

Les premiers sous-marins du Canada

Par Cdr John Gabel (retraité)

Arrière-plan

La Marine canadienne a été créée le 4 mai 1910. Au début de la 1ère guerre mondiale, la marine possédait deux croiseurs plus anciens fournis par la RN. Il s'agissait du Niobe (stationné à Halifax) et du Rainbow (stationné à Esquimalt). À ce moment-là, la RN avait retiré son contingent naval qui protégeait la côte ouest du Canada et concentrait ses forces au Royaume-Uni et en Méditerranée, en prévision de combattre une flotte intérieure allemande importante et compétente.

La menace

Pendant ce temps, la marine allemande avait un escadron de 5 croiseurs lourds et légers stationnés à Tsingtao, en Chine, sous le commandement du vice-amiral Maximilian, Reichsgraf von Spee.

Il s'agissait notamment des principales unités suivantes :

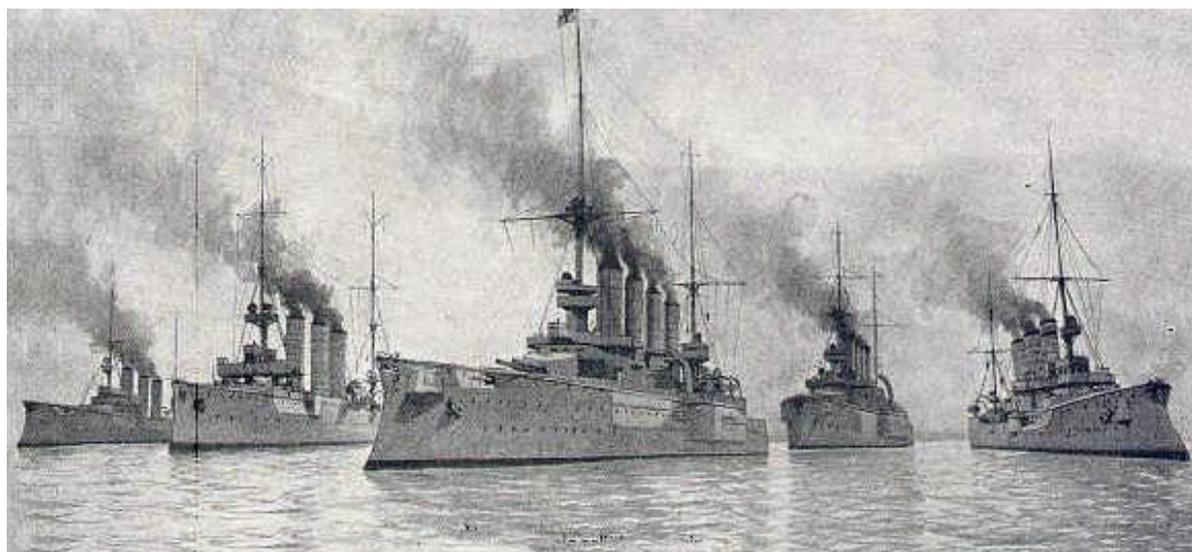
SMS Scharnhorst

SMS Gneisenau

SMS Emden

SMS Leipzig

SMS Nuremberg



L'escadron allemand d'Asie de l'Est, dirigé par le Scharnhorst. Le Gneisenau était identique

L'escadron allemand était stationné à Tsingtao, une concession du gouvernement chinois. Les Allemands détenaient également un certain nombre d'îles dans le Pacifique occidental, principalement une partie de la Nouvelle-Guinée, les îles Salomon, les îles Marshall, l'archipel Bismarck, les Mariannes du Nord et les Samoa allemandes.

Acquisition de sous-marins

Étant donné l'absence de soutien de la Royal Navy pour protéger la côte ouest du Canada et la menace potentielle offerte par l'Escadron allemand d'Asie de l'Est, le gouvernement provincial a cherché des moyens de renforcer les défenses navales. Une solution est venue à la fin de juillet 1914, sous la forme d'une offre de la Seattle Construction and Drydock Company, qui offrait de vendre deux sous-marins qui avaient été construits pour la marine chilienne. Commandés par le gouvernement chilien à l'Electric Boat Company, les sous-marins ont été construits sur la côte est, décomposés en composants et expédiés à travers le pays à Seattle pour être réassemblés pour être livrés au Chili.

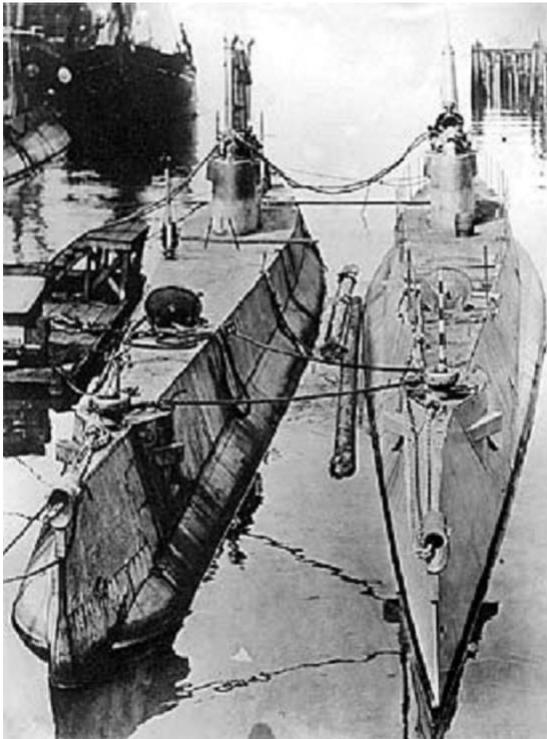
Cependant, l'accord avec le Chili avait échoué après que le gouvernement chilien soit devenu mécontent des capacités du sous-marin. Après une réunion entre les représentants de la province de la Colombie-Britannique et la Seattle Company, un plan a été élaboré pour vendre les sous-marins au Canada. Sir Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Britannique, n'a pas attendu l'approbation de l'entente par le gouvernement fédéral à Ottawa et a autorisé l'achat des deux sous-marins en utilisant les ressources provinciales.

Le 3 août 1914, le C-1 (*Iquique*) et le bateau jumeau C-2 (*Antofagasta*) quittent Seattle en secret et s'embarquent pour le Canada. Rencontrant des responsables de la Colombie-Britannique à l'extérieur des eaux canadiennes, le transfert a été effectué la nuit, la Colombie-Britannique payant 1,15 million de dollars pour les deux sous-marins (environ 332 000 \$ de plus que ce que le Chili aurait payé). Les deux bateaux ont été emmenés à Esquimalt en Colombie-Britannique pour attendre l'approbation fédérale de l'achat. Le 7 août, le gouvernement du Canada a adopté un décret assumant la responsabilité et l'achat des deux navires de guerre de la Colombie-Britannique.

Conformément à une pratique australienne antérieure lorsque deux sous-marins

britanniques de classe E avaient été renommés AE 1 et AE 2 en ajoutant le « A » devant la classe pour désigner l’Australie, les deux sous-marins achetés par le Canada, ressemblant à des sous-marins britanniques de classe C, avaient un « C » supplémentaire placé devant leurs noms pour désigner le Canada et leur classe apparente.

Les deux sous-marins n’étaient pas identiques, l’Electric Boat Company employant deux conceptions distinctes avec les mêmes machines internes pour les sous-marins. *CC-1* a été construit selon la conception 19E et *CC-2* a été construit selon la conception 19B. La disposition des tubes lance-torpilles à l’intérieur des bateaux a conduit à différentes formes de coque. *Le CC-1* était armé de cinq tubes lance-torpilles de 18 pouces (460 mm), quatre à l’avant et un à l’arrière. Cela a donné au sous-marin une forme **d’étrave** bluffante. *Le CC-2* était armé de trois tubes lance-torpilles de la même taille, deux à l’avant et un à l’arrière, donnant au *CC-2* un arc plus étroit et effilé. Les deux sous-marins utilisaient des torpilles Whitehead Mk IV de 18 pouces (460 mm) d’une portée de 1 000 yards (910 m) à 25 **kn**ots (46 km/h; 29 mph). Cependant, la seule source de ces torpilles au Canada provenait du stock du [https://en.wikipedia.org/wiki/HMCS CC-2](https://en.wikipedia.org/wiki/HMCS_CC-2) - cite note-jf30-3 NCSM *Niobe* et il a fallu un certain temps avant qu’elles ne soient expédiées aux sous-marins.



Les deux sous-marins ont accosté à Esquimalt. *CC-1* est in-bord et *CC-2* est hors-bord.

Les deux sous-marins ont été conçus pour faire 13 nœuds (24 km/h; 15 mi/h) en surface et 10 nœuds (19 km/h; 12 mi/h) submergés, ils avaient une **longueur** de 144,5 pi (44,0 m), un **faisceau** de 15 pi (4,6 m) et un **tirant d’eau** de 11 pi (3,4 m). Les bateaux pouvaient plonger à une profondeur de 200 pieds (61 m).

Les sous-marins avaient un effectif de 2 officiers et 16 enrôlés chacun.

L'acquisition des sous-marins a fait l'objet d'un examen minutieux, faisant l'objet d'une commission royale et d'une enquête. Les sous-marins ont fait l'objet de critiques de la part d'experts de la Royal Navy et même de l'Electric Boat Company. Cependant, la Commission royale s'est prononcée plus tard en faveur de la décision d'acquiescer les sous-marins. La défense de la décision résidait dans le calendrier de l'accord, la neutralité éventuelle des États-Unis et la recommandation de l'Amirauté d'acheter les bateaux lorsqu'ils en avaient été informés. Ces trois points ont incité la Commission royale à se prononcer en faveur de la décision McBride.

Mis en service le 6 août, les sous-marins ont été affectés à la côte ouest dans le port d'attache d'Esquimalt, en Colombie-Britannique, et ont mené des opérations d'entraînement et des patrouilles pendant trois ans. Après des discussions entre la Marine royale canadienne et l'Amirauté, le HMS Shearwater a été remis en service le 8 septembre 1914 en tant qu'appel d'offres de sous-marins pour les sous-marins canadiens de classe CC à Esquimalt. Il est transféré définitivement en 1915 à la Marine royale canadienne, devenant le NCSM Shearwater. Avec le croiseur NCSM Rainbow, les CC-1 et CC-2 étaient les seuls navires de guerre canadiens ou britanniques à défendre la côte ouest du Canada entre 1914 et 1917.



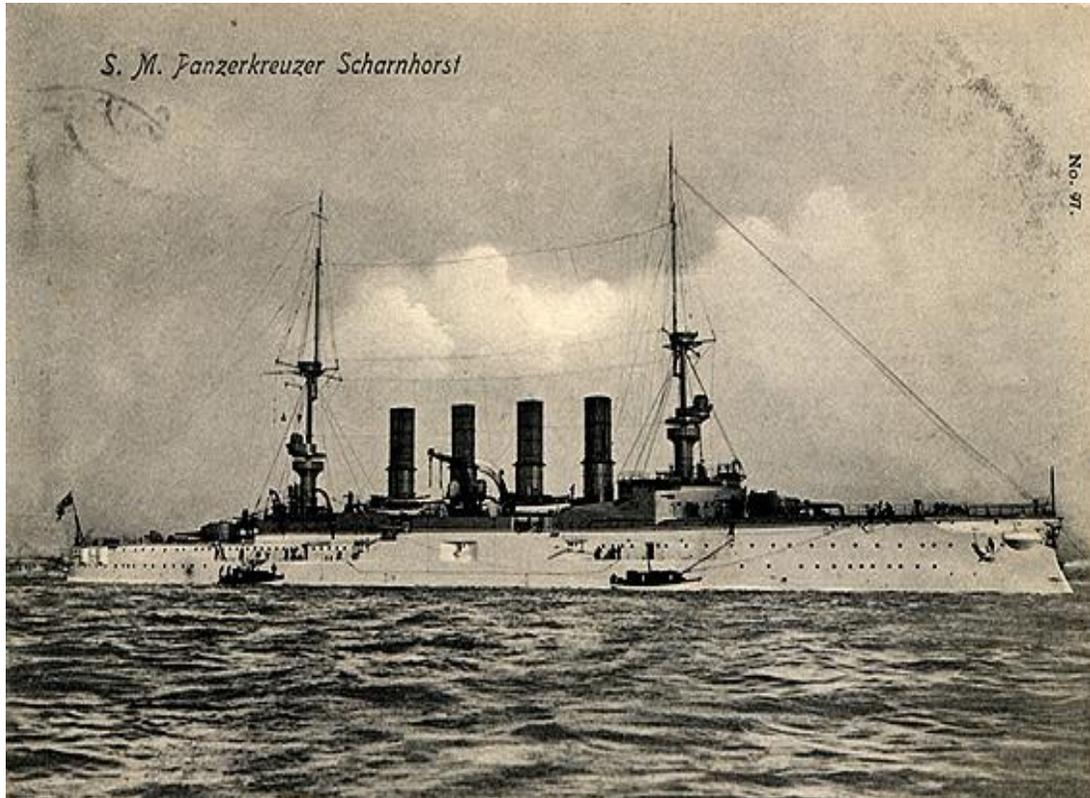
Le NCSM *Puffin* vers 1918

En 1917, les sous-marins ont été transférés au Côte avec le appel d'offres sous-marin NCSM Puffin. Le 21 juin 1917, les trois navires quittèrent Esquimalt. De Cap Blanco, la flotte s'est heurtée à un coup de vent et CC-2 roulait lourdement dans les mers, l'eau de mer contaminant les batteries du sous-marin. La haute mer a également provoqué le rejet des hélices des deux sous-marins hors de l'eau, provoquant à son tour un sur-régime des moteurs. La stabilisation de ce problème a ensuite provoqué la rupture des cellules de la batterie, puis un court-circuit et un déclenchement d'incendies électriques. Les incendies électriques ont conduit les équipages à ne faire fonctionner qu'un seul moteur diesel à la fois, car l'autre était généralement en réparation. CC-2 a travaillé jusqu'à San Francisco, puis les deux sous-marins ont été remorqués jusqu'à San Diego. Confiné à sauter de bâbord le long de la côte et à traverser le Canal Zone, la flotte a dû s'arrêter à Kingston, Jamaïque pour effectuer des réparations.

Partant de Kingston, les trois navires ont passé cinq jours à Charleston, en Caroline du Sud, pour effectuer d'autres réparations. La flotte tenta de partir, mais fut forcée de retourner à Charleston pour d'autres réparations. Ils sont repartis et ont frappé une tempête, la flotte boitant dans Norfolk, en Virginie, où les sous-marins ont passé deux semaines dans l'arsenal de l'US Navy. Le groupe arriva finalement à Halifax, en Nouvelle-Écosse, le 17 octobre 1917.

Après leur arrivée à Halifax, on a constaté que les deux sous-marins avaient tous deux besoin d'une révision du moteur et qu'aucun des deux ne serait disponible avant la mi-août 1918. Ce n'est qu'après que l'Amirauté a été informée de leur état désastreux qu'ils ont annulé l'ordre de déploiement en Europe et ont ensuite ordonné leur utilisation comme défense côtière sur la côte est. Le CC-2 a eu lieu à Halifax en tant que bateau d'assistance à l'entraînement, formant des navires de surface à la guerre anti-sous-marine. Les deux sous-marins ont été mis en vente en 1920 et ont été emballés avec *Du Niobe* pour élimination.

Escadron allemand d'Asie de l'Est (The Reckoning)



SMS Panzerkreuzer Scharnhorst le navire amiral de l'escadron.

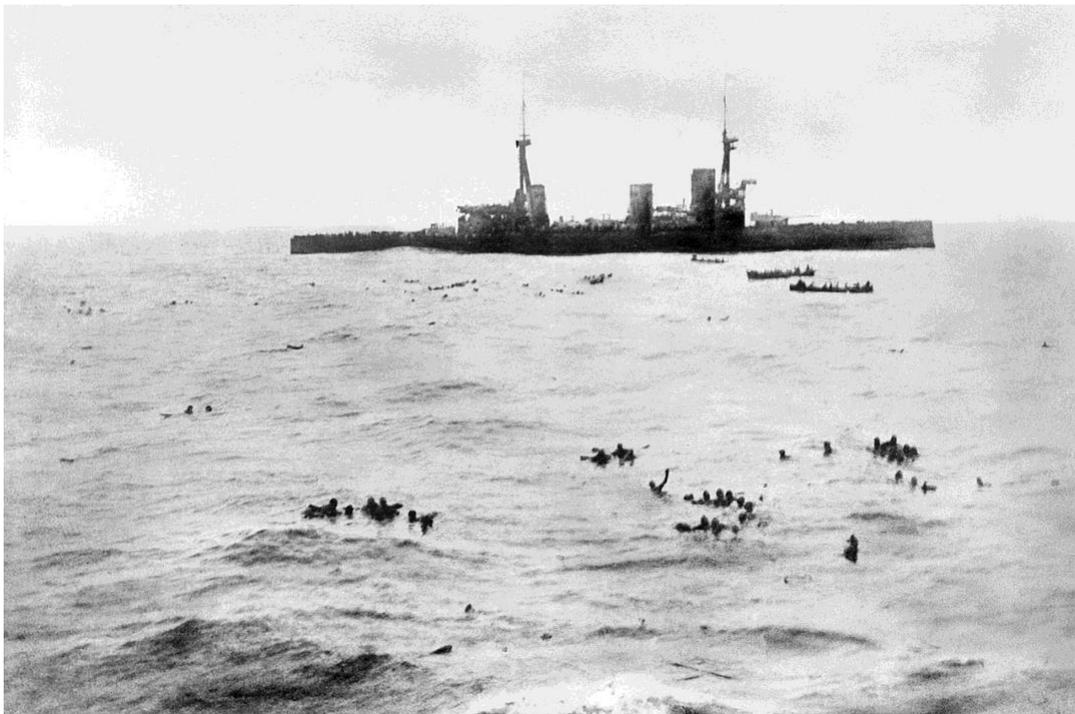
Dans le cadre de la période précédant la guerre, le Royaume-Uni et la France travaillaient avec le Japon pour rejoindre ou soutenir la Triple Entente (Royaume-Uni, France et Russie). Cela aurait été une menace réelle pour les possessions allemandes en Chine et dans le Pacifique, car la marine japonaise était beaucoup plus nombreuse et surpondérée que l'escadre allemande. Lorsque la guerre éclata, les équipages des petits navires de guerre allemands furent débarqués pour former la garnison pour la défense de Tsingtao. Le siège de Tsingtao par les Japonais se termina par la reddition au Japon des forces coloniales allemandes le 7 novembre 1914.

Dans le même temps, l'escadron de croiseurs allemands quitta la Chine pour le Pacifique Sud-Est, bien qu'Emden ait été détaché en tant que raider commercial

pour opérer dans et autour de l'océan Indien. Au cours de ses 4 mois d'opérations, il a détruit ou capturé environ 24 navires commerciaux. Il a ensuite été coulé par le croiseur australien HMAS Sydney.

Le reste de l'escadron mena des opérations dans le Pacifique Est, mais à mesure que les activités navales alliées augmentaient dans cette région, Spee décida de se déplacer vers l'Atlantique et d'essayer de forcer le retour vers l'Allemagne. Cela a été interrompu lorsque Spee a rencontré l'escadron britannique des Antilles le 1er novembre 1914 à la bataille de Coronel (au large des côtes du Chili) coulant deux croiseurs britanniques, HMS Good Hope et HMS Monmouth. Cela comprenait la perte de 4 aspirants canadiens qui servaient avec l'IA.

Spee a ensuite contourné le cap Horn et s'est enfoncé dans l'Atlantique mais, imprudemment, a choisi d'attaquer Port Stanley dans les îles Falkland. Les forces navales britanniques avaient déjà été envoyées aux Malouines et comprenaient les croiseurs de bataille HMS Invincible et Inflexible ainsi que le soutien des croiseurs. Spee a été détecté alors qu'il s'approchait des îles et dans la bataille qui a suivi, tous les croiseurs allemands sauf un ont été coulés. Cela mit fin aux opérations navales allemandes dans le Pacifique.



HMS Inflexible récupérant des survivants du survivants *Gneisenau*