Epave de la *Soufa* au large d'Eilat. (Peinture d'Andrei Loubianov)

Opération Starboat 2008, une histoire qui ne manque pas de sel !

Jean-Louis Maurette

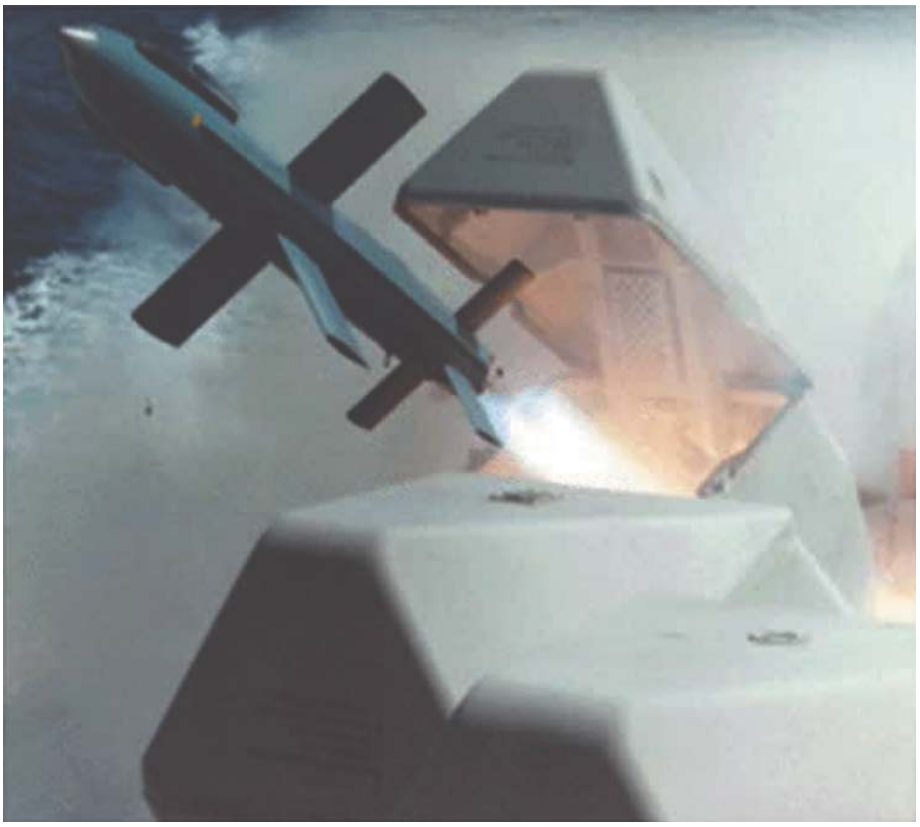
Le 21 octobre 1967, le destroyer israélien *Eilat (1)* effectue une classique opération de surveillance au large de Port Saïd. Cet ex. bâtiment britannique, bien que fleuron de la petite marine israélienne, est d'une conception ancienne et dispose d'un système d'armes datant de la Seconde Guerre mondiale. Si ses opérateurs radar peuvent détecter les deux vedettes égyptiennes venant à la rencontre de leur navire, il leur est impossible, vu la vétusté de leur matériel, de se rendre compte rapidement que quatre missiles SS-N-2 *Styx* viennent d'être tirés et foncent sur l'*Eilat*, rasant les flots à 900 km/h. Quelques minutes plus tard, trois des missiles percutent le vieux navire qui explose et coule en quelques minutes. Sur un équipage de 190 hommes, 47 sont tués et 41 sont blessés.

Arrivée d'une des « vedettes de Cherbourg » dans le port d'Haïfa.

(1) Destroyer ex. britannique de la classe Z, anciennement *HMS Zealous*. Commandé le 12 février 1942 aux chantiers Cammell Laird et lancé le 28 février 1944 pour la Royal Navy. Vendu à Israël le 15 juillet 1955. Longueur 80,1m, largeur 10,9m. Déplacement 1710 tonneaux. Propulsion : 2 turbines développant 40 000 cv. Vitesse maximale 37 nœuds. 186 hommes d'équipage. Armement : 4 canons de 11,4 cm, 5 canons Bofors de 4 cm, 8 tubes lance-torpilles de 53,3 cm.

L'entrée brutale du missile mer-mer dans le conflit israélo-arabe vient soudainement transformer toutes les conceptions de la guerre navale moderne alors en cours et cette salve de Styx déclenche une véritable révolution dans la stratégie navale. Le coup est particulièrement dur pour l'Etat Hébreu déjà cerné de tous côtés sur terre et qui prend conscience cruellement de sa dramatique infériorité sur mer. Les stratèges israéliens savaient déjà que la livraison par les Soviétiques de nombreuses vedettes lance-missiles modernes des classes *Ossa* et *Komar* aux marines égyptienne et syrienne avait créé un déséquilibre et que le maintien d'une marine traditionnelle, obsolète, n'était plus valable. Il ressortait de leur raisonnement qu'il était nécessaire de mettre sur pied une force navale dotée de navires de plus petite taille, suffisante pour un théâtre d'opérations limité, et dotés de caractéristiques techniques répondant à la nouvelle stratégie basée sur l'utilisation de missiles. Des contacts avaient été pris en 1963 avec l'Allemagne du chancelier Adenauer pour commander une série de petits patrouilleurs rapides au célèbre chantier Lürssen à Brême. Bonn avait accueilli favorablement cette demande mais des fuites dans la presse avaient obligé le gouvernement allemand à faire marche arrière et stopper le programme. La commission d'achat israélienne s'était tournée alors vers son plus fidèle allié du moment : la France.

Retour en mai 1965, deux ans avant le drame de l'*Eilat*, année où l'état Hébreu vient d'obtenir du gouvernement français un accord pour l'achat de ces vedettes. Le choix s'est porté sur un chantier cherbourgeois réputé, les Constructions Mécaniques de Normandie (CMN), connu également sous la dénomination de « Chantiers Amiot », du nom de son fondateur Félix Amiot. Un premier contrat est signé le 26 juillet 1965 et un second le 14 mars 1966, portant tous deux sur la fabrication et la vente de 12 vedettes lance-missiles, autant que les tribus des fils de Jacob dans la Genèse. Les CMN ont obtenu par ailleurs de Lürssen la licence de fabrication des vedettes prévues initialement pour être fabriquées à Brême. Les Israéliens ont également un cahier des charges bien précis. Ils veulent des bateaux particulièrement rapides et manœuvrants. Il faut donc repenser en partie les plans en fonction de nouvelles options. Ainsi les tôles de la coque voient leur épaisseur passer de 7 mm à 4 mm ! Parallèlement les Israéliens, par soucis d'indépendance vis-à-vis de fournisseurs étrangers, développent leurs propres missiles mer-mer nommé « Gabriel ». Allant jusqu'au bout de leur réflexion, ils étudient également les différents moyens de contrer les missiles adverses, principalement soviétiques. Un système embarqué d'auto-défense ultra moderne de construction nationale est retenu. On y trouve des possibilités de détection d'ondes radar en cas d'illumination par un bateau ennemi ou le radar de guidage d'un missile, des contre-mesures électroniques pour brouiller ces radars, et des lanceurs pyrotechniques de Chaffs (filaments métalliques) destinés à créer de faux échos dans le but de détourner les missiles de leurs cibles dans la phase finale et compliquer aussi la tâche des radaristes ennemis. Le 11 avril 1967 est lancée la première vedette, baptisée



Lancement d'un missile *Gabriel*.

Vedette (patrouilleur) classe *Saar 4*.

Vedette dite « de Cherbourg » classe « Mivtach ».

La *Mivtach*, ex-«Vedette de Cherbourg».

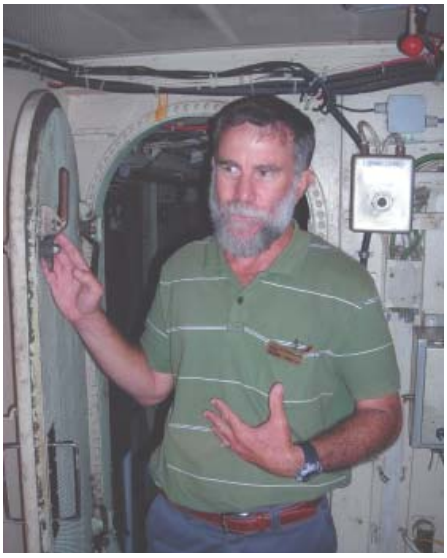
L'expédition Starboat 2008

Notre intérêt pour ce sujet original des vedettes de Cherbourg est né un peu par hasard lors d'une rencontre avec la délégation israélienne présente au salon de la plongée de Paris en 2007. A cette occasion nous avions fait la connaissance de Serge Fitoussi, *Course Director* PADI, directeur du centre U-Dive à Eilat, personnalité incontournable de la plongée israélienne. Notre présence était destinée à évoquer un projet original : réaliser une expédition de plongée franco-israélienne destinée à aller à la rencontre d'épaves contemporaines historiquement remarquables reposant dans les eaux israéliennes, le sujet principal retenu étant le sous-marin italien *Scirè* (dénommé *Shira* au pays de Sion) reposant en Méditerranée au large d'Haïfa, coulé le 10 août 1942 à la suite d'un violent accrochage avec le *HMS Islay* et une batterie côtière britannique ! Un bon projet qui retenait immédiatement l'intérêt de Serge qui nous suggérait d'ajouter au *Scirè* au moins deux autres épaves dignes du plus grand intérêt et à priori remarquablement bien adaptées à ce projet d'expédition franco israélienne. Il s'agissait de deux vedettes lance-missiles : la *Kidon*, reposant non loin de Naharia, et la *Soufa*, située à Eilat en mer Rouge, appartenant à la série des fameuses vedettes de Cherbourg. Cette nouvelle constituait une véritable révélation, une information proprement incroyable ! Si « l'affaire des vedettes de Cherbourg » avait enflammé les médias du monde entier fin 1969 et créé une crise diplomatique sans précédent entre la France et l'état hébreu, presque quatre décennies plus tard la diplomatie avait tourné la page d'autant plus que côté français à l'époque des faits, seules quelques personnalités politiques au plus haut niveau de l'état, avaient crié au scandale, le peuple étant lui plutôt amusé de voir ses dirigeants bernés et ce à une période durant laquelle Israël possédait dans l'hexagone un fort capital sympathie. Nous prenions immédiatement conscience qu'il s'agissait là du sujet idéal pour cette expédition franco-israélienne, un véritable pont historique entre les deux pays. Avec enthousiasme Serge prenait l'affaire en main avec l'aide de son épouse Claire, elle-même instructrice de plongée. Avec eux pas de discours inutile mais une efficacité rare, preuve d'un véritable professionnalisme qui allait nous être démontré pendant toute la durée de notre séjour et dans un premier temps lors de sa préparation !

Après un tour d'horizon des disponibilités de tous, il ressort que la France sera représentée par «l'Expédition Scyllias» avec Jacques Le Lay comme cameraman, son épouse Claudie, éclairagiste, et Jean-Louis Maurette, photographe. Pour l'état hébreu nous trouverons Serge et Claire Fitoussi. De notre côté et comme toujours lorsqu'un sujet est retenu, nous commençons par recueillir un minimum d'informations destiné à en dresser un état le plus précis possible. Cette méthode permet de prendre connaissance des conditions de plongée que nous allons rencontrer et très souvent d'avoir une idée générale de l'aspect d'une épave quand elle est connue, ce qui nous aide à focaliser dès la première plongée notre attention sur les points nous intéressant en priorité. D'une manière générale les renseignements historiques et techniques, même succincts, nous apportent nombres d'indications et d'indices qui servent à définir les éléments les plus marquants que nous risquons de trouver sur l'épave et permettent de nous assurer de la justesse des informations déjà en notre possession et par là même d'avoir quelques certitudes quant à son identification. Après quelques recherches rapides auprès de différentes sources, il apparaît que la *Kidon* appartient à la classe *Saar 4* et n'a rien à voir avec une ancienne vedette des CMN alors que plusieurs plongeurs et sites web israéliens la donnent pour faire partie de cette série. Il s'agit-là d'une petite déconvenue démontrant si besoin est qu'il ne faut jamais avoir

Le kiosque du sous-marin *INS Dakar.*

Appareillage électronique dans le poste central de la *Mivtach*.



L'amiral Nir Maor photographié dans la *Mivtach*.

une confiance absolue dans des sources non vérifiées. Le doute est néanmoins permis et sera levé quand nous découvrirons l'épave. Mais nous apprenons aussi lors de ces recherches que gît dans la zone de Naharia, la *Miznag* qui, elle, fait bien partie des fameux navires construits aux chantiers Amiot ! Enfin, aucun doute à avoir concernant la *Soufa*, le bateau amiral de la flottille fantôme de Noël 1969, superbe sujet par excellence, d'autant plus qu'avec Serge et Claire nous en avons eu une description précise et... alléchante. Point de recherche pour l'instant concernant le sous-marin italien *Scirè* car nous disposons déjà d'un petit dossier. Plonger régulièrement et oniriquement dans la documentation que nous avons réunie nous permet déjà de nous préparer à cette future expédition.

Cette année la météo à nouveau peu clémente sur l'Atlantique et la Manche ne nous a pas permis de réaliser le programme que nous nous étions fixé, sans compter une opération au Maroc qui a capoté au dernier moment pour des causes assez opaques et indépendantes de notre volonté. Et c'est le cœur plein d'espoir que nous embarquons dans l'avion d'El Al un 22 octobre 2008. Après un vol agréable nous atterrissons à l'aéroport David Ben Gourion de Tel Aviv où nous retrouvons Serge et Claire qui nous attendent avec impatience. Ils sont arrivés la veille avec leur van agrémenté d'une remorque de taille conséquente dans laquelle ils ont placé la totalité de l'attirail de plongée de l'équipe, blocs compris, sauf ce qui touche à la photo et la vidéo, matériel dont nous avons la charge. Serge, ancien officier parachutiste de Tsahal, a l'habitude d'œuvrer avec rigueur et a tout planifié dans les moindres détails. Ainsi il a mené, en plus de son activité dans son centre de plongée, un remarquable travail d'investigation et a organisé avec Claire plusieurs rencontres avec des intervenants de qualité en rapport avec les vedettes de Cherbourg. Nous commençons par nous rendre à Jérusalem où nous rencontrons Claude Sitbon, écrivain journaliste francophone renommé, membre éminent du mouvement pacifiste israélien Shalom Archav *(la Paix maintenant)*, l'un des promoteurs

Canon de 4,5 pouces du destroyer israélien K-42 *INS Yaffo*.

Le sous-marin *INS Gal*.

Cette scène, mitraillée sous tous les angles par les photographes, montre l'arrivée du général MacArthur sur le sol des Philippines à Leyte. (USNA)

LA TITANESQUE « RENCONTRE DE LEYTE » (I)

... la plus grande bataille navale et aéronavale de l'Histoire

Frédéric Stahl

Comme nous l'avons vu dans le n°76, le 7 septembre 1944, Koiso, le nouveau premier ministre, s'était présenté devant le parlement japonais pour présenter la situation après la conquête du Pacifique central par les Américains. Ce même jour, l'amiral Yonai déclarait : *« Nous avons le plan d'une victoire certaine : attirer l'ennemi plus près encore, et lui infliger alors la défaite avec des forces inférieures aux siennes. »*. Il ajoutera néanmoins qu'il lui faudrait des avions, toujours plus d'avions et que la production actuelle reste insuffisante avec 2 850 avions et 5 000 moteurs par mois. Plus grave pour le commandement japonais, il n'a pas de réponse à la question : les Américains vont-ils frapper, à Formose, aux Ryükyü ou à Mindanao, voire ailleurs ? La réponse à cette question permettrait au Japon, maintenant en net état d'infériorité, de concentrer ses moyens pour « la bataille décisive ». Le 10 septembre, le vice-amiral Fukudome va installer son QG sur la base de Takao dans le sud de la grande île de Formose en raclant les fonds de tiroirs pour constituer une force d'attaque forte 710 avions de combat dont une force « Typhon » spécialisée dans le torpillage. Le choix de Formose pour concentrer de nombreux moyens aériens est dicté par la position centrale de l'île à mi-route entre le Japon et les conquêtes japonaises du sud-est asiatique. Côté américain, le projet est justement d'effectuer une diversion en direction de Formose pour détourner l'attention des Japonais et, dans ce but, le 3 octobre, les porte-avions de combat de la *Task force* 38 sont regroupés à Ulithi pour préparer le raid. Cette action aura pour but d'affaiblir les moyens aériens japonais tout en détournant l'attention des Japonais.

L'objectif du prochain débarquement sera Leyte en plein cœur des Philippines. Il ne s'agit plus ici de s'emparer d'un simple atoll isolé du Pacifique défendu par 3 000 ou 4 000 hommes, mais bien de prendre pied au cœur de l'empire japonais en débarquant une armée entière. Dans ce but, le commandement américain ne va pas lésiner sur les moyens qui seront quasiment au niveau de ceux du débarquement de Normandie, ceux de la couverture navale étant même très supérieurs. Pour la première fois de la guerre, les Américains peuvent engager simultanément deux flottes pour mener une opération. La seule faiblesse du dispositif américain est un commandement bicéphale avec Halsey, le bras armé de Nimitz, à la tête de la 3e Flotte et, « de facto », le général MacArthur usant à son gré de la 7e Flotte de Kinkaid (1).

Pour bien comprendre le déroulement de la « bataille de Leyte » qu'il serait plus juste d'appeler « la grande bataille navale et aéronavale des Philippines », il faut intégrer que le débarquement à Leyte et les batailles dites de la « mer de Subiyan », du « détroit de Surigao », de « Samar » et du « cap Engano » que nous allons traiter sur deux numéros, forment un seul et unique choc. Il serait même encore plus juste d'intégrer à cet ensemble la diversion américaine sur Formose. C'est pour cette raison que nous avons choisi un traitement chronologique des événements et non, comme cela est habituel, un traitement fractionné par secteurs géographiques qui, s'il est plus facile à suivre, ne reflète pas la véritable complexité de cet immense choc titanesque que fut la « bataille de Leyte »...

1 - Sans compter que les Philippines se trouvent à la jonction du *Southwest Pacific Area* et du *Pacific Ocean Area.*

La diversion de la *Task Force 38* de Mitscher sur Formose

Le porte-avions de combat léger *USS San Jacinto* en route pour le raid contre Okinawa dans une mer houleuse. (USNA)

Le **vendredi 6 octobre**, les navires des *TG 38.1*, *TG.38. 2* et *TG 38.3* du VA Mitscher quittent leur mouillage d'Ulithi (voir N&H n°76)…

Le **samedi 7**, les trois groupes de la *TF 38* sont rejoints par le *TG 38.4* venu des îles Palau. Le dispositif américain de la 3e Flotte est ainsi composé :

- TG 38.1 (VA Mc Cain) avec les porte-avions CV-12 *USS Hornet*, CV-18 *USS Wasp,* CVL-25 *USS Cowpens,* CVL-26 *USS Monterey,* les croiseurs lourds CA-45 *USS Wichita,* CA-69 *USS Boston,* CA-70 *USS Canberra,* le croiseur léger CL-81 *USS Houston*, les destroyers DD-435 *USS Grayson,* DD-460 *USS Woodworth*, DD-488 *USS McCalla*, DD-544 *USS Boyd,* DD-546 *USS Brown*, DD-547 *USS Cowell*, DD-581 *USS Charrette,* DD-582 *USS Conner,* DD-587 *USS Bell,* DD-588 *USS Burns*, DD-589 *USS Izard,* DD-650 *USS Caperton*, DD-651 *USS Cogswell,* DD-652 *USS Ingersoll* et DD-653 *USS Knapp* ;

Le *LSM-138* entouré de LCVP et de LCM-3 sur la plage de Los Negros (Admiralty island) avec à l'arrière-plan, les transports réunis pour participer à l'opération « King Two » au mouillage. Cette photo a peut-être été prise le 7 octobre, soit la veille de l'appareillage. Il faut noter que c'est à l'occasion du débarquement de Leyte que les « LSM » vont connaître leur baptême du feu. (DR)

- TG 38.2 (CA Bogan) avec les porte-avions CV-11 *USS Intrepid,* CV-17 *USS Bunker Hill*, CV-19 *USS Hancock,* CVL-22 *USS Independence,* CVL-28 *USS Cabot,* les cuirassés rapides BB-61 *USS Iowa,* BB-62 *USS New Jersey*, le croiseur lourd CA-44 *USS Vincennes,* le croiseur léger CL-89 *USS Miami,* les croiseurs légers antiaériens CL-53 *USS San Diego,* CL-95 *USS Oakland*, les destroyers DD-535 *USS Miller*, DD-536 *USS Owen,* DD-537 *USS The Sullivans,* DD-538 *USS Stephen Potter,* DD-539 *USS Tingey,* DD-540 *USS Twining*, DD-541 *USS Yarnall* DD-673 *USS Hickox,* DD-674 *USS Hunt,* DD-675 *USS Lewis Hancock,* DD-676 *USS Marshall,* DD-683 *USS Stockham*, DD-684 *USS Wedderburn*, DD-686 *USS Halsey Powell,* DD-687 *USS Uhlmann*, DD-792 *USS Calahan,* DD-796 *USS Benham* et DD-797 *USS Cushing* ;

- TG 38.3 (CA Shermann) avec les porte-avions CV-9 *USS Essex,* CV-16 *USS Lexington,* CVL-23 *USS Princeton,* CVL-27 *USS Langley*, les cuirassés rapides BB-56 *USS Washington* (VA Lee), BB-57 *USS South Dakota*, BB-59 *USS Massachusetts,* BB-60 *USS Alabama*, les croiseurs légers CL-60 *USS Santa Fe,* CL-62 *USS Birmingham*, CL-63 *USS Mobile,* le croiseur léger antiaérien CL-96 *USS Reno,* les destroyers DD-558 *USS Laws,* DD-559 *USS Longshaw,* DD-560 *USS Morrison,* DD-561 *USS Prichett*, DD-668 *USS Clarence K. Bronson,* DD-669 *USS Cotten,* DD-670 *USS Dortch,* DD-671 *USS Gatling,* DD-672 *USS Healy,* DD-682 *USS Porterfield,* DD-792 *USS Callaghan,* DD-793 *USS Cassin Young,* DD-794 *USS Irwin* et DD-795 *USS Preston* ;

- TG 38.4 (CA Davison) avec les porte-avions CV-6 *USS Enterprise*, CV-13 *USS Franklin,* CVL-24 *USS Belleau Wood,* CVL-30 *USS San Jacinto,* le croiseur lourd CA-32 *USS New Orleans*, le croiseur

Activité sur le port de Melbourne en 1870. (DR)

Grands voiliers et navires à vapeur sur la route de l'Australie (1840-1890)

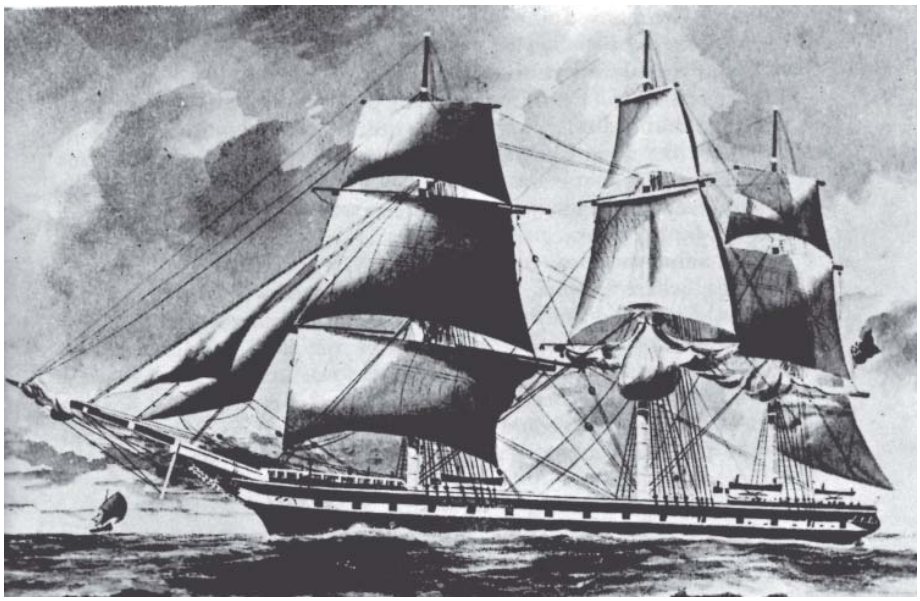
Gildas Borel

Un article publié dans Navires et Histoire (n° 77), consacré à la naissance et au développement de Sydney, a décrit l'évolution de la ville et de son port, de 1788 date d'arrivée de la « First Fleet » du capitaine Phillips, à 1840. A la charnière de deux décennies, cette année se situe dans une époque de profondes mutations dans l'histoire maritime de l'Australie, avec d'une part l'entrée en jeu d'autres ports – notamment Melbourne et Adelaïde – et, d'autre part, l'apparition de nouveaux types de navires. Au niveau mondial, la navigation de commerce est alors caractérisée par l'essor de la vapeur dans le transport transocéanique, après n'avoir concerné que les eaux côtières. Désormais, durant tout le XIXème siècle, la concurrence exercée par les « steamers » envers les grands voiliers ne cessera de s'accentuer. Mais des progrès dans la construction et les équipements induiront de grandes nouveautés également dans le domaine de la voile : dimensions bien plus importantes, coques en acier, nouveaux types de bateaux. Alors que le tonnage des navires à vapeur dépasse celui des voiliers en 1890 au niveau mondial, ces derniers réussiront à se maintenir sur la route de l'Australie, tout du moins dans certains secteurs.

Des colonies australiennes construites à partir de leurs ports-capitales

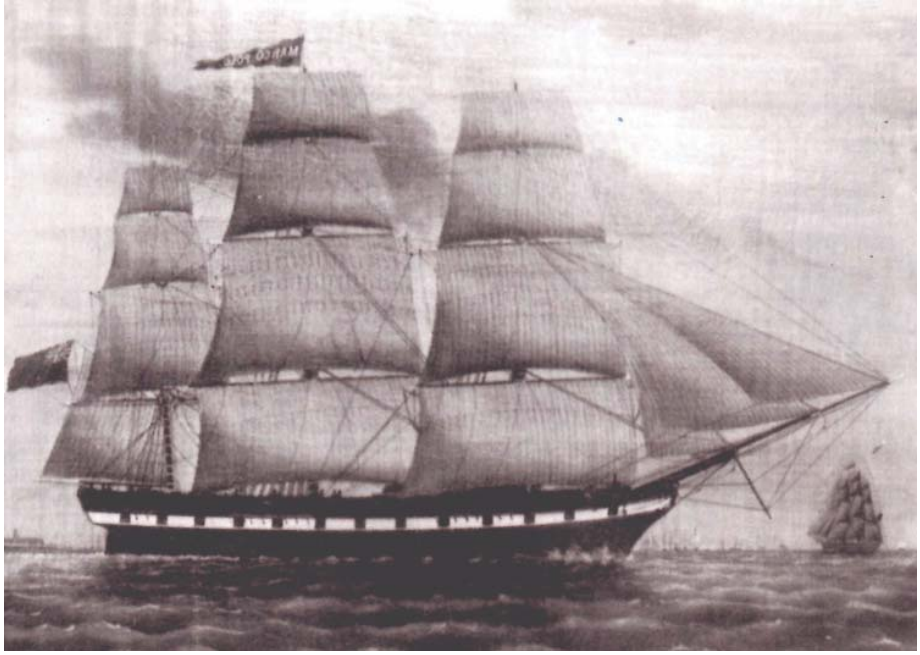
Avec 50 000 habitants en 1840, Sydney, la principale ville du pays est toujours le grand port du continent. Il n'existe alors pas d'autres concurrents dignes de ce nom, à l'exception de celui de la ville d'Hobart fondée en 1803 et dans une moindre mesure de Newcastle. Malgré son essor spectaculaire, Port Phillips – la future Melbourne - ne compte encore que 10 000 habitants. Mais en 1851, le contexte économique local est bouleversé par une nouvelle découverte d'or, trois ans après la précédente, en Californie. Des gisements sont exploités à Bathurst dans les New South Wales en avril de cette année-là, à l'ouest des « Blue Mountain » - la chaîne qui domine la plaine de Sydney - et surtout deux mois plus tard dans le Victoria. Plus de 300 000 émigrants s'embarquent de Liverpool et s'entassent sur tous les navires disponibles. Sur la période 1851-61, ce sont en tout 740 000 personnes qui viendront s'ajouter aux quelques 400 000 déjà présentes sur le continent. Melbourne est la grande bénéficiaire de cet essor, puisqu'elle atteint les 140 000 habitants en 1861, dépassant Sydney qui à la même période avoisine les 100 000 résidents.

L'Australie n'existe alors pas vraiment sous ce nom aux yeux des habitants. Ils se sentent plutôt appartenir aux diverses colonies du continent. En effet, autour d'un ou plusieurs ports principaux se sont constituées diverses entités. A l'origine, n'existent que les Nouvelles Galles du Sud ou « New South Wales » qui englobent toute la partie orientale de l'Australie. En 1826, la « Terre de Van Diemen » se sépare de l'ensemble pour constituer une nouvelle colonie qui portera plus tard le nom de Tasmanie. Hobart restera la capitale – et le principal port - en dépit de la fondation de Launceston au nord de l'île. En 1836 s'adjoint une nouvelle colonie plus à l'ouest, l'Australie



Le *Dunbar,* frégate Blackwell, qui fera naufrage à l'entrée du port de Sydney en 1857. (DR)

Le *Geelong*, clipper en bois construit à Glasgow en 1847 a effectué le voyage Glasgow-Melbourne en 90 jours en 1850. (DR)



Le *Marco Polo*, clipper en bois construit à St John (Canada) en 1851, un des navires les plus rapides de son époque, utilisé pour la ruée vers l'or en Australie en 1852. (DR)

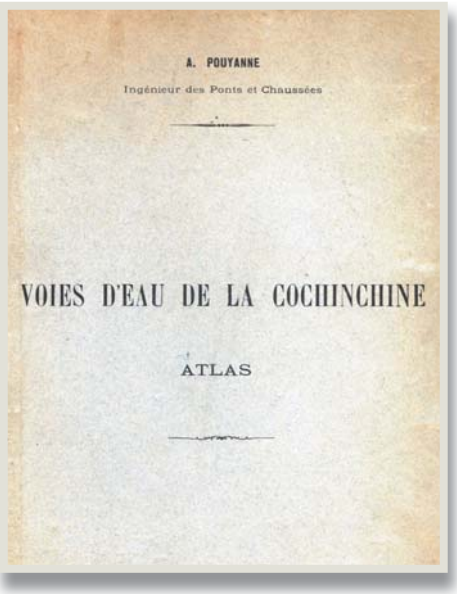
méridionale ou « South Australia », fondée autour d'Adelaïde. En 1851, juste avant la ruée vers l'or, l'Etat du Victoria est à son tour créé avec comme capitale Port Philips, qui devient alors Melbourne. En raison d'une réglementation obligeant les navires à déclarer leurs produits aux douanes de la cité, le port de Geelong, situé pourtant plus près de la sortie de la baie de Port Phillips, ne pourra émerger comme rival. En 1859, c'est toute la partie nord des anciennes Nouvelles Galles du Sud, qui fait sécession sous la forme d'une nouvelle colonie : le Queensland. La principale agglomération, Port Moreton, prend alors le nom de Brisbane. Les « New South Wales » amputées au nord et au sud resteront avec le Victoria voisin les colonies les plus peuplées. L'Australie Occidentale (« Western Australia »), ne sera créée qu'en 1890. En dépit du souhait des Britanniques d'instaurer dès 1850, un conseil fédéral traitant des questions communes de migration ou de douanes, les colonies conservent jalousement leurs prérogatives. A la fin des années 1860, nombre d'entre elles ont par ailleurs obtenu la gestion de leurs affaires par des gouvernements locaux. Le principal objectif économique est d'exporter des matières premières et de les acheminer vers les ports… Chaque Etat dispose ainsi de son propre réseau de chemin de fer, typique des schémas « coloniaux » de cette époque, qui permettent le transport des produits jusqu'à Sydney ou Newcastle pour le « New South Wales », Melbourne pour le Victoria, Port-Adelaïde – avant-port de la ville du même nom - pour le « South Australia » et Brisbane pour le Queensland. Il en ira de même un peu plus tard avec Fremantle, le port de Perth et Albany pour le « Western Australia ». De lourds investissements sont nécessaires pour financer le nouveau développement de ces chemins de fer. Comme ailleurs dans d'autres parties de l'empire - mais également aux Etats Unis et dans des pays récemment indépendants d'Amérique latine - les banques britanniques sont les grandes pourvoyeuses de crédits (380 millions de £ en 1860). Ainsi de 1870 à 1890, le réseau australien passe de 1 000 à 11 000 km, et la dette des colonies de 39 millions à 160 millions de £. Les capitaux britanniques financent non seulement l'essor de la construction de voies de chemins de fer mais aussi la mécanisation des industries et l'utilisation croissante de navires à vapeur dans la navigation côtière. En effet, il faut attendre 1885 pour que les villes de Sydney et Melbourne soient reliées par chemin de fer. Les relations entre colonies australiennes se font à l'origine principalement par voie maritime. Dès le début des années quarante, des vapeurs commencent à concurrencer les voiliers qui assuraient jusque-là les liaisons entre Sydney et les autres ports comme Hobart, mais également Port Phillip, puis Port-Adelaïde, Brisbane et Fremantle. Plusieurs expériences sont conduites pour assurer la liaison Sydney-Melbourne et d'une manière générale pour établir des compagnies de navigation à vapeur. Mais en dehors de la toujours active courte liaison entre Newcastle et Sydney, il est difficile d'établir un service régulier. Le *Clonmel* de la Port Phillip Steam Navigation Company entame ainsi son service à la fin 1840 pour se perdre en mer dès le début 1841. Le *Seahorse* de Benjamin Boyd lui succède mais est vite retiré du service en raison

Rarissime photographie du LST 860 sous le nom d'*Inspecteur Général Pouyanne*, de la flotte marchande franco-indochinoise durant la guerre d'Indochine. On note que les embarcations ne sont pas des LCVP (petits chalands de débarquement), mais des canots habituels pour des navires marchands ; on remarque d'ailleurs leur petite taille par rapport aux bossoirs d'un LST. (Collection Patrick du Cheyron)

Le LST « Inspecteur Général Pouyanne »

Par Jean-Yves Brouard (avec l'aide de Patrick Du Cheyron, Adrien Beccia, Denis Martin, René Collier, Bernard Verney, André Pilon, le site lst.france.free.fr)

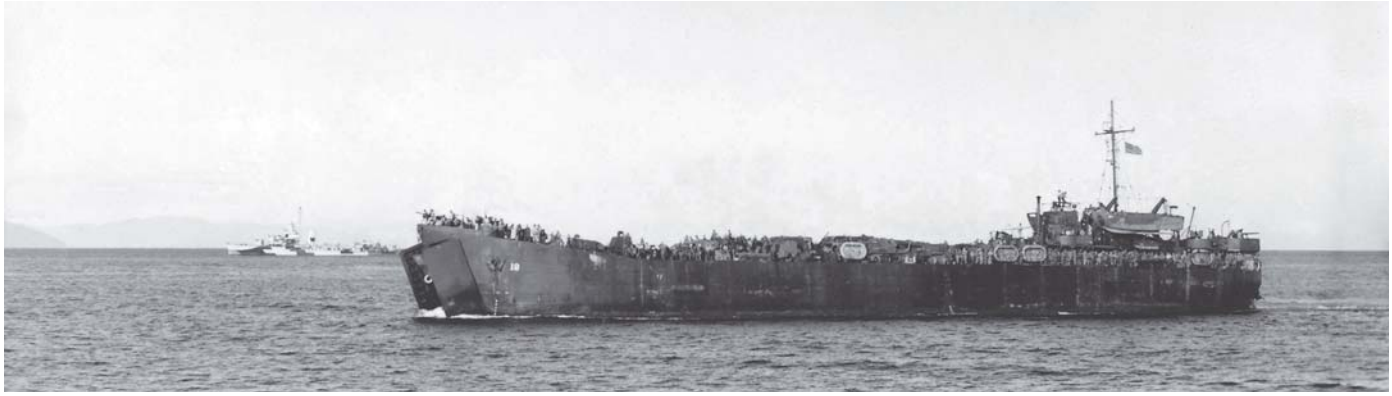
Les LST du type « Adour » sont des chalands de débarquement dont onze exemplaires ont été rétrocédés à la France par les Etats-Unis après la guerre. Ils disposent d'un radier de 100 mètres de long et d'une rampe d'accès ; grâce à un fond plat, ils peuvent débarquer sur les plages des chars et des camions. Sous pavillon français, l'un d'eux fut tour à tour bâtiment civil (sous le nom d'*Inspecteur Général Pouyanne*), et bâtiment militaire. Utilisé en Indochine à partir de 1949, il fait donc partie de la flotte stationnaire marchande. Voici son histoire exceptionnelle.


A. POUYANNE
Ingénieur des Ponts et Chaussées
VOIES D'EAU DE LA COCHINCHINE
ATLAS

Un ouvrage écrit par l'inspecteur des Ponts & chaussées Albert Pouyanne. C'est le nom de ce dernier qui sera attribué au LST acheté pour les TP indochinois en 1949. (DR)

Lancé en décembre 1944 à Seneca dans l'Illinois, armé par l'US Navy le 13 janvier 1945, le LST 860 est désarmé le 3 juillet 1946 (on ignore ses missions durant cette période ; il semble qu'il ne fut pas engagé au combat dans le Pacifique). Moins de deux ans plus tard, il est vendu à un opérateur américain, Mechanical Equipment Export Co, et rebaptisé *North West*. Ensuite, son histoire est un peu floue (des renseignements venant seraient les bienvenus). Les Travaux Publics d'Indochine semblent l'avoir acheté à la fin de l'hiver 1949. Le bateau quitte la Nouvelle-Orléans armé par un équipage de la marine nationale française dès le 28 mars ; il se rend ensuite à Tahiti puis à Manille où il escale le 26 juin ; c'est semble-t-il là qu'il est rebaptisé *Inspecteur Général Pouyanne* (du nom d'Albert Pouyanne, chef de service des Travaux publics en Cochinchine, dont une statue a été érigée à Hanoi en 1933). Le bâtiment arrive enfin à Saigon le 6 juillet. Appartenant aux TP d'Indochine, il est armé par la Société Franco-khmère de navigation, un des innombrables petits armements qui fleurissent à l'époque dans l'Indochine en guerre ; cette société possède aussi les petits *Mécanicien Fataccioli* de 300 tonneaux et *Pursat* de 320 tx. Avec un équipage de la marine, l'*IG Pouyanne* effectue des transports en Indochine. Mais quels transports ? Sans doute du matériel de construction, mais peut-être aussi du matériel de guerre, en cette période critique.

Civile ou militaire ? L'ancienne péniche de débarquement doit-elle être considérée comme un navire marchand lorsque, en 1949-50, elle s'appelle, sous pavillon français, *Inspecteur Général Pouyanne* ? Si oui, c'est sans doute, avec les *Iraty* et *Clupéa* (nous y reviendrons dans un prochain numéro), un des rares LST que la France ait utilisés après la guerre comme navires marchands. Mais le statut du navire, en tant que *Pouyanne*, est ambigu. En effet, ce nom et cette utilisation sont sans doute une couverture convenable pour une utilisation militaire dans la période, avant 1950, où



Un LST américain à la fin de la Seconde guerre mondiale. Ces grands chalands de débarquement, construits à un millier d'exemplaires, ont une caractéristique impressionnante : la grande ouverture pratiquée dans l'étrave, fermée par une porte à double battant, qui permet d'embarquer et débarquer de grands et lourds véhicules directement sur les plages. (DR).

Rarissime photo du LST *Adour* le long de la côte indochinoise, début 1951. C'est avant la dramatique explosion qui le détruira en partie. (Collection Henri Landais)

les USA ne veulent pas apparaître comme aidant la France en Indochine.

Une information dit que le LST est acheté par les Douanes françaises en août 1949 à Manille. Du mois d'octobre jusqu'au 3 décembre 1949 par exemple, il effectue des rotations Manille-Tonkin-Annam. Ces transports durent jusque fin 1950. Entre-temps, la guerre de Corée a débuté, et la Chine est devenue une République populaire. Le bateau est alors pris par la marine nationale ; c'est un retour aux sources, il devient le L-9007 *Adour*.

La période de l'utilisation de l'*Adour* ne va pas durer longtemps. En mai 1951, l'armée française prépare une opération de grande envergure au nord de Nha-Trang (partie sud de l'Indochine, au nord-est de Saigon). Avec pour nom de code *Tacite*, elle mettra en action un nombre important de militaires, quelques unités de la marine et un peu d'aviation pendant plusieurs jours. Les forces sont aux ordres d'un colonel. Au nord du cap Varella, deux petits garde-côtes, les *GC4* et *GC6* sont chargés de nettoyer une zone maritime bien définie où s'effectuera le débarquement des troupes, et aussi de transporter les légionnaires et les débarquer en différents points du littoral. Dès lors, ces soldats passeront la région au peigne fin. Outre le transport *Adour*, et les deux garde-côtes, la marine met en œuvre le tender *Cdt Robert Giraud*, le dragueur *Géranium*. Au préalable, l'équipage du *GC4* prépare le terrain par des tirs nourris sur les plages, en annihilant les jonques. L'équipage ignore tout de la mission réelle. Le radio reçoit la consigne de rester discret sur le contenu des messages codés. Les marins du *GC4* appareillent en prenant à bord un interprète vietnamien. Jours et nuits, ils arraisonnent jonques et sampans. Ils

L'un des deux moteurs d'un LST. (DR)

Dans les locaux d'un LST, on trouvait des logements à bâbord et à tribord, équipés de bannettes, à l'intention des soldats transportés. (DR)