

(Le céphaloclastophile est un amateur de casse-tête et de puzzles)

Frédéric Stahl



Migrants : les oiseaux se cachent pour mourir

« Zero migranti ! »... L'Italie qui, depuis des années avait un comportement exemplaire face à l'afflux de migrants, lâche prise, acculée par l'inertie de l'UE... Le **8 juillet**, une embarcation fait naufrage, six milles au nord-ouest de Garabulli. Si 85 personnes peuvent être sauvées par des pêcheurs, 35 autres dont 7 enfants périssent. Ce même jour, les corps de 48 personnes sont retrouvés près de Wadi Ali dans le désert... Les **11, 12 et 13 juillet**, 6 671 migrants sont secourus en mer par le CP 941 *Ubaldo Diciotti* assisté par trois vedettes de la *Guardia Costiera* (1 400) et par les VOS *Hestia* (550) *VOS Prudence* (935), *Aquarius* (850) *Olympic Commander* (1 200), *H 87 Echo* (620), *A 513 Rhein* (900) et CP 904 *Michele Fiorillo* (416)... Le 12 juillet, le patrouilleur irlandais P 31 *Eithne* fait escale à La Valette... Le **13 juillet**, **Marco Minniti, le ministre de l'intérieur italien en visite à Tripoli, propose un pacte contre les migrations « illégales » et les passeurs** ... Le **16 juillet**, 1 096 migrants auraient été interceptés par les garde-côtes libyens mais les informations des autorités de Tripoli sont minimalistes... Le **17 juillet**, le *HMC Protector* fait escale à La Valette... Le **18 juillet**, l'UE bloque les exportations de canots pneumatiques à destination de la Libye... Le **19 juillet**, une embarcation avec 14 personnes est retrouvée par la CP 850, par l'embarcation semi-rigide *GC 112* et par la vedette *V 2014* de la *Guardia di Finanza*, 10 milles au large du petit port de Mazara del Vallo... Le **22 juillet**, le bateau « anti-migrants » *C-Star* armé par l'association « *Generazione Identitaria* » fait escale à Famagouste dans l'île de Chypre où il va être immobilisé par les autorités chypriotes turques le 26... La frégate F 592 *Carlo Margottini* et le patrouilleur P 63 irlandais *William Butler Yates* font escale à La Valette. Ce dernier vient de remplacer le P 31 *Eithne*... Le **23 juillet**, le grand LST turc L 402 *Bayraktar* fait escale à La Valette... 57 migrants sur deux embarcations sont secourus... Le **24 juillet**, une embarcation partie de Mersin en Turquie avec 143 migrants est interceptée au large de Chypre, alors qu'un bateau en bois avec 150 personnes est intercepté

par les « garde-côtes » libyens, 7 milles au large de Sabratha et un canot pneumatique avec 128 migrants entre Sabratha et Tripoli. Au cours de cette même journée, 1 027 autres personnes sont secourues par les CP 905 *Alfredo Peluso*, CP 941 *Ubaldo Diciotti* et le navire humanitaire *Aquarius*. **C'est le dernier passage en masse vers l'Italie avant que la porte ne se ferme** car il n'est pas question que la période estivale soit troublée... Le **25 juillet**, alors que la journée est marquée par une rencontre entre le maréchal Khalifa Haftar et le président Fayez al-Sarraj à La Celle-Saint-Cloud, 13 personnes sont retrouvées mortes sur une embarcation transportant 167 migrants. Une autre embarcation avec 70 personnes est également secourue... Le **26 juillet**, le gouvernement libyen de Fayez al-Sarraj invite les navires italiens à « chasser » le migrant dans les eaux territoriales mais le maréchal Haftar menace de bombarder toute unité de guerre étrangère qui y pénétrerait car en Libye, toutes les parties veulent leur part du gâteau... Le **27 juillet**, le président Macron annonce l'ouverture de « hot spots » en Libye, mais il va devoir rapidement faire machine arrière... Le **28 juillet**, une embarcation de migrants fait naufrage au large de Cesme en mer Egée. Sur 18 personnes, 7 meurent noyées... Les navires italiens reçoivent « officiellement » l'autorisation de pénétrer dans les eaux libyennes à partir du 1^{er} août, mais la confusion est à son comble car, si le gouvernement de Tripoli est d'accord, celui de Tobrouk (Haftar) menace toujours de bombarder les navires pénétrant dans les eaux territoriales libyennes... Le **29 juillet**, le pétrolier-ravitailleur grec A 374 *Prometheus* fait escale à La Valette... Le **30 juillet**, le P 63 *William Butler Yeats* sauve 109 personnes au large de la Libye alors que 48 migrants sont interceptés par les « garde-côtes » libyens au large de Zawiya... Le **31 juillet**, 354 migrants sont secourus par le CP 905 *Alfredo Peluso*...

Le **1^{er} août**, 551 migrants dont 8 cadavres sur quatre canots sont retrouvés par le *Golfo Azzurro* de l'association « Proactiva

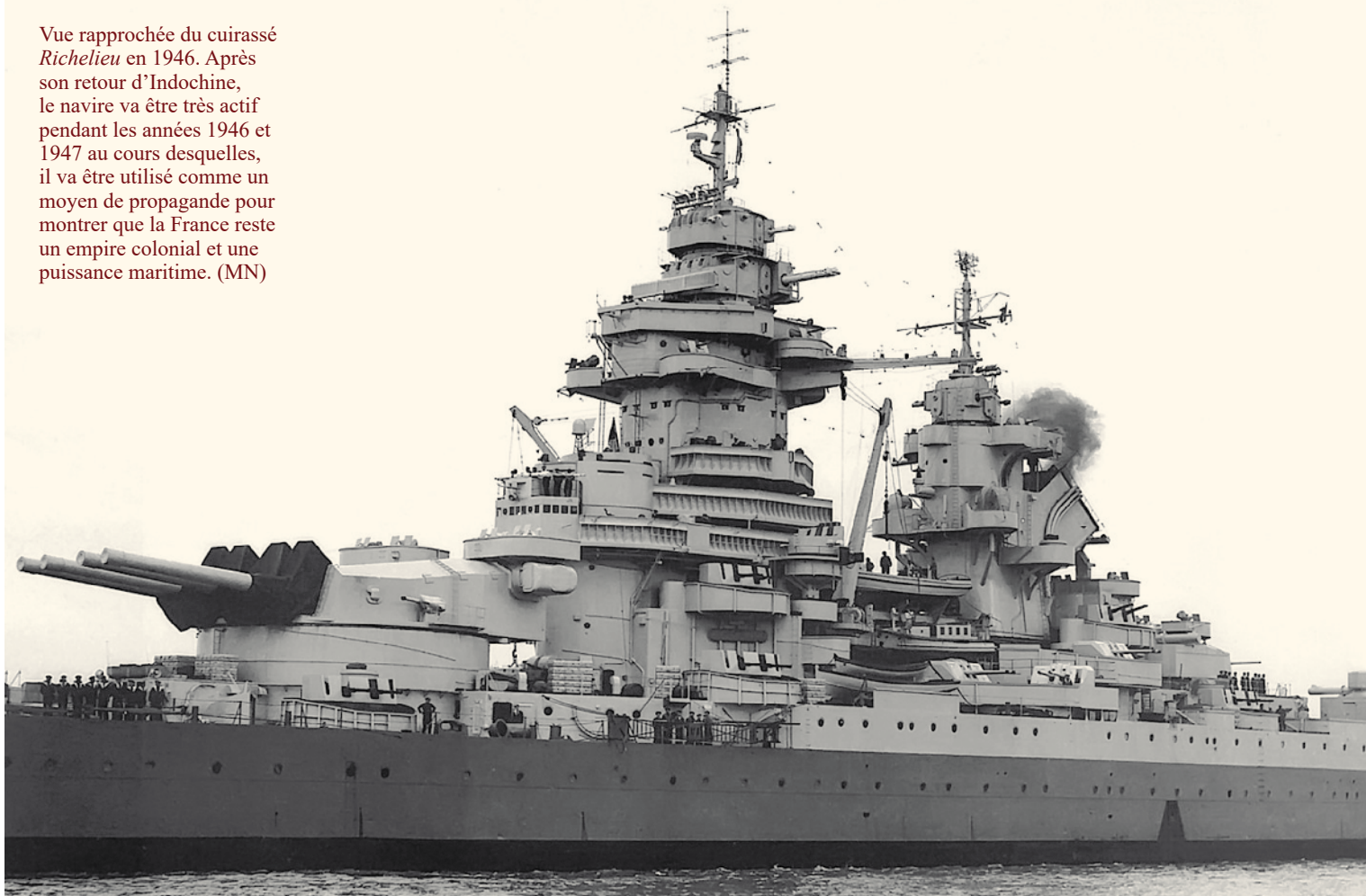
Open Arms ». Le A 5311 *Palinuro* fait escale à La Valette... Le navire *C-Star* anti-migrants (mission « Défendons l'Europe ») quitte Chypre pour rejoindre les eaux du canal de Sicile... Après « Jugend Rettet », c'est MSF qui refuse de signer le « code de conduite » qui interdit aux ONG de s'approcher des eaux libyennes et qui autorise la présence d'hommes armés à bord de leurs bateaux (seules « Save the Children », « MOAS », « Sea Eye » et « Proactiva Open Arms » ont accepté)... Le 2 août, les autorités italiennes bloquent le *Luventa* de l'association « Jugend Rettet » à Lampedusa et une unité italienne, le patrouilleur P 491 *Comandante Borsini*, entre dans les eaux territoriales libyennes et rejoint la base navale de Tripoli. 826 migrants auraient été interceptés par des unités libyennes récemment livrées par les Italiens. **La confusion est grande et les informations sont incertaines et rares...** 80 membres du *Special Boat Service* et 40 autres membres des forces spéciales britanniques arrivent en Libye pour œuvrer à côté d'éléments des forces spéciales US, françaises et italiennes déjà sur place ou en train d'arriver. Leur mission est d'éliminer les passeurs... Le 3 août, l'Italie durcit le ton face aux associations « Jugend Rettet » et « MSF »... Le 4 août, le filet des « garde-côtes » libyens capture 120 migrants au large de Zuwara et 462 autres près de Zawiya... Le 5 août, 253 migrants sont encore interceptés par les « garde-côtes » de Tripoli dans les eaux territoriales libyennes au nord de Sabratha et de Zawiya. 127 autres, qui ont réussi à passer à travers les mailles du filet, sont récupérés par le VOS *Prudence* de MSF, 33 milles au sud de Lampedusa. Le *C-Star* piste l'*Aquarius* de « SOS Méditerranée et MSF » à 200 m de distance... Le 6 août, les garde-côtes libyens interceptent une embarcation avec 137 ou 148 migrants, vingt milles au large du Sayyad à l'ouest de Tripoli et 106 au large de Zawiya... Six corps sont retrouvés dans une embarcation près de Milita (Sabratha). Solidarité des gens de mer, 33 milles au large de Lampedusa, deux vedettes de la *Guardia Costiera* transfèrent à leur bord, les 127 migrants présents à bord du VOS *Prudence* qui n'a plus le droit d'accoster dans un port italien... Le navire *C-Star* entre dans les eaux tunisiennes mais des pêcheurs du port de Zarsis réagissent en l'empêchant d'accoster... Le P 491 *Comandante Borsini* quitte Tripoli. La frégate F 82 *Victoria* termine sa mission au sein du dispositif de l'opération « Sophia » ; elle arrivera à Malaga le 8... Le 7 août, la frégate F 218 *Mecklenburg-Vorpommern* quitte Wilhelmshaven pour

rejoindre le dispositif EUNAVFOR « Sophia » en Méditerranée. Les « garde-côtes » libyens interceptent 135 ou 155 migrants au large de Tripoli et un membre d'équipage d'une vedette libyenne ouvre le feu sur le *Golfo Azzurro*... Au Maroc, 187 personnes forcent le poste-frontière de Ceuta... Le 8 août, un hélicoptère de la LNA ouvre le feu sur une embarcation suspectée de transporter des combattants et des munitions au large de Derna... Un autre navire italien, le transport côtier A 5348 *Tremiti* utilisé comme patrouilleur de sauvetage, arrive à Tripoli... Le 9 août, une embarcation de migrants vient s'échouer au milieu des touristes sur une plage espagnole de Zaharade los Atunes, proche de Cadix. 8 183 personnes utilisant tous les moyens flottants imaginables (jusqu'aux jet skis), ont franchi le détroit de Gibraltar entre le 1^{er} janvier et le 6 août... Le 10 août, la marine libyenne annonce la création d'une zone de recherche et de sauvetage de 100 km de profondeur interdite aux navires étrangers, sauf demande expresse. Cette décision vise essentiellement les navires des ONG... 143 personnes sont interceptées au large de Zawiya et deux corps sont retrouvés... Le patrouilleur P 725 *L'Adroit* quitte le dispositif de l'opération « Sophia ». Il va être remplacé par l'avis-patrouilleur F 795 *Commandant Ducuing*... Le P 63 *William Butler Yeats* assiste un canot pneumatique avec 149 migrants, 47 milles au nord de la Libye ; **c'est le dernier passage notable direct vers l'Italie avant que la porte ne se ferme et que les garde-côtes libyens n'interceptent toutes les embarcations, de plus en plus rares, tentant de forcer le passage...** Le 11 août, les « garde-côtes » libyens sauvent 105 personnes sur une embarcation en train de couler, six milles au large de Sabratha... Le 12 août, Médecins Sans Frontières suspend l'action du VOS *Prudence*. Le *Sea Eye* jette également l'éponge. Seul l'*Aquarius* reste en mer sous surveillance du *C-Star* qui rencontre des problèmes de propulsion... Le 14 août, le *HMC Protector* fait escale à La Valette... Le 15 août, le *Golfo Azzurro* de « Proactiva Open Arms » est abordé et séquestré pendant plus de deux heures par la vedette libyenne N°654... Le couloir de la Méditerranée centrale étant bouclé, ce sont sur les deux flancs que quelques désespérés tentent encore de rejoindre l'Europe... Le 16 août, 339 personnes sur sept embarcations sont secourues entre le Maroc et l'Espagne dans les eaux du détroit de Gibraltar... Le 17 août, jour de l'attentat de Barcelone, 317 nouveaux migrants arrivent en Espagne sur plusieurs embarcations...



Le navire « anti-migrants » *C-Star* (ex-*Suunta* finlandais) fait escale à Chypre le 22 Juillet. Loué par l'association « *Generazione Identitaria* », ce petit bateau de croisière de 39,76 m et 422 tonnes (IMO : 7392854, MSI 457381000) a quitté Djibouti début juin. Après avoir été bloqué pendant plus d'une semaine dans le canal de Suez par les autorités égyptiennes, il fait escale à Chypre où il est à nouveau immobilisé par les autorités. Libéré le 30, il va rejoindre les eaux au large de la Libye et de la Tunisie le 5 août après s'être vu refuser une escale en Crète le 31 juillet. Il faut noter que ce navire navigue sous pavillon mongol ce qui, dans ce cas de figure répond parfaitement à la formule « ça ne s'invente pas ! ». (DR)

Vue rapprochée du cuirassé *Richelieu* en 1946. Après son retour d'Indochine, le navire va être très actif pendant les années 1946 et 1947 au cours desquelles, il va être utilisé comme un moyen de propagande pour montrer que la France reste un empire colonial et une puissance maritime. (MN)



Du *Richelieu* au *Redoutable* : la renaissance de la Marine française

Frédéric Stahl

II - 1946-1947, le temps des grandes improvisations

En 1946-1947, un certain consensus social permet à la France de restaurer de nombreuses installations détruites ou endommagées au cours de la guerre. La Marine nationale reçoit le renfort d'ex-unités de la *Kriegsmarine* plus ou moins livrées en application des accords de la conférence de Postdam qui s'est tenue du 17 juillet au 2 août 1944... Loin de là, en Indochine, après la signature de l'accord entre Jean Sainteny, le commissaire de la République pour le Tonkin et l'Annam du Nord et Ho Chi Minh, le 9 mars 1946, la tenue de la conférence de Fontainebleau, du 22 juin au 14 septembre 1946, entre une délégation vietnamienne et le gouvernement provisoire de Georges Bidault, débouche sur un « modus vivendi ». Les espoirs d'une solution négociée et pacifique vont être vite refroidis et, deux mois plus tard, le bombardement de Haiphong, le 23 novembre, à l'initiative du général Valluy, va marquer le début d'une guerre de sept ans (ce sujet a été largement traité dans les numéros 32, 33 et 34 de *Navires et Histoire*). La mobilisation des navires et le coût de cette guerre interminable vont empêcher la Marine nationale de lancer son programme de rééquipement avant le milieu des années cinquante.

D'une guerre à l'autre :

la BMEO et le COMAR Saïgon

Comme nous l'avons entrevu dans le N°103, la Marine nationale a mobilisé tous ses moyens disponibles pour reprendre pied en Indochine à partir de septembre 1945. Le cuirassé *Richelieu* et le croiseur léger (ex-CT) *Le Triomphant*, déjà présents en Extrême-Orient, avec les LSI(M) britanniques *Princess Beatrix*, *Queen Emma* (avec chacun huit LCA/LCS/LCM) qui amènent les hommes du 5^e RIC et du SASB Ponchardier, sont rejoints par les avisos-dragueurs *Annamite*, *Gazelle*, *Chevreuil*, les destroyers d'escorte *Somali*, *Sénégalais*, *Algérien*, les croiseurs *Emile Bertin*, *Gloire*, le croiseur léger (ex-CT) *Le Fantasque*, l'avisos *Savorgnan de Brazza*, le transport d'aviation (ex-porte-avions) *Béarn*, (avec neuf LCVP), les croiseurs lourds *Suffren*, *Duquesne*, *Tourville*

utilisés comme transports rapides, les transports *Quercy*, *Cap des Palmes*, le pétrolier *Elorn*, le navire-atelier *Jules Verne*, les dragueurs YMS D 321, D 334, D 335, D 351 de la 38^e Division de dragage (didra). Le dispositif est complété par une petite Task Force britannique chargée de mettre à terre les éléments de la 20th Indian Division qui doivent encadrer le désarmement des unités japonaises (phase indochinoise de l'opération « Zipper » placée sous le commandement du général Sir Douglas David Gracey). Elle est composée de la frégate *HMS Waveney*, de neuf dragueurs de mines, de trois LCI(L), d'un LCI(H), d'un pétrolier, du navire hydrographique *HMS Challenger* qui seront rapidement rejoints par le LST-3037 puis par des transports : le petit navire marchand *Kontum* présent sur zone, le paquebot mixte *Ville de Strasbourg* le 20 octobre, le paquebot britannique *Orontes* le 2 novembre, le paquebot *Pasteur*, le 16, puis, dans l'ordre d'arrivée les transports *Stamford Victory*, *Pachaug Victory*, *Taos Victory*,

Le dispositif français chargé de la « reconquête » de l'Indochine part de Trincomalee. Ici, nous voyons le ponton automoteur Z 10 qui va être utilisé pendant quelques mois par la BMEO. En mauvais état, il sera rapidement restitué aux Britanniques, livré à la démolition ou utilisé à poste fixe. Le transport LSI britannique visible à droite est le *HMS Princess Beatrix*. (BMEO)



Winchester Victory, King's Point Victory, Lakalarles Victory, Amherst Victory, les cargos *Mary Ann Livermore, Matelot Becuwe, Espérance, Salawati, Floyd W. Spencer, Lieutenant Saint-Loubert Bié, Cephee, Empire Fort Highfield*, le paquebot *Eridan*, le transport *Fiona*, les cargos *Suncrest, Bételgeuse, Strathcona, Park Asia, Boissevain*, le pétrolier *Elorn* de retour après une rotation à Singapour, les cargos *Tsimanoek, Tjibesar, Johann De Witt*...

A partir d'octobre 1945, pour permettre aux hommes de la BMEO (Brigade Marine en Extrême-Orient) d'opérer sur les fleuves, les rivières et le long des côtes, des flottilles vont être créées avec les petites unités de tous types retrouvées ici et là comme les patrouilleurs des douanes *Directeur Frezoul, Directeur Crayssac*, les jonques *Belle Poule, Féga, Etoile, Vieux Charles, L'Audacieuse*, les sampans *Jocelyne, Joëlle, Anne-Marie Blue Bird*, bientôt complétés par dix LCA et quatre LCM Mk.I laissés par les *Princess Beatrix* et *Queen Emma*, par les neuf LCVP amenés par le *Béarn*, puis par huit LCI(L) et (sous réserve) deux LCT prêtés par la Royal Navy. Ces unités vont être rejointes par cinq MFV cédés par les Britanniques ainsi que par des vedettes et des petites barges



La frégate *HMS Waveney* arrive à l'embarcadère du cap Saint-Jacques le 29 septembre 1945 accueillie par une section de soldats japonais. (IWM)

de débarquement japonaises retrouvées sur place ainsi que des transformations d'unités civiles et, enfin, par d'autres unités achetées à Singapour et à Manille dans les surplus de la guerre. Cette composante va permettre l'installation des stations fluviales du Mékong à Gia Dinh (Saigon), Mytho, Vinh-Long, Cho-Moi et Phnom-Penh ; une station de patrouille maritime étant installée au cap Saint-Jacques.

Cette période est marquée par un immense « bidouillage » et le recours à des solutions improvisées et empiriques comme la récupération d'armes japonaises pour équiper des jonques à moteur, les LCA, les LCM, des petits vapeurs ou des chalands de la compagnie civile « Gressier » qui vont être transformés en « cuirassés du delta ». Cette période va également donner naissance à un récit romanesque qui va perdurer et trouver son apogée avec le « Crabe Tambour » de Pierre Schoendoerffer...

Le croiseur léger (ex-CT) *Le Triomphant* est la première unité de la marine nationale à accoster en Indo le 3 octobre 1945. (IWM)



Sur cette photo prise à Kiel en mai 1945, figurent trois *Zerstörer* « Type 1936A », un « Type 1934 », un « Type 1936 » et un *torpedoboot* « Type 1939 » (Elbing)... Le Z.20 est le premier à gauche, le Z.25 est le deuxième en partant de la gauche, avec à sa droite le torpilleur T.23, notre futur *Alsacien*, et le Z 6 qui va devenir le *Kleber*. Le Z38 qui va devenir le *HMS Nonsuch* est à droite le long du quai avec à sa gauche une unité qui pourrait être le Z.33 qui va devenir le *Provorniy* soviétique. (IWM)



La Française Kriegsmarine

(Accords de Postdam) « IV. - La marine de guerre et la marine marchande allemande

A. Les principes suivants ont été établis au sujet de la répartition de la marine de guerre allemande:

1° La totalité de la marine de surface allemande à l'exclusion des navires coulés et des navires dont se sont emparées les nations alliées, mais y compris les navires en construction ou en réparation, sera répartie également entre l'U.R.S.S., le Royaume-Uni et les Etats-Unis.

2° Par navire en construction ou en réparation, on entend les navires dont la construction ou la réparation peut être déterminée dans les trois ou six mois suivant la catégorie du bâtiment. La question de savoir si de tels navires en construction ou en réparation doivent être terminés ou réparés fera l'objet d'une décision prise par une commission technique nommée par les trois puissances, et qui appliquera le principe que cette construction ou cette réparation doit être réalisée dans les limites de temps fixées plus haut sans augmentation de la main-d'œuvre spécialisée dans les chantiers navals allemands et sans réouverture d'un nouveau chantier naval ou remise en marche d'industries annexes. Par date d'achèvement, on entend la date à laquelle un bâtiment pourra entreprendre son premier voyage ou, d'après les conditions du temps de paix, la date de livraison du chantier naval au gouvernement.

3° La plus grande partie de la flotte sous-marine allemande sera coulée; on ne conservera pas plus de trente sous-marins répartis également entre l'U.R.S.S., le Royaume-Uni et les Etats-Unis pour des fins expérimentales et techniques.

4° Tous les stocks d'armes, de munitions et de fournitures de la marine de guerre allemande appartenant aux bâtiments transférés conformément aux paragraphes 1 et 3 ci-dessus, seront confiés aux puissances qui recevront ces bâtiments.

5° Les trois gouvernements sont d'accord pour instituer une commission navale tripartite comprenant deux représentants de chaque gouvernement accompagnés du personnel nécessaire pour soumettre des recommandations aux trois gouvernements relatives à la répartition des navires de guerre allemands et pour traiter des détails concernant l'accord conclu entre les trois gouvernements sur la répartition de la flotte allemande. La Commission tiendra sa première réunion au plus tard le 15 août 1945 à Berlin, qui constituera son lieu accoutumé de réunion. Chaque délégation de la commission aura le droit sur la base de réciprocité de procéder à l'inspection des navires de guerre allemands en quelque endroit qu'ils puissent se trouver.

6° Les trois gouvernements sont d'accord pour que les transferts, y compris ceux des bâtiments en construction et en réparation, soient terminés le plus tôt possible et, au plus tard ; le 15 février 1946. La commission soumettra des rapports bimensuels comprenant des propositions pour la répartition progressive des bâtiments lorsqu'elle sera tombée d'accord sur cette répartition. »

Le statut des unités allemandes retrouvées à Saint-Nazaire, Lorient et La Pallice est ambigu, mais ces unités n'intéressant pas les Britanniques et les Américains, vont bénéficier des points 1 et 2 des accords de Postdam et resteront en France. Deux dragueurs devront néanmoins être cédés à la Flotte soviétique de la mer Noire mais les Américains compenseront ces transferts par deux unités utilisées par eux dans le cadre du GMSA en Allemagne... En 1946, les Britanniques et, à un niveau moindre les Américains, permettent à la Marine nationale de recevoir quelques autres unités ex-allemandes. Les Britanniques permettent également le transfert de deux sous-marins «ultramodernes» pour l'époque, les U .2326 et U.2518...

I - Les contre-torpilleurs (*Zerstörer*) et torpilleurs (*Torpedoboote*)

Fin 1945, la commission tripartite des Alliés attribuera les Z.4, Z.5, Z.6, Z.10, Z .25, Z.30, Z.31 aux Britanniques ; les Z.14, Z.15, Z.20 et Z.33 à l'URSS et trois unités aux Américains : le Z.29 qui va être sabordé au sud-ouest de Farsünd le 10 juin 1946, le Z.34 qui va être sabordé dans le Skagerrak le 26 mars 1946 et le Z.39. Cinq de ces unités vont finalement être transférées à la France et rejoindre les Z.23 et Z.37 retrouvés en mauvais état dans les ports français...

Le Z.5 *Paul Jacobi* retrouvé à Flensburg par les Britanniques est amené à Wilhelmshaven le 21 mai 1945. Il rejoint Cherbourg le 15 juillet 1946 et est officiellement transféré



Les baliseurs

Jean Arnoux et René Nicolau

Par Jean-Yves Brouard (avec Jean Robert)

La France installée en Indochine a eu après la guerre deux petits navires issus des rangs de la flotte de l'US Army. Ils sont devenus les bâtiments de servitude des Phares et Balises *Jean Arnoux* et *René Nicolau*.

Achetées en mars 1948 par le Gouvernement français, pour 50 000 dollars, ces deux unités étaient déjà, au sein de l'US Army, des bâtiments côtiers et de servitude, semblables à ceux de la classe plus connue dite des FS (Freight and Supply vessels) qui leur a succédé (voir encadré). Elles faisaient partie d'une petite série, d'une dizaine d'exemplaires, appelées aussi *Aircraft Retriever Vessels*, c'est-à-dire des bâtiments de récupération d'avions ; ils pouvaient en effet intervenir quand des avions étaient tombés à la mer, et pouvaient les relever grâce en particulier à une bigue de 30 tonnes. Ils ont été construits spécifiquement pour l'US Army (pas pour l'US Navy qui n'a jamais eu de navires équivalents), par le même chantier : Sturgeon Bay S.B. & D.D. à Sturgeon Bay (Wisconsin, USA) – ce chantier a été repris par l'Italien Fincantieri il y a plusieurs années. La plupart de ces ARV sont devenus de parfaits petits caboteurs après la guerre, et semblent avoir changé de nom une première fois vers 1946. Deux d'entre eux, les HA 7 *Chandler* et HA 8 *Bane*, sont donc passés sous pavillon français en 1948. Ils étaient basés à Hawaï, et ce sont deux équipages français qui sont allés les chercher au printemps 1948 à Honolulu.

Printemps 1948, à gauche : les deux futurs baliseurs à Honolulu, peu avant leur francisation et leur appareillage pour le voyage sur l'Indochine. (Photo François Bonzon)

Après un voyage mouvementé, ils sont arrivés à Saigon courant juin et ont subi des transformations d'un montant de 100 000 dollars. Baptisés du nom de deux résistants en Indochine victimes de la Kempetaï japonaise, Jean Arnoux et René Nicolau, les deux bâtiments sont placés sous la direction des Travaux publics d'Indochine. Ils remplacent

Photographiés entre 1948 et 1951, les deux baliseurs des TP indochinois exceptionnellement ensemble à Saigon, les *René Nicolau* (à droite) et *Jean Arnoux* (à l'extrême droite). Entre eux et les sampans, on aperçoit le troisième baliseur indochinois, le *De Lanessan*, de 383 tonnes. Au fond à gauche, c'est le croiseur *Duguay-Trouin*. (Collection Jean-Claude Toudy)





Où sont passés les navires de La Pérouse ? ... 1 - L'expédition d'Entrecasteaux

René Alloin

Le bâtiment de sauvegarde et d'entraînement *D'Entrecasteaux*, photographié à Bruges en 2006, est le dernier navire à avoir porté le nom du célèbre officier de marine. (Photo Mark Bontemps)

Le marin

Antoine Raymond Joseph de Bruny d'Entrecasteaux est né le 7 novembre 1737 à Aix-en-Provence. Chevalier d'un petit bourg du haut-var situé à 27 kilomètres à l'ouest de Draguignan, il est le deuxième fils d'un président du Parlement de Provence et un parent du bailli de Suffren. Après des études au collège des Jésuites d'Aix-en-Provence, il entre comme garde de la Marine (élève officier) à Toulon le 4 juillet 1754. Dix mois d'instructions lui permettent d'obtenir son premier embarquement le 28 avril 1755 sur la frégate *La Pomone* qui le conduit aux Antilles et à Cuba. Au cours de la guerre de sept ans (1756-1763), il participe à l'escorte de convois et à la surveillance des zones de cabotage en Méditerranée au sein de l'escadre de La Gallissonnière. Il pose son sac sur plusieurs bâtiments comme la galère *La Duchesse* ou la frégate *Minerve* avec laquelle il participe à la prise de Minorque le 20 avril 1756. En avril 1757, il est promu enseigne de vaisseau et embarque sur la galère *Brave* puis sur la frégate *La Gracieuse* et enfin la galère *L'Ambitieuse*. Début 1760, après une formation aux « Canoniers de la Marine », il est promu lieutenant d'artillerie en second. En 1764, il accompagne l'officier de marine et hydrographe Chabert-Cogolin sur les côtes orientales de la Méditerranée, dans ses travaux scientifiques à bord de *l'Hirondelle*. Par la suite, il participe au bombardement du port de Larache au Maroc, en 1765 puis, aux commandes d'un petit voilier de la division navale de M. de



Broves, aux opérations de Corse en 1769 qui voient la fin de la résistance des troupes de Pascal Paoli et l'annexion définitive de l'île à la France. Son brillant comportement lui permet d'être nommé lieutenant de vaisseau en février 1770. De 1770 à 1776, il est affecté sur différents navires dont *l'Alcmène* commandée par son parent, Pierre André de Suffren, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis. Lorsque la guerre éclate entre la France et l'Angleterre en 1778, il prend le commandement de la frégate *L'Oiseau* armée de 32 canons de huit livres. Il est également chargé de la protection des convois entre Marseille et les ports du Levant contre les corsaires barbaresques. Au cours de l'un de ces convois vers Smyrne (aujourd'hui Izmir en Turquie), il est assailli par deux corsaires tunisiens bien supérieurs en force mais, grâce à une habile tactique, il parvient à mettre son convoi en sûreté. Promu capitaine de vaisseau en 1779, il commande la frégate *Mignonne* au Levant puis le vaisseau *Majestueux* le 30 avril 1781, fort de ses 1 200 hommes embarqués et de ses 110 canons, avant de rejoindre l'escadre de Cadix sous les ordres du comte de Guichen et de prendre part au combat du cap Spartel (Maroc) en octobre 1782. L'année suivante, il commande le *Robuste* puis le *Puissant* avec lequel il regagne Toulon pour prendre un repos bien mérité de quatre mois au château d'Entrecasteaux. Quand la paix survient en 1783, le maréchal de Castries, ministre de la Marine, lui confie le poste de directeur adjoint des ports et arsenaux où il révèle des qualités d'organisation. En mars 1785, il reprend la mer à bord de *la Résolution* et, accompagné de Jean-Michel Huon de Kermadec et d'Élisabeth-Paul-Édouard de Rossel, il accomplit la première campagne à contre-mousson en se rendant en Chine, après le passage du détroit de la Sonde, le contournement de Bornéo, le passage aux îles Carolines, aux

Officier de marine expérimenté, gouverneur général des Mascareignes, d'Entrecasteaux s'est surtout rendu célèbre lors de son expédition de recherche de La Pérouse. (DR)



LES CUIRASSES DE LA CLASSE « SEVASTOPOL »

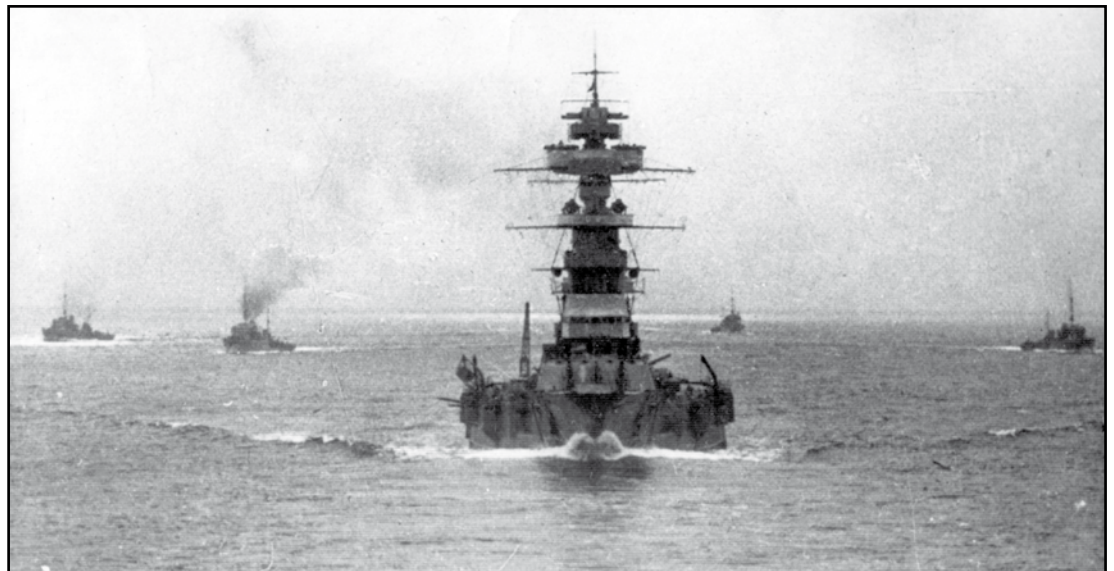
Photo du *Parizhkaya Kommuna* se préparant à ouvrir le feu, prise depuis le MBR-2 de reconnaissance. 1940.

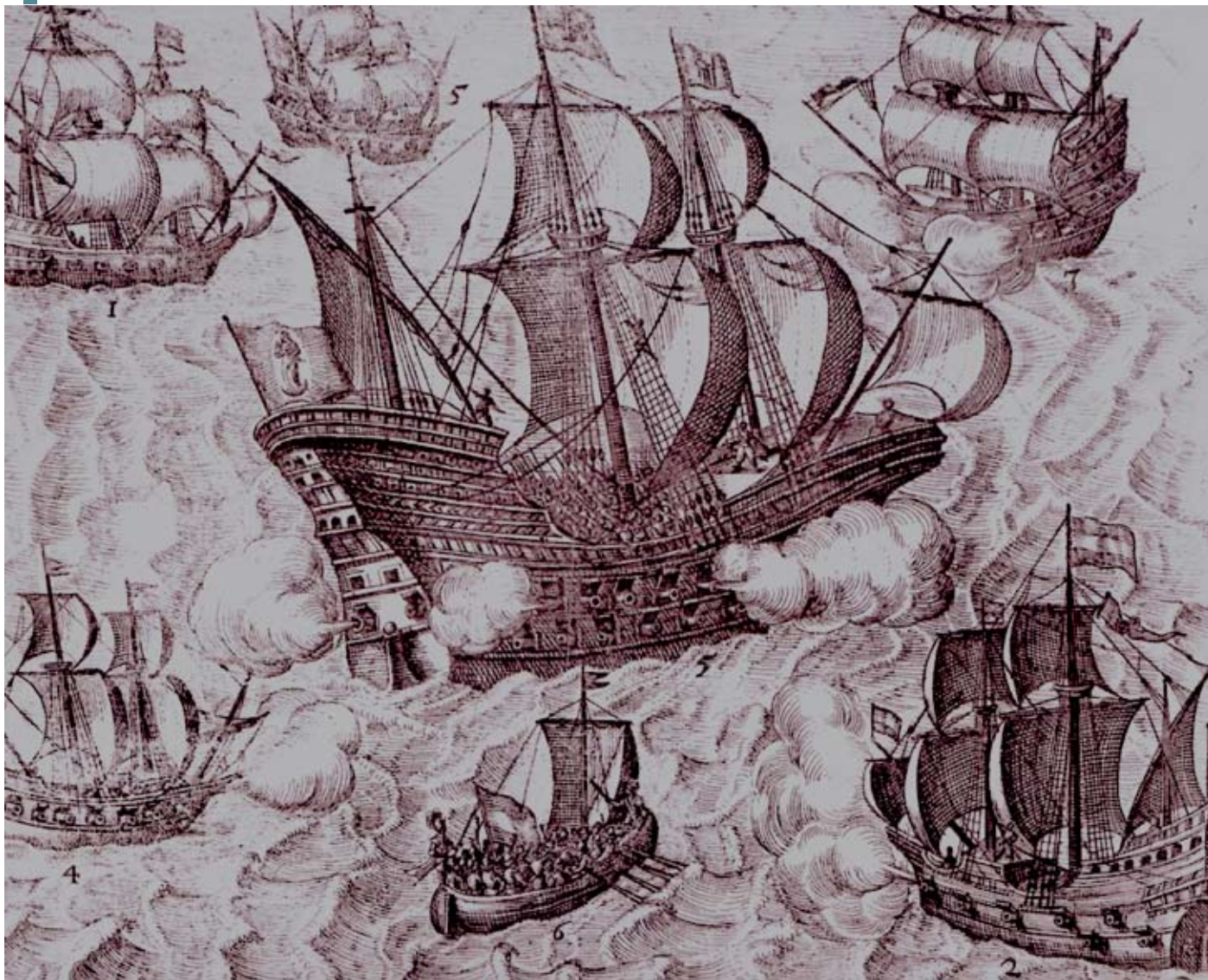
3^e partie L'épreuve du combat Par Konstantin Koulagin

Les cuirassés modernisés de la Flotte de la Baltique reçurent leur baptême du feu lors de la guerre contre la Finlande. Il était prévu que : « les cuirassés soient tenus en alerte immédiate en vue de leur sortie pour assurer un appui-feu sur le flanc gauche de la 70^e division de tirailleurs dans le secteur *Björke- frontière* ». Leur unique objectif fut les six pièces de 254 mm de la batterie finlandaise installée à Saarenpää sur l'île de Koivisto. Il faut noter que la section renseignement de l'Etat major de la Flotte Rouge ne connaissait pratiquement rien de la batterie adverse : ni sa situation exacte, ni sa composition, ni le type de canons, ni leur calibre, ni leur portée... Le 10 décembre 1939, l'*Oktyabrskaya Revolutsiya*, commandé par le capitaine de frégate D. Vdovtchenko au sein d'un détachement de navires de guerre composé de deux contre-torpilleurs, cinq torpilleurs, cinq patrouilleurs, quatre dragueurs rapides et six vedettes, porta un premier

coup à l'ennemi. Tirant à une distance de 82 à 102 encablures (15 à 19 000 mètres) un total de 60 obus de 305mm, les artilleurs du cuirassé parvinrent à endommager, par un éclat, le tube du canon n°6 de la batterie, mis hors d'état jusqu'à la fin du conflit. Deux de ses servants furent tués, trois autres blessés... Le 18 décembre un nouveau bombardement fut effectué, cette-fois-ci par les moyens de l'Escadre. Les tirs s'effectuaient à des distances de 102 à 120 encablures (19 000 à 22 000m) et malgré une importante dépense de munitions (à lui seul, le cuirassé va, en effet, tirer 206 obus de 305mm), la batterie ne fut pas détruite. Le lendemain, le relais fut pris par le *Marat* (commandé par le capitaine de vaisseau S.F. Belousov) à bord duquel se trouvait le vice-ministre de la Marine I.S. Isakov ainsi que le commandant de l'escadre N.N. Nesvitzky. Ayant tiré les 136 obus de 305mm qui lui avaient été accordés pour l'opération, le cuirassé ne put observer

Le cuirassé *Marat* avec ses escorteurs du type « Ouragan » en 1940.





Attaque de la caraque portugaise *Santo Antonio* par des galions anglais et néerlandais. (The East Indiaman Time Life Books Amsterdam)

L'installation des Britanniques dans le détroit de Malacca (1600-1818)

Gildas Borel

Passage stratégique d'importance mondiale pour la navigation, le détroit de Malacca fait depuis des lustres l'objet d'un fort intérêt par les puissances navales. Royaumes et empires de l'Asie du Sud Est s'en sont disputés le contrôle jusqu'à l'arrivée des Européens. Parmi ceux-ci, les Portugais ont été les premiers, en s'emparant notamment de la ville de Malacca, avant d'être à leur tour chassés par les Néerlandais. Il faudra attendre la seconde moitié du XIX^{ème} pour que les Britanniques complètent leur dispositif des « Strait Settlements ». Mais cette prise de contrôle n'est que l'aboutissement d'un processus entamé dès l'aube du XVII^{ème} siècle.

Les Britanniques tentent une première implantation dans le monde malais mais les Néerlandais dominent la région

La découverte de l'Océan indien et de ses ressources par les Portugais a attiré l'attention des marchands de Londres, dès le début du XVI^{ème} siècle, mais il faudra attendre la fin de ce même siècle pour que leurs ambitions se concrétisent. Après quelques tentatives malheureuses pour atteindre cet espace par les pôles, des navigateurs anglais empruntent à leur tour la route de l'Atlantique et du Cap de Bonne Espérance. Leur objectif est le monde malais, ensemble constitué de royaumes ou sultanats rivaux, et surtout l'accès aux épices de ces « Indes orientales ». Une première expédition, partie de Plymouth en 1591, permet à James Lancaster, un des capitaines victorieux de l'Invincible

Armada, d'atteindre les parages de Sumatra (île de Gomes) et l'île de Penang, toute proche de la péninsule malaise. Elle se solde par un désastre. Un navire déserte l'expédition dès la première escale au Cap, un autre disparaît peu après et le dernier, l'*Edward Bonaventure*, coule lors son retour dans l'Atlantique Nord. Cependant James Lancaster survit à la dernière catastrophe, et n'hésite pas à se lancer dans un raid au Brésil, cette fois couronné de succès. Il est donc choisi pour diriger la nouvelle expédition de la toute récente « Company of Merchants of London trading into the East Indies » - la future East India Company (EIC) – dont la fondation a été relatée dans un précédent article de Navires et Histoire (le n°101).

La marine sous le Premier Empire

Ces différentes unités composées de frégates, de bateaux canonnières, de chaloupes canonnières, de péniches, de caïques, descendaient les rivières, se réunirent par groupes, puis, escortés de port en port, finirent par rejoindre la côte badoise.

Au total, la flotille atteignit
27 frégates, 553 bateaux canonnières,
334 chaloupes canonnières, 329 péniches,
complétée de 405 transports-écaries,
80 transports d'artillerie, 140 transports
de bagages, 85 corvettes de pêche,
9 paquebots, 19 caïques & bombardes.

Cet ensemble de 1977 bâtiments
pouvait porter une armée de
148 783 hommes et 2611 chevaux,
avec son artillerie, ses bagages,
ses munitions.

Les ports de Boulogne,
d'Étaples, de Wimereux,
d'Ambleteuse étaient remplis
des unités de la flotille.

Tout le front de mer, depuis
l'embouchure de la Somme
jusqu'au delà de Calais, avait
été béni de batteries armées
de pièces de fort calibre. C'est
la fait, grâce à ces fortifica-
tions que la flotille dut de n'être
pas détruite par les vaisseaux
anglais dès sa concentration.



Canonnière de 1^{ère} classe
(1807-1812.)

Le col orné d'un galon doré
de 1 cm identifie un maître
canonnière. Son grade de 1^{ère} classe
est visible par ses épaulettes rouges.
Il porte l'uniforme de grande tenue
avec des ancrés à l'intérieur et des
bombes à l'extérieur sur les retroussis
de la queue.



Officier d'artillerie
de marine (1812-1815.)

Chaussés de leurs
bottes hautes munies
d'éperons d'argent,
ces officiers avaient
ordre de les porter
même lorsqu'ils
étaient en service
à bord du navire.

Hallegre