



- 4** **LIBRAIRIE**
- 5** **ACTUALITÉS : LA RUBRIQUE DES CÉPHALOCLASTOPHILES**  
LE CASSE-TÊTE DES ACTUALITÉS MARITIMES
- 36** **UN MARIN, UN BATEAU**  
**PIERRE BELAIN D'ESNAMBUC, LE BELAIN D'ESNAMBUC**
- 38** **DU RICHELIEU AU REDOUTABLE :**  
**LA RENAISSANCE DE LA MARINE FRANÇAISE**  
**VI - 1956 - LA MARINE NATIONALE FACE À LA CRISE DE SUEZ**
- 94** **ATHOS II**  
**II - "L'US ARMY TRANSPORT"**

Les Farges - 15 rue des Ligures - 87110 LE VIGEN  
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28  
E-mail : [contact@avions-bateaux.com](mailto:contact@avions-bateaux.com)  
Site-internet : [www.avions-bateaux.com](http://www.avions-bateaux.com)  
Revue bimestrielle éditée par  
S.A.R.L. LELA PRESSE  
RCS LIMOGES - 387 641 202

RESPONSABLE DE CLIENTÈLE :  
Sylvie BROQUET  
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :  
Michel LEDET  
REDACTEUR EN CHEF :  
Frédéric STAHL  
COMITE DE REDACTION :  
Frédéric STAHL, Michel LEDET

COLLABORATEURS ET CORRESPONDANTS :  
Henry ALAIN, Alexandre ALATI, René ALLOIN,  
Corinne ANCIEN, Antony ANGRAND, Jean Marie  
AUBIN, André AZAÏ, Roberto BARAZZUTI, Séverine  
BARDON, Michel BARTHE, Jérôme BILLARD, Ste-  
phan BOSHNIKOV, Jean-Yves BROUARD, Mario  
CANONGIN LOPES, Emmanuel CAPPE, Philippe  
CARESSE, Jean-Marc CASSOU, Matthieu COMAS,  
Roberto CONVENEVOLE, Cristian CRACIUNIOIU,  
Bernard CROCHET, Ct Alain DEMERLIAC, Robert  
DUMAS, Nicolas DUPONT, Jean Luc Fouquet,  
Alain FINET, Sylvie FRANCOISE, Zvonimir FREI-  
VOGEL, Dionisio GARCIA FLOREZ, Serge GER-  
NETT, Jean-Pierre GILLET, Henri-pierre GROLLEAU,  
Jean-Marie GUILLOU, Pierre HERVIEUX, Thierry  
HONDEMARCK, Jean-Marie KRAUSENER, Viktor  
KULIKOV, Wojciech LUCZAK, Bertrand MAGUEUR,  
Salvador MAFE HUERTAS, CC Daniel MAURICE,  
Guy MERCIER (†), Jean-Jacques MICHAUD, Vernon

J. MILLER, Jürg MEISTER, Thierry NICOLO, Jorge  
F. NUNEZ PADIN, Cesar O'DONNELL, George PA-  
RIS, Lionel PASTRE, Alain PIGEARD, Gérard PRE-  
VOTEAUX (†), Michel PUYO, Achille RASTELLI,  
Raymond REBOUL, Richard ROUSSEL, Guillaume  
RUEDA, Edward C. RUMPF, Charles SALOU, Guy  
SCHAEFFER, Guy TOREMANS, Pierre TOUZIN,  
Simon WATSON ...

ILLUSTRATIONS :  
Pierre BOUCHEIX, Lionel LABEYRIE, Henri SIMONI  
(†), Julien GIMELLO, Frédéric STAHL ...

REDACTION :  
Frédéric STAHL - Marijolet -12560 Saint-Laurent d'Olt  
Tel. : 05.65.47.52.33

PUBLICITE à l'adresse de la rédaction

COMPOSITION - MONTAGE :  
Jean-Baptiste DELCAMBRE  
Sylvain BELLENGUEZ (†)  
PHOTOGRAVURE : LELA PRESSE

IMPRESSION : Graphicas Monterreina - Espagne  
N° COMMISSION PARITAIRE : 0122K79233  
N° ISSN 1280-4290

Distribution France et Export (Hors Belgique)  
PRESSTALIS  
30 rue Raoul Wallenberg - Paris 19ème.  
01.49.28.70.00.

Vente en messagerie  
I- PRESS.  
Dominique BELLEVRAT.  
5 rue du Colonel Fabien - 95 390 SAINT PRIX  
01.39.59.76.42 / [dominique.bellevrat@sfr.fr](mailto:dominique.bellevrat@sfr.fr)

Distribution en Belgique  
TONDEUR DIFFUSION  
Avenue Fr. Van Kalken, 9 - B1070 BRUXELLES  
Tel : 00.32.02.555.02.18  
Fax : 00.32.02.555.02.19

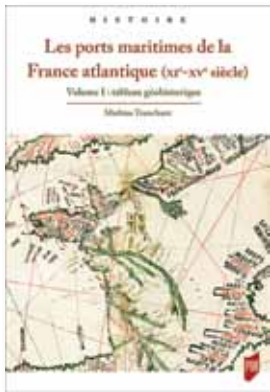
La reproduction, même partielle, des articles et des  
illustrations de ce magazine est soumise à autorisa-  
tion préalable de l'éditeur et des auteurs. All contents  
copyrights LELA PRESSE

PRINTED IN SPAIN

Pour en savoir plus et commander nos produits  
[www.avions-bateaux.com](http://www.avions-bateaux.com)



## Librairie



### Les ports maritimes de la France atlantique (XI<sup>e</sup>- XV<sup>e</sup> siècle)

Volume I : tableau géohistorique

Mathias Tranchant

PUR - Presses universitaires de Rennes, SAIC Edition  
Campus de la Harpe - 2 rue du doyen Denis Leroy -  
35 044 Rennes

Tél : 02.99.14.14.25

[www.pur-editions.fr](http://www.pur-editions.fr) / ISBN : 978-2-7535-5533-4

C'est au cours de la deuxième moitié du Moyen Âge que fut établie la plus grande partie des ports français de la façade atlantique, des Pyrénées à Bruges et, en ce sens, le titre de l'ouvrage est étonnamment restrictif puisque finalement il nous permet de remonter la Manche jusqu'à la mer du Nord, la frontière septentrionale du royaume de France se trouvant sur l'Escaut. Les allers et retours entre un texte très éclairant et des cartes qui nous montrent les tracés des cordons littoraux et des marais de l'époque ainsi que celui de la bordure continentale, permettent de suivre et de découvrir un espace côtier aux découpes souvent très différentes de celles d'aujourd'hui. Cet ouvrage forme un tableau géo-historique et une cartographie de 620 sites portuaires. Il fait partie de ces livres enivrants par son contenu et nous ne saurions que le conseiller aux lecteurs de Navires et Histoire. Nous attendons la publication des autres volumes avec impatience... **Prix public observé : 25€**



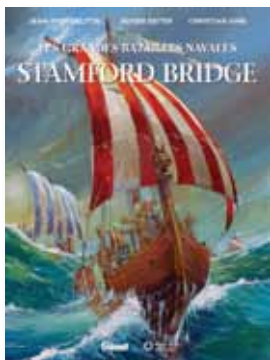
### Les bateaux de ma bibliothèque

De l'Arche de Noé au Nautilus,  
les navires les plus célèbres de la littérature

Jean-Benoît Héron

Glénat / ISBN 978-2-344-01848-4

La littérature regorge d'aventures maritimes et de navires, et Jean-Benoît Héron a eu l'excellente idée d'illustrer les navires et embarcations présents dans les œuvres : l'Arche de Noé de l'Ancien testament, la barque de pêche du lac Tiberiad du Nouveau, le Drakkar d'Orm le Rouge, les nefes de Magellan chez Stephan Zweig, la caraque portugaise *Nossa Senhora do Monte do Carmo* de François Bellec, la frégate *Bounty* du capitaine Bligh, la goélette *Hispaniola* de « L'île au trésor » de Robert Louis Stevenson, le *Péquod* du capitaine Achab d'Herman Melville, le bateau à aubes du Mississippi de Mark Twain, l'incontournable *Nautilus* du capitaine Nemo de Jules Verne, la goélette *We're Here* de « Capitaines Courageux » de Rudyard Kipling, la goélette paimpolaise *La Marie* du « Pêcheur d'Islande » de Pierre Loti, le cargo à vapeur *Patna* et le bateau des messageries africaines *Cœur des Ténébres* des ouvrages de Joseph Conrad, la barque de pêche du « Vieil Homme et la Mer » d'Ernest Hemingway et bien d'autres... Nous y retrouvons de belles représentations de la caraque, de la corvette, du vaisseau, du dogre ou du smogleur ; un régal pour les yeux et pour l'esprit. La qualité graphique est au rendez-vous. Tout au long des 126 pages, les profils, vues de détails, écorchés et fiches de présentation ne peuvent que séduire tant ils sont clairs et nous instruisent sur l'architecture navale... Un livre à s'offrir et à offrir... **Prix public observé : 25 €**



### Les grandes batailles navales

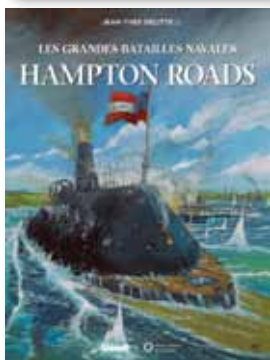
STAMFORD BRIDGE

Jean-Yves Delitte, Roger Seiter, Christian Gine

Editions Glénat - Musée national de la Marine

[www.glenatbd.com](http://www.glenatbd.com) / ISBN : 978-2-344-01425-7

La bande dessinée peut être un excellent moyen pour découvrir des événements peu connus comme cette bataille de Stamford Bridge. Cet album traite de la dernière grande expédition des Vikings norvégiens sur l'Angleterre. Avant de se lancer dans la lecture de cet album, il paraît nécessaire de consulter un ouvrage d'histoire générale pour recadrer et contextualiser le sujet. De même, il faudra disposer d'une carte à portée de main. Le graphisme de facture classique est plaisant et la mise en couleur est valorisée par la qualité d'impression. Les huit dernières des 56 pages au format 24 x 32 cm, proposent des notices instructives qui viennent éclairer le travail des auteurs... **Prix public observé : 14,95 €**



### Les grandes batailles navales

HAMPTON ROADS

Jean-Yves Delitte

Editions Glénat - Musée national de la Marine

[www.glenatbd.com](http://www.glenatbd.com) / ISBN : 978-2-344-01133-1

La bataille d'Hampton Roads est plus connue que la précédente car elle a vu pour la première fois l'affrontement de deux bateaux cuirassés, le *CSS Virginia* et l'*USS Monitor*, après que trois frégates en bois nordistes aient été coulées ou mises hors combat. Cet événement va être révélateur d'un changement d'époque. Si les amateurs de bandes dessinées trouveront leur compte dans les belles planches de l'auteur, mises en couleur par Douchka Delitte, avouons que nous avons surtout été séduits par les annexes des sept dernières pages qui sont très instructives. La collection « Les grandes batailles navales » de Glénat comprend déjà six ouvrages et deux autres titres, « Midway » et « Texel » sont annoncés...

**Prix public observé : 14,95 €**

### Arctique – l'Histoire secrète

De Pythéas à Poutine, un combat de 2 500 ans

Dominique Le Brun

Omnibus / ISBN : 979-2-358-15180-2

Un titre, un peu racoleur pour un sujet intéressant et bien traité. La lecture des 640 pages est agréable et didactique. Un glossaire éclairant et un tableau chronologique complètent le gros travail rédactionnel de l'auteur. La fin de l'ouvrage, consacrée à l'Arctique d'aujourd'hui, nous a paru par contre un peu maigre, car il nous semble qu'il y a beaucoup à dire sur ce sujet d'actualité brûlante (sans rire !)... **Prix public observé 23 €**

### Peintres des tempêtes

Laurent Manceuvre

Editions des Falaises

[www.editionsdesfalaises.fr](http://www.editionsdesfalaises.fr)

ISBN : 978-2-84811-344-9

Vous aimez la mer, vous aimez la peinture, alors ce livre de 192 pages ne peut vous laisser indifférent. La mise en page est soignée et les reproductions de tableaux sont de grande qualité, même si nous pouvons regretter que certaines soient de taille réduite ou coupées par la reliure. L'éditeur aurait pu utiliser le grand format de l'ouvrage (24 x 32 cm) pour valoriser encore d'avantage les œuvres présentées. De page en page, nous découvrons ou redécouvrons des œuvres de Claude Monet, Gustave Courbet, Jacobo Robusti plus connu sous le nom de Le Tintoret, Eugène Delacroix, Homer Winslow, Raoul Dufy, Fantin-Latour, Joseph Vernet, Théodore Géricault, Pierre Paul Rubens, William Turner, Paul Signac... , mais également celles d'artistes moins connus comme, Joaquin Sorolla y Bastida, William Bradford, Herbert James Draper et bien d'autres. Ce livre nous fait circuler à travers le temps, les représentations et les émotions depuis la « pluie sur la mer » de John Constable, à l'impressionnisme de « La mer » de Robert Delaunay, sans oublier une combinaison d'encres et de gouaches de Victor Hugo. Certaines toiles comme celle de Jean-Baptiste Henri Durand-Brager « Trois mâts anglais dans la tempête », sont d'un réalisme incroyable, d'autres, comme « Aux périls en mer » de Guillaume-Albert Demarest, entre Jean François Millet, Leon Augustin Lhermitte, Puvion de Chavannes et le Van Gogh des planteurs de pommes-de-terre, mélangent symbolisme et expressionnisme. A plusieurs reprises le texte, au demeurant de grande qualité, s'éloigne un peu du sujet de l'ouvrage. Il est vrai que pour un auteur, il est difficile de masquer son érudition lorsqu'il s'agit de contextualiser un domaine aussi large et inspirant. Pour paraphraser Rafael Alberti, nous dirons « qu'il est des portes sur la mer que l'on ouvre avec des mots et d'autres avec un pinceau »... **Prix public observé: 34 €**





# Les FREMM s'en vont en guerre !



Seule la frégate FREMM D 653 *Languedoc* va pouvoir tirer ses trois missiles MDCM au cours de la nuit du 13 au 14 avril. Sur cette photo d'archive, elle est vue à Halifax en septembre 2016 (Photo Ambassade de France à Ottawa)

*Quand une FREMM s'en va en guerre elle a  
Dans sa musette son bâton d'maréchal  
Quand une FREMM revient de guerre elle a  
Dans sa musette un plein stock d'SCALP-Naval*

*... Quand une FREMM revient de guerre elle a  
Simplement eu d'la veine et puis voilà !*

Il est encore un peu tôt pour tirer un bilan des frappes effectuées en Syrie le 14 avril, tant toutes les parties en présence se sont livrées à la désinformation et à la censure. Pour cette raison, les quelques données présentées dans le présent numéro doivent être prises avec beaucoup de réserve. Seules certitudes, deux des trois frégates FREMM engagées n'ont pas pu tirer leurs missiles MDCM, la version navale du SLALP, et tous les missiles lancés par les avions et les navires des trois pays n'ont pas atteint leurs objectifs... Pour les FREMM, ce coup d'essai ne fut donc pas un coup de maître.

L'évolution des événements au Moyen-Orient montre que notre approche dans les précédents numéros de N&H n'était pas mauvaise. Il n'aura fallu que quelques semaines pour que la fin de l'EI comme organisation localisée mette toutes les parties engagées en Syrie dans des situations scabreuses et amplifie les tensions.

En Syrie, justement, le conflit entre dans sa huitième année après avoir passé le cap du demi-million de morts, s'établissant aujourd'hui à 510 000 (dont 340 000 tués au cours des combats et bombardements et 170 000 personnes décédées des suites de leurs blessures ou victimes plus indirectes du conflit) soit : 121 950 combattants pro-régime (dont 63 820 soldats), 126 400 combattants de l'opposition, 201 650 civils auxquels il faut ajouter une grande partie des 70 000 membres de l'EI ou assimilés (combattants tribaux, baathistes et autres), tués en Syrie et dans le nord de l'Irak ... A ce stade, en Syrie, la guerre a fait également plus d'1,1 million d'orphelins.

Une autre chose est certaine, il devient délirant de vouloir encore transmettre des informations tant nous sommes « impuissantes » par la destruction du langage (2). La guerre est maintenant gérée comme une opération commerciale et de relations publiques, et son récit ne peut être que le fruit d'une interprétation statistique de son « intégrabilité » au milieu des faits divers, chroniques people et autres spots publicitaires. Les faits n'ont strictement plus aucune importance. Cela va nous obliger à complètement revoir le traitement des actualités dans les prochains numéros de Navires et Histoire...

1 – Depuis 2014, au nom de la lutte contre l'EI, les forces de la coalition ont effectué en moins 15 244 frappes en Syrie et 14 209 en Irak, pour un total de 107 209 bombes et missiles. A eux seuls les B-52 ont largué plus de bombes qu'au cours de l'opération « Linebaker » de 1972 au Vietnam. Il faut ajouter à cela les frappes effectuées par les avions syrienne et russe ainsi que les missiles tirés depuis la mer, c'est-à-dire que plus d'un demi-million de bombes et de missiles ont frappé la Syrie et le nord de l'Irak. Quant au nombre d'obus tirés, il dépasse l'imagination.

2 – Verbe utilisé par plusieurs auteurs du Moyen-Age mais qui ne figure plus dans le dictionnaire. Il a été replacé sur le devant de la scène par le président Macron qui use et abuse souvent des néologismes.



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

**Frédéric Stahl**

### L'Iran, adversaire désigné

Le dossier nord-coréen étant un trop gros morceau pour les Américains, l'administration Trump a désigné l'Iran comme « ennemi » et comme source « *du terrorisme et de toutes les activités malveillantes dans le Moyen-Orient* »... Le 13 mars, Rex Tillerson, le seul élément modérateur de l'administration américaine en matière internationale a été remplacé par Mike Pompeo, viscéralement anti-iranien, au poste de secrétaire d'état alors que la très controversée Gina Haspel est devenue la patronne de la CIA dont elle était déjà le numéro deux. Ces deux nominations, qui brisent le couple Mattis-Tillerson, montrent une militarisation de l'administration américaine. Autre élément significatif, le 23 mars, Donald Trump a confié au « faucon » John Bolton la sécurité nationale des USA...

### Dernière minute

Sur fond du retrait américain de l'accord sur le nucléaire iranien de 2015 et à cinq jours de l'installation de l'ambassade américaine à Jérusalem, le 9 mai à 22 h 30 GMT (le 10 à 01h 30 heure de Damas) après en avoir informé Moscou et avec le soutien tacite de Washington (3), Israël a effectué des frappes massives en Syrie « officiellement » en réponse à des tirs de roquettes « iraniennes » effectués vers des positions militaires israéliennes sur le plateau du Golan depuis Quneitra et le sud-ouest de la Syrie. Celles-ci ont été réalisées par une soixantaine de missiles tirés par vingt-huit avions F-15 et F-16 survolant le Liban ainsi que par une dizaine de missiles sol-sol tirés depuis l'état hébreu, trente-cinq objectifs étant visés...

Image prise par la camera d'un missile israélien qui, dans moins d'une seconde, va détruire un système antiaérien *Pantsir S-1* syrien le 10 mai. (Ministère de la défense israélien)



3 – Ce n'est pas un hasard si le 10 mai, un avion américain RC-135 *Rivet Joint* va être repéré en Méditerranée à quelques kilomètres du Liban.

**Erratum** : le courrier d'un lecteur de Tunis, dont le nom n'a malheureusement pas été transmis à la rédaction, a relevé une belle coquille dans la légende de la photo du haut de la page 86 du N°107. Nous avons en effet écrit : « *c'est un S-200 de ce site qui va abattre un F-16 syrien le 10 février* », ce qui n'est pas possible puisque jamais la Syrie n'a reçu ce modèle de chasseur américain, et pour cause ! Il faut bien sûr lire « *un F-16 Israélien* » comme indiqué dans le corps du texte à la page 88 et dans la légende de la photo du haut de la page 87. Nous pouvons même ajouter qu'il s'agissait dans ce cas d'un F16l *Sufa*...





Monument de Pierre Belain d'Esnambuc érigé parc de la Savane à Fort de France en Martinique.

## UN MARIN, UN BATEAU Pierre Belain d'Esnambuc, le *Belain d'Esnambuc*

René Alloin

Timbre émis pour le 300<sup>e</sup> anniversaire de la conquête de la Martinique par Belain d'Esnambuc.



Billet de 50 francs de la Caisse centrale de la France d'outre-mer représentant Belain d'Esnambuc.



### Le marin

Pierre Belain d'Esnambuc, né en 1585, fait partie d'une famille de nobles campagnards du pays de Caux. Comme les Belain se sont, comme beaucoup, endettés pour accomplir leur devoir de soldat, ils doivent vendre leurs terres, l'une après l'autre. Parmi elles celle d'Esnambuc, son héritage en tant que troisième fils, que Pierre Belain associera à son nom. A vingt-neuf ans, il doit s'expatrier ne pouvant, faute d'argent, s'établir dans sa Normandie. Après quelques années sans nouvelles, on apprend qu'il navigue sur le brigantin *Marguerite* et écume, comme flibustier, la mer des Caraïbes.

En 1625, après une attaque ratée contre un gros galion espagnol, il échoue, avec son navire fortement endommagé et son équipage de quarante hommes, sur l'île Saint-Christophe, déjà occupée par des Normands débarqués depuis quelques années et plus

récemment par quatre cents Anglais désireux de s'approprier l'île. Un an plus tard est créée la Compagnie de Saint-Christophe (aujourd'hui île St. Kitts), sous l'impulsion du Cardinal de Richelieu qui cherche à se doter d'une politique coloniale officielle. Suite à des combats sanglants contre les Caraïbes, des Indiens établis sur l'île, puis des affrontements avec les Anglais et plus tard les Espagnols, Belain d'Esnambuc évacue l'île et décide de peupler les Antilles de Français. Pour cela, il transfère des colons à Antigua, à Saint-Martin, à Anguilla et à Saint-Barthélemy. Bien résolu à étendre la suprématie de la France, Belain d'Esnambuc retourne à Saint-Christophe où ne demeurent que les Anglais, les Espagnols ayant d'autres lieux plus intéressants à coloniser. L'affrontement est de courte durée et les

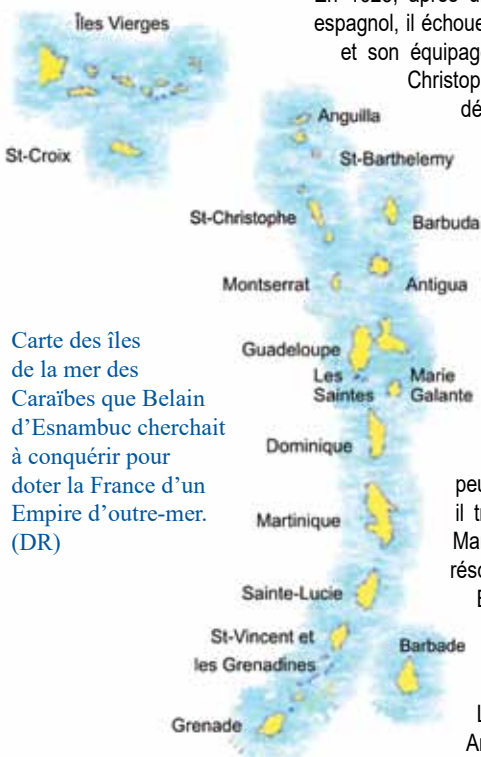
Anglais sont contraints d'accepter le retour des colons français. Mais cette île est petite et

donc exposée aux attaques anglaises ou espagnoles. Le 15 septembre 1635, avec une centaine de colons expérimentés, il débarque en Martinique, en prend possession au nom du roi Louis XIII et y fonde la première ville à l'embouchure de la rivière Roxelane, Saint-Pierre.

Belain d'Esnambuc n'est pas qu'un redoutable combattant. Il va constamment intervenir sur les îles des Caraïbes pour régler les querelles, proposer des plans de mise en valeur et fournir les moyens de les réaliser. Par son désintéressement et son honnêteté dans les questions d'argent, son dévouement à aider les petites gens, il sait inspirer confiance et se présente désormais comme un des premiers administrateurs qui dotèrent la France d'un Empire d'outre-mer. Il meurt en 1636 et son neveu, Jacques Dyel du Parquet, deviendra l'année suivante gouverneur de la Martinique.

### Le bateau

*Jasmin*, tel est le nom choisi par les armateurs norvégiens Anders Jahre et Jorgen J. Lorentzen. Mis en chantier en 1939 par Framnæs Mekaniske Værksted A/S à Sandefjord (N), ce cargo fruitier, destiné à une liaison entre les États-Unis et l'Europe, est lancé en novembre de la même année et ses essais se déroulent le samedi 27 janvier 1940. Avec 2 956 tonnes de jauge brute et 2 300 tonnes de port en lourd, une longueur hors tout de 101,85 m (98,00 m entre perpendiculaires), une largeur de 14,07 m et un tirant d'eau de 7,95 m, il est propulsé par un moteur diesel 2 temps de 7 cylindres développant 3 650 cv, construit par Sulzer Bros Ltd à Winterthur (Suisse) lui assurant une vitesse maxi de 18,4 nœuds. Cependant, la crise économique qui s'amplifie contraint les propriétaires à envisager la vente immédiate de ce navire avant qu'il ne soit mis en service. Or, une loi norvégienne du 26 août 1939 interdit la vente à l'étranger de navires sans l'autorisation du Gouvernement. Toutefois, la loi n'interdit pas la vente de navires non inscrits dans le Registre norvégien ce qui est encore le cas. En conséquence, les deux armateurs cèdent le bâtiment à Jasmin Operating Company SA à Panama. Le Gouvernement français, devant la carence en bateaux de sa flotte marchande, s'en porte immédiatement acquéreur et, le 18 février 1940, le *Jasmin* est livré au



Carte des îles de la mer des Caraïbes que Belain d'Esnambuc cherchait à conquérir pour doter la France d'un Empire d'outre-mer. (DR)



Havre et affecté à la Compagnie Générale Transatlantique qui le renomme *Belain D'Esnambuc*. Devant la tournure des événements, le bananier est replié en Méditerranée et effectue des voyages sur l'Algérie, le Maroc et les Antilles.

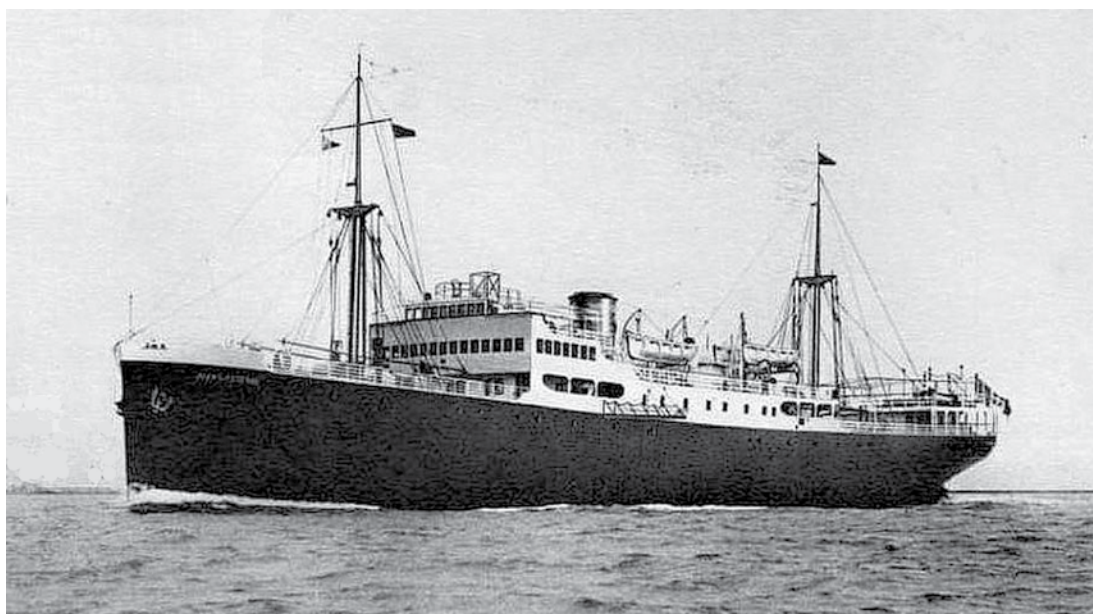
Le 15 décembre 1942, il est saisi par les Allemands à Marseille en vertu des accords Laval/Kaufman (1) prévoyant la cession de 158 navires de commerce français pour aider aux transports en vue de la reconquête de l'Afrique du Nord. Affecté à l'Allemagne et armé par la *Mittelmeer-Reederi GmbH* à Hambourg, il prend le nom de *Flora I* le 16 décembre 1942. Réquisitionné le 23 février 1943 par la *Kriegsmarine*, il est transformé en escorteur rapide (*Schnell Geleit Boot*) sous le matricule SG 7, mais sa carrière sous cette configuration sera de courte durée puisqu'il est de nouveau reconverti au chantier de La Ciotat comme mouilleur de mines dès le 1<sup>er</sup> mai 1943 et renommé *Pommern*. Son armement se compose de trois canons de 105 mm/45, trois canons de 37 mm/83, seize canons antiaériens de 20 mm/65. Il possède également six lanceurs de grenades ASM avec un stock de cent charges de profondeur et peut transporter deux cent quatre mines du type UMB ou cent quatre-vingt-quinze mines du type EMC.

Le 22 avril, le *Pommern* appareille en compagnie du *Brandenburg* (ex français *Kita*) pour mouiller des mines près des côtes de Sardaigne, dans le golfe de Gaeta au nord-ouest de Naples, dans le golfe de Salerne et dans les Bouches de Bonifacio.

Au lendemain de l'annonce de l'armistice italien rendu public le 8 septembre 1943, le *Brandenburg* et le *Pommern*, basés à Rosignano Marittimo au sud de Livourne, attaquent le croiseur auxiliaire italien *Piero Foscarei* qui escorte le cargo *Valverde* à destination de Gênes. Aidé de trois patrouilleurs allemands et de l'appui de l'artillerie allemande à terre, les deux mouilleurs de mines contraignent le *Piero Foscarei* à trouver refuge à Castiglione où il est achevé le 10 septembre à 17h30 par une nouvelle attaque d'unités allemandes. Un autre bâtiment est capturé, toujours avec l'aide de l'artillerie côtière. Il s'agit du mouilleur de mines *Buffoluto* de la Regia Marina.

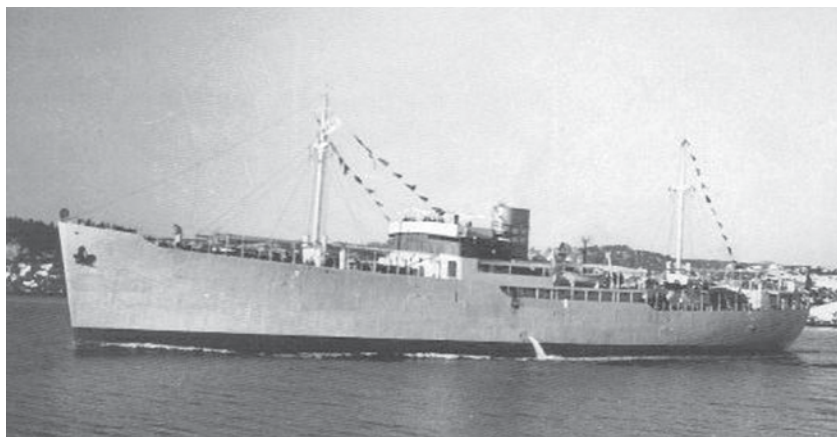
Le 5 octobre 1943 à 08h45, alors que le *Pommern* transporte une cargaison de mines, il heurte une mine italienne d'un champ non répertorié et coule en mer Ligure, au nord du cap Corse, à un mille et demi dans le sud de San Remo par 43°47' N et 007°51' E. Vingt hommes de son équipage sont tués au cours du naufrage.

Le bananier *Belain d'Esnambuc* sous les couleurs de la Compagnie Générale Transatlantique.  
(Photo French Lines-DR)



1 - L'accord, stipulant la cession de navires de commerce français à l'Allemagne, est entériné et signé par K. Kaufmann, représentant le Gouvernement allemand et L. Nicol, représentant l'Etat français. Cela concerne plus de 700 000 tonnes de jauge brute. Les navires sont transférés vers l'Italie où la répartition entre les Allemands et les Italiens va s'effectuer.

Neveu de Belain d'Esnambuc, Jacques Dyel du Parquet est représenté en gouverneur de la Martinique revêtu d'une cuirasse avec l'écharpe de marquis et coiffé d'une perruque bandée à la Louis XIV. (DR)



Le cargo fruitier *Jasmin* à l'époque de sa mise à l'eau pour le compte des armateurs Anders Jahre et Jorge J. Lorentzen. (Collection Sverre Johansen)



Le paquebot mixte *Piero Foscarei*, transformé en croiseur auxiliaire et attaqué par les mouilleurs de mines *Brandenburg* et *Pommern* le 9 septembre 1943. (DR)



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

### VI - 1956 - La Marine nationale face à la crise de Suez

Frédéric Stahl

Le porte-avions  
*Arromanches* en 1956.  
(MN)

Les chapitres du présent article consacrés à la crise de Suez et à l'opération « Mousquetaire » sont une version condensée, revue et amendée des textes publiés dans les N&H n° 37, 38, 39, 40 et 41 de 2006-2007. Certaines photos et des cartes ont également été réutilisées.

En 1956, l'arrivée du croiseur *De Grasse*, des escorteurs d'escadre « T-47 », des escorteurs rapides « E-50/E52 » donne un coup de jeune à notre Marine nationale mais plusieurs événements vont venir perturber son plan de réarmement et de redéploiement... En février, les forces britanniques commencent à quitter l'Égypte en application d'un traité ratifié le 19 octobre 1954 et prévoyant l'évacuation de la zone du canal dans les vingt mois... Le 23 juin, le colonel Nasser est proclamé président de la république égyptienne (1), alors qu'en France, c'est un gouvernement dit de « Front Républicain » présidé par M. Guy Mollet qui est au pouvoir depuis le 29 janvier... Pendant ce temps, les dernières unités françaises stationnées en Indochine retournent en métropole et l'assemblée française vote les « pouvoirs spéciaux » en Algérie. Le 26 juillet, le nouveau Rais annonce la nationalisation du « Canal de Suez », suscitant ainsi une vague d'enthousiasme sans précédent dans l'opinion publique égyptienne et plus largement dans le monde arabe. Cette nationalisation a pour but d'assurer la construction du barrage d'Assouan, après le refus américain de participer à son financement, le 19 juillet (2). Trois jours plus tard, des entretiens militaires franco-britanniques débouchent sur le projet d'une intervention pour reprendre le contrôle de celui-ci. La France qui suspecte les autorités égyptiennes de financer le FNL algérien est satisfaite de trouver là une justification pour lancer une opération qui pourrait déboucher sur la chute du RAIS. Les moyens navals mobilisés par la France et la Grande-Bretagne vont être supérieurs à ceux engagés pour le débarquement d'Inchon en Corée et proches de ceux de quelques grandes opérations amphibies de la seconde guerre mondiale. Réussie sur le terrain, elle va se révéler être un terrible fiasco politique et produire des effets dont le monde d'aujourd'hui témoigne encore...

1 - En 1952, la révolte des militaires, menée officiellement par le général Mohammed Naguib (Néguib) avait entraîné l'abdication du roi Farouk 1<sup>er</sup> et la fin du système monarchique et du parti Wafd. Quelques mois plus tard, en 1953, la république était proclamée mais Naguib était déposé par le Conseil de la révolution le 13 novembre 1954. En 1954, le colonel Nasser devenait premier ministre. Il prônait alors une politique dite de « socialisme arabe » et de « panarabisme » en se rapprochant de la Syrie et de l'Arabie Saoudite.  
2 - Sur fond de guerre froide, ce choix américain a été déterminé par l'achat par l'Égypte d'armes soviétiques via la Tchécoslovaquie en septembre 1955, même si, à cette occasion, Nasser avait déclaré : « L'Égypte achète des armes, non des idées ». Le contrat porte sur 200 chars T-34/85, 50 chars lourds IS-3M, quelques chasseurs de chars SU-100, 120 chasseurs Mig-15, 50 bombardiers biréacteurs il-28, des avions de transport Il-14 et d'entraînement Yak-11 ainsi que divers autres matériels dont des pièces d'artillerie et de DCA... Dans le même esprit des sous-marins type W, des destroyers classe « Skoryi » (Projet 30bis), des vedettes lance-torpilles type « P4 » et des dragueurs de mines classe « T 43 » vont être achetés via un contrat fictif avec la Pologne.





## 1 - Les évolutions de la Marine nationale en 1956

En janvier 1956, le CEFEO compte encore 30 000 soldats complétés par 5 000 supplétifs vietnamiens mais, sous pression américaine, les autorités de Saigon font savoir à la France que la prolongation de sa présence n'est pas souhaitée.

Pour rapatrier les hommes, les paquebots *Pasteur*, *Laos*, *Viêt-Nam*, *Henri Poincaré* et le vieux *Eridan* qui doit être livré à la démolition à La Seyne-sur-Mer, sont mobilisés. Ils sont complétés par les italiens *Paolo Toscanelli*, *Flaminia*, *Faisea*,

Le porte-avions R 96 *La Fayette* à Saigon en 1956. Il est le dernier porte-aéronefs français à venir fréquenter les eaux de la mer de Chine méridionale. (DR)



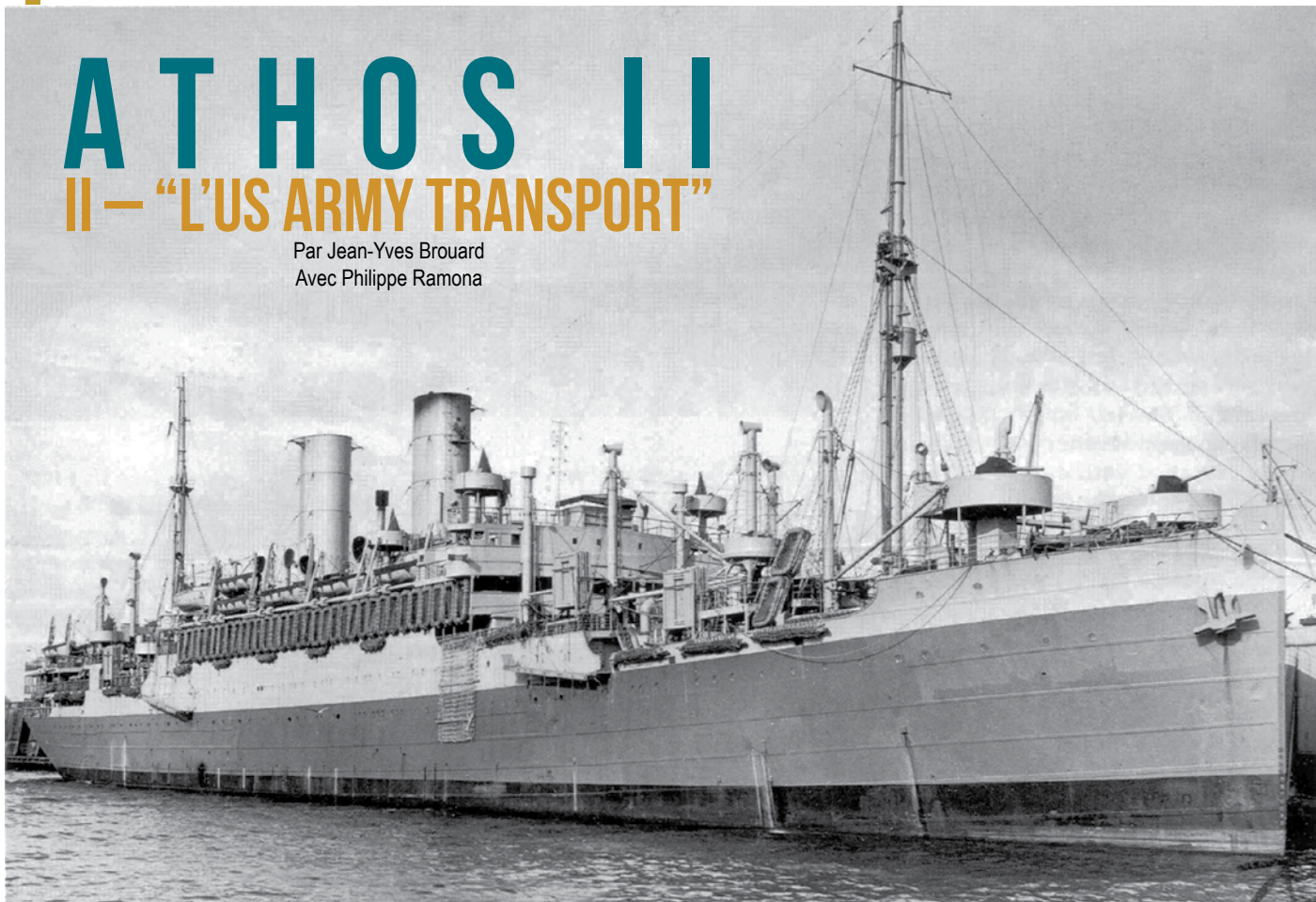
La mise à l'eau du croiseur *Colbert*. (DCN)



# ATHOS II

## II – “L’US ARMY TRANSPORT”

Par Jean-Yves Brouard  
Avec Philippe Ramona



Le paquebot *Athos II* devenu trooper, tel qu’il se présente en 1945, peint en deux tons de gris. On voit la ligne de radeaux pendus à la lisse, au niveau du pont promenade ; ce sont des radeaux dits « doughnut » dont le fond articulé descend d’environ un mètre sous la surface de la mer, entouré d’un filet de protection. Les naufragés peuvent se tenir debout, les jambes dans l’eau. (Coll. Philippe Ramona)

**Parvenu à New York fin mars 1943, le paquebot *Athos II* y est transformé en transport de troupes d’une capacité d’environ 3 000 hommes pour servir au sein de l’USAT (US Army Transport).**

La transformation dure plusieurs mois. Les emménagements sont complètement refaits avec cabines pour 300 officiers et couchettes pour 2 100 hommes de troupe ; en utilisant les ponts, la capacité passe à 3 056 hommes. Les cuisines, cambuses, frigos au fréon sont équipés en conséquence, le matériel de sauvetage complété par des radeaux et des petits « doughnuts » en balsa dont une rangée ceinture le pont promenade (voir photo). La chaudière Vélox est remplacée par une Babcock Wilcox américaine de 35 k (c’est la chaudière de réserve d’un destroyer coulé). L’armement comprend une pièce de 5,5 pouces à l’arrière, deux de 76 mm contre-avions à l’avant, huit Oerlikons de 20 mm, armés par des marins français et des volontaires de l’équipage.

Après avoir fait des essais avec son équipage habituel, et après avoir embarqué 2 500 soldats passagers, le trooper reprend la mer pour un premier voyage de New York sur Belfast et Gourrock (Écosse), du 5 au 12 décembre 1943, au sein d’un convoi rapide escorté d’un cuirassé. Seul le personnel des transmissions (un enseigne et trois sergents) est américain. Le 19, au mouillage devant Gourrock, il aborde le transport américain *Cristobal* dans les circonstances que raconte le rapport de mer du commandant Vaillant, de l’*Athos II* : « Étant en rade de Gourrock [le 18], mouillé au poste n°5 sur l’ancre de bâbord avec six maillons. À partir de 17 h. 30, la machine tribord est parée à manœuvrer. La machine bâbord est indisponible par suite d’une réparation à effectuer au condenseur. Aussitôt la réception d’un télégramme du port prescrivant à tous les navires de garder la pression pour marcher à petite vitesse afin d’assurer la sécurité mouillage, activé la réparation du condenseur pour avoir la machine bâbord prête le plus rapidement possible. À partir de 20 h. 00 la brise fraîchit et souffle en rafales, force 8. Le baromètre

baisse rapidement. À 1 h. 35 le 19, l’homme de quart du gaillard téléphone à l’officier de la passerelle que la chaîne vient de casser. Mouillé aussitôt l’ancre de tribord, filé quatre maillons. La machine tribord est mise en avant, la barre à droite toute. Le navire tombe en travers au vent et dérive rapidement sur le *Cristobal* qui est au mouillage sur notre arrière, à une distance de 150 mètres environ de notre couronnement. À 1 h. 40, le navire vient s’appuyer sur l’avant du *Cristobal* qui lui-même tombe en travers. Nos superstructures étant plus importantes que les siennes, ce navire ne peut se dégager et nous dérivons assez rapidement vers la terre qui se trouve à un demi-mille environ. Il est alors impossible de manœuvrer les machines, étant gêné à tribord par un bateau-citerne qui était amarré sur nous et qui appareille, à bâbord par le *Cristobal* auquel nous sommes accostés et avec lequel nous dérivons toujours vers la terre. Afin d’éviter l’échouage, viré la chaîne et manœuvré les machines. Nous portons fortement sur le *Cristobal*, nous causant des avaries mutuelles. Lorsque l’ancre est haute, nous constatons que la chaîne du *Cristobal* est capelée sur les pannes de l’ancre, ceci nous empêche de mettre cette dernière à poste et de nous dégager de lui. Les navires tossent l’un contre l’autre à plusieurs reprises. À 2 h. 32, la chaîne de tribord casse. Les machines sont alors manœuvrées pour s’écarter du *Cristobal* et s’éloigner du rivage. Dans l’impossibilité de mouiller après la perte des deux ancres, fait route sur l’entrée du port. Manœuvré pour éviter de nombreux navires mouillés en rade. Demandé par signaux lumineux un pilote et des remorqueurs. À 5 h. 06 le pilote embarque à bord. Après avoir obtenu l’autorisation de sortir du port, passé les filets [anti-sous-marins] à 7 h. 30. À 8 h. 00, terminé de mailler l’ancre de veille sur la chaîne de tribord. À 11 h. 20, mouillé sur rade de Whiting pour essais.



Appareillé à 13 h. 00 pour entrer au port. » Suit une longue liste des dégâts occasionnés sur le gaillard, aux ponts A, B, C, D et E, au gaillard et à l'îlot arrière : multiples batayoles et épontilles tordues, échelles brisées, hublots cassés, engins flottants arrachés... Le *Cristobal* est lui aussi touché.

*Athos II* repart de Gourock le 20 et arrive à New York le 1er janvier 1944. En cours de route, une tempête occasionne d'autres dégâts, en particulier le jour de Noël (« *La mer est démontée. Paquets de mer sur les ponts. À 20 h. 45, plusieurs lames énormes embarquent à bâbord* »). À un moment, alors que le roulis atteint 43°, la machine bâbord en avarie doit être stoppée ; le trooper perd son convoi, qu'il ralliera le lendemain après remise en route de la machine en panne. Dans la liste des nouveaux dégâts constatés, on lit que le piano du fumoir s'est détaché de la cloison sur laquelle il était fixé et est venu écraser les banquettes installées autour de ce local - ce qui signifie que malgré sa transformation en trooper et le débarquement de nombreux équipements civils, le piano du fumoir est resté à bord...

Le deuxième voyage est beaucoup plus long puisque le navire va effectuer un tour du monde qui durera cinq mois et demi. L'un des buts de ce voyage par le canal de Panama est de transporter du personnel des fameux Flying tigers (les Tigres volants), un groupe aérien américain basé en Chine d'où il combat les Japonais. L'*Athos II* doit les débarquer à Bombay en Inde. Or, le voyage va être marqué par de nombreuses contrariétés.

Le trooper quitte New York ce jour, 19 janvier, à destination de Newport News mais après avoir débarqué le pilote, un bruit anormal est détecté à une turbine. Par crainte d'occasionner une avarie grave, le navire retourne le même jour à New York. Après réparation de la butée de la turbine BP bâbord, il en repart le 21 pour Newport News à nouveau où il arrive le lendemain. Il quitte ce port le 26 pour Cristobal (canal de Panama). Au cours de cette traversée, une machine doit être stoppée par suite d'avarie et *Athos II* termine le voyage avec une seule machine. Il arrive à Cristobal le 1er février et en repart le 4 après réparations. Il traverse le canal et mouille à Balboa le même jour. Après de nouvelles réparations, il appareille de ce port le 9 à destination de Bora Bora. Il mouille aux îles Galápagos le 12 pour une rapide intervention, toujours dans la machine, et reprend la mer le même jour. Deux jours plus tard, la machine tribord doit être stoppée par suite d'échauffements de pignons et de butées, et il est décidé de retourner au mouillage de Santa Cruz (îles Galápagos), pour réparations. Elles s'avèrent importantes et des ingénieurs américains, venus de Balboa, estiment que le navire doit retourner à Balboa pour remise en état. Il y arrive le 22 février, marchant avec une seule machine. Les réparations sont assez longues puisqu'il ne reprend la mer que le 8 mars, à destination de Bora Bora où il arrive le 22 mars.

Ces ennuis de machine ont une explication gardée secrète, selon un officier du bord, Jean Le Poittevin, futur commandant aux Messageries maritimes. Voici son récit, évoqué de mémoire longtemps après mais suffisamment précis pour être relaté : « *Je faisais partie de l'état-major de l'Athos II, lors de son voyage avec les Tigres Volants, et m'occupais de navigation et d'artillerie, ce qui suffisait amplement. Tout allait bien lorsque, à deux jours du canal de Panama : avarie grave de turbines, vitesse réduite à 4-5 nœuds, juste ce qu'il faut pour qu'un sous-marin mette sans difficulté ses torpilles au but. On arrive tant bien que mal à Colon, passons le canal et, à Balboa, sur le côté Pacifique de la sortie du canal, arrêt pour des réparations, dans le port militaire. À bord, on parlait peu de cette affaire, car les avaries de machine, ça peut toujours arriver. Mais tout finit par transpirer. Il s'agissait de sabotage des turbines par des moyens judicieusement utilisés. Se posait la question : qui, et comment ? À ce point, il nous faut revenir sur un sujet déjà connu, depuis les années avant 1940 et après. De même qu'il y eut beaucoup*

*d'officiers de marine profascistes, pro-Vichy, il y eut aussi dans la marine marchande, bien qu'en faible proportion, des officiers absolument fanatisés par les multiples formes de l'Ordre nouveau qui s'était abattu sur l'Europe. Nous savions qu'à bord, ils étaient deux, peut-être trois, qui d'ailleurs ne s'en cachaient guère. Dans la cabine de l'un d'eux, on trouva quantité de brassards et d'insignes à croix gammée, destinés, on suppose, à être utilisés le cas échéant. Quoi qu'il en soit, nous séjournâmes deux semaines à Balboa, en réparations, et repartîmes vers ce Pacifique à traverser en entier, sans escorte. À 24 heures des îles Galápagos, de nouveau, avarie de turbines, arrêt presque complet. On se traîna jusqu'à la plus proche des îles, où il fallut mouiller, ne pouvant pas aller plus loin. Comme il était arrivé qu'il y eût des sous-marins japonais, qui avaient réussi à atteindre ces lointains parages proches des côtes d'Amérique centrale, nous aurions pu de nouveau être une cible idéale. Le temps de faire venir une escorte de Balboa, et nous revînmes sur nos pas - si on peut dire - à 3-4 nœuds, pas fiers, les Américains fatigués et exaspérés, et nous-mêmes passablement nerveux. De nouveau au port militaire de Balboa, mais dans des conditions différentes. Presque internés, sorties interdites, des factionnaires partout, troupes débarquées pour être logées à terre. Et pour parfaire le tableau, arrivée d'enquêteurs du FBI et de techniciens divers. Ils n'eurent pas de peine à découvrir*

*L'avant de l'Athos II amarré à New York en 1943, vu depuis la passerelle de navigation, sur fond de gratte-ciel de Manhattan : un spectacle rare pour les paquebots des Messageries maritimes, ce qu'était l'Athos II avant son engagement dans la guerre aux côtés des Américains. (Photo Jean Le Poittevin)*

