorchel* ne sont que des solutions transitoires en attendant qu'entrent en service de nouveaux modèles de sous-marins. Le premier d'entre eux sera le Typ XXIII, un bâtiment côtier au faible rayon d'action mais particulièrement discret, conçu pour opérer en eaux peu profondes. 62 exemplaires intégreront le service avant la fin du conflit. US Nara



Le U-2321 de l'*Oberleutnant zur See Barschki* reçoit peu après par radio le conseil suivant du BdU [19] : « Ne gaspillez pas de temps à la recherche de cibles juteuses. Coulez tout ce qui fait plus de 1 500 t. Mieux vaut couler 2 000 t en 8 jours que 4 000 t en 18 jours. Le plus tôt vous reviendrez, le plus tôt vous repartirez. » Il ne coulera qu'un cargo de 1 406 t début avril...

À ce stade du conflit, la « nouvelle guerre sous-marine » de Dönitz n'est plus qu'un vain mot. Certes, des *U-Boote* seront encore envoyés en patrouille jusqu'aux derniers jours de la guerre, mais sans grande cohérence et surtout sans résultat. Il est bien trop tard pour que ces Typ XXIII isolés en mer du Nord aient un quelconque poids tactique ou stratégique. La *Kriegsmarine* a joué sa dernière carte et a déjà perdu. Les semaines d'avril et de mai 1945 ne seront qu'une longue agonie. ■

La chose est dure à avaler pour la *U-Bootwaffe*, mais est pourtant simple à comprendre : malgré tous leurs efforts et sacrifices, les sous-marins allemands ne représentent plus pour l'ennemi qu'une menace secondaire, à tel point que c'est dans cette zone que sont envoyées les unités ASM manquant d'expérience... Pire, l'Amirauté britannique juge maintenant que le risque d'accidents maritimes à cause de l'obscurité est plus important que la présence des *U-Boote* ! Courant mars est le chant du cygne pour les submersibles conventionnels à *Schnorchel* : indétectables tant qu'ils ne passent pas à l'attaque, ils sont systématiquement repérés et détruits lorsqu'ils tirent leurs torpilles... Aussi, une nouvelle patrouille de Typ XXIII est-elle lancée le 11 mars.

## POUR ALLER PLUS LOIN

- Brézet (F.-E.), *Dönitz, « Le dernier Führer »*, Perrin, 2011
- Conyers Nesbit (R.), *Ultra versus U-Boats*, Pen & Sword Military, 2008
- White (J.), *Endgame, The U-Boat Inshore Campaign*, The History Press, 2008