

Merci d'adresser vos courriers à la rédaction :
Frédéric STAHL, Marijolet, 12 560 ST LAURENT D'OLT et vos mails à f.lela.presse@wanadoo.fr

Au sujet de « Navires et Histoire »

Bonjour, J'ai choisi de me réabonner pour 2 ans afin de soutenir la revue. Je la lis surtout pour l'actualité navale militaire ; or, j'en trouve bien trop peu. Par contre, il y a beaucoup trop de 2^e guerre mondiale, en un style d'érudition estimable, mais daté des années 1970-80. Tout ce que j'ai lu avec passion dans les années 1990 en de nombreux livres d'origine américaine ou britannique, connaître le numéro de plaque d'immatriculation de tel ou tel LST débarquant à Luçon m'intéresse peu ; bravo pour l'érudition certes et bravo au lecteur encore plus érudit qui trouvera les erreurs. Vos confrères de LOS offrent des présentations en 3D magnifiques et savent renouveler la présentation. S'il faut vraiment de la 2^e GM, j'aimerais découvrir en 3D les projets de cuirassés géants allemands du plan Z dans les variations jusqu'en 1944, ou les cuirassés américains Montana, ou soviétiques Sovietsky Soyouz, ou les porte-avions britanniques Malta, ou les porte-avions français Joffre... Bref, ce que je ne connais pas déjà par cœur ou presque, svp... Je rêve d'une histoire des marines de guerre des Sumériens à nos jours, tout sauf de la 2^{ème} GM svp, sauf éventuellement Montana, etc... J'avais déjà écrit en ce sens il y a 4 ans. Je n'ai pas changé d'avis. Quant à la fameuse chronique du monde accidentel, il y a parfois du bon mais un conspirationnisme délirant agaçant pour un cartésien, avec des prédictions jamais réalisées : la guerre en Iran certaine pour 2006 ou 2007, le prix du pétrole à 250-300\$ pour la même époque, avivant une droite qui a disparu... Le point de vue pro-islamiste en Egypte a été agaçant aussi : une dictature militaire

arabe, rien d'enthousiasmant mais c'est toujours mieux au nom de l'humanité que des islamistes, même démocratiquement élus. On dirait parfois des propositions exaltées de blogs complotistes, pas toujours très loin du Laurent Glauzy ou du Léon Camus... C'est très triste qu'une telle érudition se perde en vaticinations vaines, trop souvent. J'aimerais une chronique navale, avec des photos et des schémas, étendue, et sur la chronique accidentale, et sur une partie de l'interminable 2^{ème} guerre mondiale. Une dernière remarque d'Histoire : les Indiens d'Amérique ont disparu à 90% du front des épidémies, pas les soldats espagnols, au final d'ailleurs moins violents que les Aztèques et leur religion cannibale. Au final, je me réabonne par fidélité de vieux lecteur, dans l'espoir d'un point final enfin proche sur la 2^{ème} guerre mondiale et un véritable retour à l'actualité navale militaire. Avec tous mes encouragements...

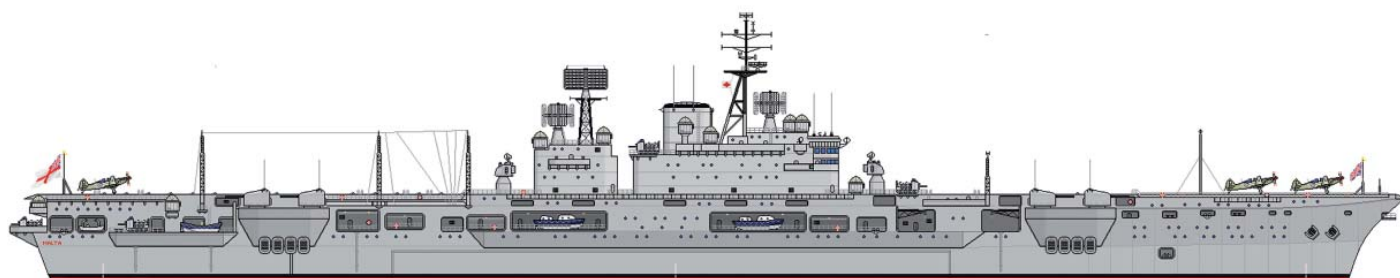
M. Nicolas Charlier, Paris, Professeur d'Histoire, fidèle lecteur depuis plus de 10 ans.

Pour la seconde guerre mondiale, en dehors du fait que c'est la période de prédilection de très nombreux lecteurs (ce que reflètent les courriers), nous allons bientôt terminer notre longue (et « interminable ») saga sur la guerre du Pacifique. Il y a néanmoins encore du matériel pour 2 ou 3 numéros. Dans ce cadre, les LST qui ne sont pas des unités mineures jouent un grand rôle et ne peuvent être identifiés autrement que par leur numéro de coque. Détailler au maximum la composition des Task Forces offre la possibilité de corriger certaines erreurs sur les effectifs réellement

engagés. Bien sûr nous prenons comme base les travaux effectués entre 1950 et 1980 par de remarquables auteurs que nos recherches permettent parfois, très humblement, de compléter ou d'amender mais surtout de plus précisément légèrer certaines photos utilisées souvent à l'époque d'une façon assez générique. Pour les présentations en 3D des projets de navires que vous citez dans votre courrier, nous laissons bien volontiers cette tâche à notre excellent confrère LOS. Il nous semble très difficile de présenter dans le détail des navires qui n'ont jamais été terminés, voire jamais mis sur cale, car nul ne peut dire l'aspect et les détails d'équipement qu'auraient eu ces unités une fois terminées. Pour s'en convaincre, il suffit de voir les nombreuses transformations qui ont affecté les navires effectivement lancés entre la présentation des plans de chantier et la mise en service effective. A ce stade, seul le cuirassé soviétique était à un stade suffisamment avancé car il aurait pu être le contemporain des « South Dakota ». Pour le reste, l'chronique n'est pas notre tasse de thé.

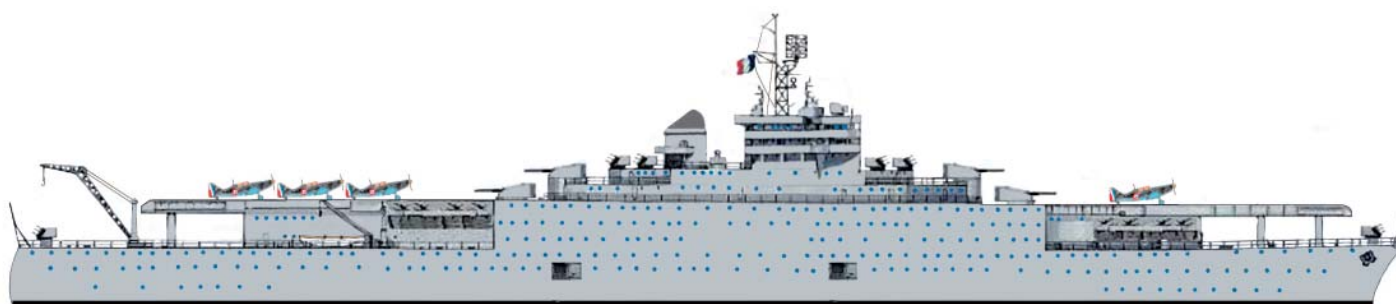
Passons maintenant à la partie plus personnelle de votre courrier à laquelle je me permets de répondre à la première personne.

Vous pouvez me suspecter de bien des choses (pessimisme, fixation psychologique, pointillisme, syndrome du capitaine Delaplanne ou autre), de pratiquer, par exemple, ce que le philosophe Gunther Anders nomme « l'exagération comme méthode », mais pas de « conspirationnisme » car je mets justement tout en œuvre pour montrer, lorsque cela est possible, que



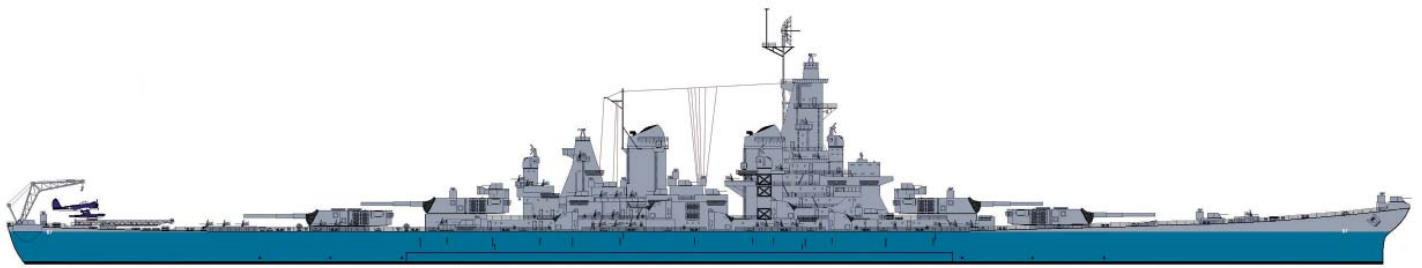
Porte-avions HMS Malta - configuration possible vers 1952

FS-2014 - Sources divo.



Porte-avions Joffre - configuration possible 1942

FS-2014 - Sources divo.



Cuirassé USS Montana - configuration possible 1947

FS-2014 - Sources div.

les événements se produisent plus par enchaînement automatique ou dans le cadre d'un chaos diplomatique et qu'il n'y a pas de complot ourdi par des officines secrètes ou autres. A ce stade, s'il y avait complot, il serait au moins de nature divine ou, si j'en crois Christine Lagarde, diabolique.

Je n'avais aucune connaissance de l'existence de Laurent Glauzy ou de Léon Camus (seulement de nom) avant de recevoir votre courrier... Après m'être informé sur ces deux messieurs après la réception de votre courrier, j'avoue que je ne comprends pas. Tant qu'à faire dans le Camus, ma préférence ira à Albert. Il ne faudrait pas non plus que la suspicion d'adhérence à une théorie du complot soit un moyen de renvoyer dans les limbes ceux qui n'adhèrent pas non plus complètement aux thèses les plus officielles. Penchez-vous sur les événements en Ukraine avec ses tonnes de testostérone, avec la propagande des deux bords, et vous vous apercevrez que tout pousse au délire depuis les circuits pour se procurer des armes jusqu'à la guerre des clans oligarchiques russes et ukrainiens en passant par le gaz de schiste. Je ne suis même par sûr que le grand Descartes et sa métaphore du panier de cerises, n'arrive à trouver les fruits pourris avec plus de méthode que je le fais. Je conçois que la « Chronique du monde accidentel » soit énervante, mais sachez qu'elle l'est en premier lieu pour son auteur qui n'arrête pas de se poser des questions sur son propre discours. Elle n'est pas une boutique de cartomancien et je ne joue pas au jeu des prédictions. Sur la base des faits, et uniquement des faits, je me contente d'avancer parfois des hypothèses, c'est-à-dire de prendre des risques. Aussi, les brèves d'un numéro doivent être lues en tenant compte des brèves des numéros précédents puis placées sous l'éclairage de celles du numéro suivant. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises je pratique une forme adaptée du « catastrophisme éclairé », c'est-à-dire que le prophète de malheur que je suis, tient que le pire n'est pas certain, mais qu'il est bon de faire comme si il était inévitable. La ruse est de faire comme si le pire était inévitable en gardant le secret espoir que la prophétie s'auto-invalide.

Vous me parlez de l'Iran et du pétrole, mais relisez bien les écrits des brèves en vous rappelant toujours que Navires et Histoire n'est pas un quotidien ni un hebdomadaire et qu'il y a un décalage de 15 jours à 60 jours entre leur rédaction et

la rencontre des premiers lecteurs.

Comme je l'ai dit dans le N°31 d'août 2005, le souci est d'éviter que « la « Global war on terrorism » ne débouche sur une nouvelle forme de guerre civile mondiale de haute intensité.

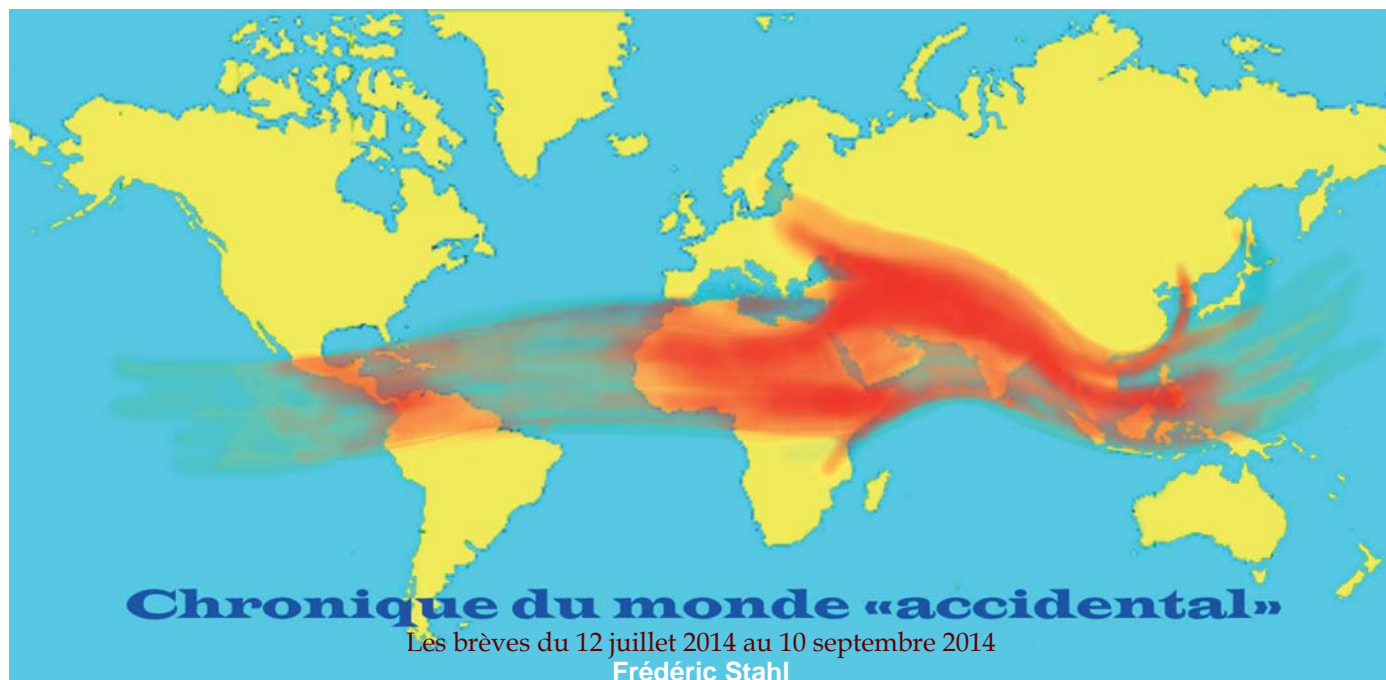
... Pour l'Iran vous faites sans doute allusion au N°36 du juin-juillet 2006 « *Don't attack Iran !* » qui avait pourtant été écrit avec la plus extrême réserve dans un contexte où le Pentagone avait activé son OPLAN-IRAN/TIRANN. Il visait à présenter la situation en mai 2006 alors qu'un conflit était possible tout en restant improbable. Pour anecdote, suite à la publication de cet article, j'avais été contacté fin août 2006 par un journaliste iranien de Radio Free Europe qui avait trouvé cet article « particulièrement bien documenté » (sic), pour une interview diffusée en Iran et, à la question « pensez-vous que Bush va attaquer l'Iran », j'avais répondu par la négative car, dès le 22 août, l'hypothèse d'une intervention n'avait plus lieu d'être. Dans le n°39 de décembre 2007-janvier 2008 nous avons également dit que : « *des négociations directes entre Téhéran et Washington semblent maintenant possibles et pour le moins souhaitables...* ». Entre 2008 et 2013, les Etats-Unis et l'Iran vont jouer une longue partie de poker menteur faite de « chaud et froid » qui va néanmoins effectivement déboucher sur des négociations directes car entre-temps, le dossier syrien est venu mettre son grain de sable. Une chose est sûre, le dossier n'est pas clos....

... Pour le pétrole, les propositions et prévisions que nous avons faites étaient sur les bases même du système de production tel qu'il se définissait lui-même, c'est-à-dire sur la base d'un système voulant assurer un niveau ou une croissance de production garantissant sa survie. Et c'est pour cela que nous avons parlé de prix « logiques » de 250 voire 300 \$ le baril. Dans le N°35 d'octobre 2005, j'avais dit que lorsque les cours se maintiendraient au-dessus de 80 dollars le baril, le monde serait confronté à une crise grave, hors c'est au milieu de l'année 2007 que les cours vont effectivement s'installer au-dessus de ce prix et que va alors surgir « la crise des subprimes »...

Le 30 juin les cours sont de 145,85 \$ pour le *Light Sweet Crude* et 146,69 \$ pour le *Brent*. Le 11 juillet, ils atteignent les 147,27 \$ mais, le lendemain, tout s'écroule et mène à la destruction de 29 000 milliards de dollars de richesses (deux fois le PIB des Etats-Unis). Depuis, nous vivons dans l'ère du mensonge, non pas celui d'un quelconque complot mais un mensonge

automatique et institutionnel qui ne peut plus durer longtemps d'autant plus que l'optimum de croissance au niveau de la planète a bien été dépassé en 2010, malgré la « crise ». Les cours du pétrole ne signifient plus rien car ils échappent maintenant à toute vision prospectrice (pour s'en convaincre, il suffit de regarder les cours de ces derniers temps et en particulier de cet été). Si le pétrole conventionnel est destiné à se faire plus rare, le pétrole « non conventionnel » ne manque pas, mais au prix d'une politique d'apprenti sorcier et avec l'assurance d'un désastre qui aura eu au moins le mérite de s'annoncer (pollution des nappes d'eau profondes, fuites massives de méthane...)... mais cela est une autre histoire et nous n'avons pas fini d'entendre parler du « sang du diable »... Plus prosaïquement, il est de plus en plus difficile de nier que les événements en Libye au Sud-Soudan, en Syrie, en Irak, en Ukraine... recouvrent une titanesque bataille pour la prise de contrôle des sources d'énergie fossile et des réseaux de distribution. Dans un tel contexte, le pic de Hubbert ayant, peut-être, été franchi en 2006, les miraculeux pétroles et gaz de schiste américains (*shale oil*) sont l'arbre qui cache la forêt. Certes, les réserves connues de pétrole conventionnel se montent à 1 687,9 milliards de barils, avec les 690 milliards de réserve attendus, cela voudrait dire que nous disposons de 2 380 milliards de barils représentant 60 ans de production au niveau de celle constatée en 2013 avec chaque habitant de la planète consommant en moyenne 770 litres par an, sans compter la *shale oil* (avec une prévision de production entre 3 et 5 millions de barils par jour)... Le problème actuel n'est pas celui de l'épuisement définitif des ressources car il restera encore du pétrole dans 50 ans et, pas plus que l'âge de pierre ne s'est terminé par manque de pierres, l'âge du pétrole ne se terminera par un manque de pétrole, mais celui de la gestion raisonnée d'une baisse inéluctable de la production (déplétion), et celui d'une juste évaluation des quantités effectivement récupérables à des coups acceptables pour éviter des chocs géopolitiques.

... Pour l'Egypte, nous n'avons aucunement développé un point de vue « pro-islamique » mais les faits sont les faits. Le président Mohamed Morsi a été légalement élu avant d'être renversé par un coup d'état militaire soutenu par les salafistes égyptiens et par l'Arabie Saoudite. Si les Frères Musulmans sur lesquels je ne me prononcerai pas, mais



En 2011, ou plus exactement au cours de la période 2011-2014, trois pages ont été tournées :

- celle du paragraphe de la « *Global War On Terror* » (GWOT) avec toute sa mythologie ;
- celle du chapitre de la chute du mur de Berlin et de la disparition du bloc de l'Est avec toutes ses humiliations et ses rancœurs ;
- celle clôturant le grand livre de l'après seconde guerre mondiale et de la décolonisation avec ses inhibitions et son imaginaire commun qui nous font peut-être aujourd'hui défaut...

Ce triple mouvement débouche brutalement et quasi-simultanément sur le réel d'un monde en péril... A ce stade, il apparaît que la naïveté de la vie actuelle est indépassable et ne sera pas dépassée et que le « retour vers le réel » risque d'être brutal. Comme le disait fort bien Günther Anders : « *Il va falloir torturer les choses jusqu'à ce qu'elles avouent* » (Aimer hier – Notes pour une histoire du sentiment – New York - 1947-1949).

Nous sommes condamnés à réussir, sinon l'humanité qui est en nous va périr car, si ce n'est pas les choses que nous torturons, alors ce seront les hommes ... Il va nous falloir également ruminer cette autre phrase du même auteur : « *La fumée des fours n'est pas encore dissipée. La seule tâche qui nous incombe aujourd'hui est de reformuler une morale, même si nous devons l'ancrer dans les airs.* ».

Nous pouvons également méditer sur cette citation d'Etienne de la Boétie parlant du tyran : « *Soyez résolu de ne servir plus, et vous voilà libres. Je ne veux pas que vous le poussiez ou l'ébranliez, mais seulement ne le soutenez plus ; et vous le verrez, comme un grand colosse à qui on a dérobé la base, de son poids même fondre en bas et se rompre.* » (« De la Servitude Volontaire ou le Contr'un » - 1549). Il nous reste à déterminer quel est le maître-chose qu'il ne faut plus soutenir, quel est le visage ou l'absence de visage du tyran et quelles seraient les conséquences de sa chute pour pouvoir les anticiper et s'en protéger.

En Palestine, si « l'Histoire ne se répète pas, elle a sacrément tendance à bégayer »

Après l'échec d'Obama et de Kerry pour trouver une solution négociée au conflit israélo-palestinien et obtenir l'arrêt des implantations israéliennes en Cisjordanie, l'autorité palestinienne et le Hamas s'étaient rapprochés pour créer un gouvernement d'union nationale composé de techniciens. Pour Tel Aviv un tel rapprochement entre les frères-ennemis palestiniens était inacceptable et il fallait donc trouver une occasion pour affaiblir le Hamas et créer des tensions entre les deux nouveaux alliés. L'enlèvement puis la mort de trois adolescents israéliens allaient offrir à Israël l'occasion attendue pour faire arrêter de nombreux responsables. Des groupes palestiniens (Ezzedine al-Qassam) répondaient alors par quelques tirs de roquettes et la machine infernale se mettait en marche à partir du 7 juillet avec le lancement de l'opération « *Mivtza'Tzuk Eitan* » (« *Solid Rock* » ou « *Protective Edge* ») qui apparaît comme une pathétique répétition de « *Pilier de défense* » (novembre 2012), mais surtout de « *Plomb Durci* » (décembre 2008). Débutée le 8 juillet avec 152 cibles visées par l'aviation et 435 par la marine,

elle va se poursuivre pendant 50 jours, interrompus par quelques cessez-le-feu et faire de nombreuses victimes surtout après le 17 et le lancement de sa phase terrestre. Le Hamas affaibli, mais non

vaincu, Israël va finalement interrompre cette opération le 26 août car la situation risquait de devenir hors-contrôle dans un contexte régional explosif et lui-même hors-contrôle.



Cette vue digne de Vincent van Gogh est trompeuse : les canons automoteurs 2S3 Akatsiya de 152 mm présents sur cette photo vont tirer et faire des victimes. (DR)



Comme nous l'avons vu dans le N°85, le 1^{er} juillet, les forces de Kiev ont lancé une grande offensive « anti-terroriste » se voulant définitive pour « éliminer les rebelles pro-russes » des oblasts de Donetsk et Lougansk. Dès le 5 juillet les villes de Slaviansk et Kramatorsk abandonnées par les forces « rebelles » qui se sont repliées vers Gorlovka (Horlovka) et pour certaines vers Lissitchansk et Severodonesk, étaient reprises et le prochain objectif des forces gouvernementales apparaissait comme étant Lougansk. La guerre devenait clairement hybride (entre conflit international et guerre civile sur fond de champs de tournesols). Peu de gens, même parmi les experts et les autorités civiles ne semblaient encore à ce stade avoir pris conscience de la dimension du conflit ukrainien et de son contexte géostratégique mondial... Alors que certaines milices gouvernementales et certaines unités de la « garde nationale » apparaissaient échapper au contrôle du gouvernement, pour les populations locales souvent prises entre deux feux, privées d'électricité ou d'eau et devant circuler sur des routes régulièrement soumises à des tirs, la vie ressemblait à un chaos. Heureusement pour elles, l'économie parallèle, pour ne pas dire maffieuse, qui est une des spécialités ukrainiennes, continuait à fonctionner et profitait même de cet état de guerre...

... Le 12 juillet, le président Porochenko est persuadé que les forces « rebelles » ne tiendront pas plus de 8 à 10 jours ; c'est du moins ce qu'il dit aux Américains. Sur le terrain, plus le conflit dure et plus il draine vers lui des désespérés, des aventuriers romantiques et des fanas de la gâchette et des tenues camouflées venus de tous les coins de l'Europe et de l'Asie centrale... A ce stade, Poutine qui n'est pas dans une logique de conquête territoriale mais de contrôle stratégique du glacis occidental de la Russie, ne veut pas franchir le Rubicon en envoyant directement son armée dans les oblasts du sud-est de l'Ukraine, mais il ne peut également permettre que Kiev mate la rébellion indépendantiste et il continue à défendre une solution fédérale négociée. Il va donc avoir recours aux colonnes « Voentorg »(1) initialement formées de petits groupes de volontaires monté sur quelques blindés mais qui, au fur et à mesure que le conflit va perdurer, vont se transformer en véritables unités constituées dotées d'un matériel de plus en plus nombreux et de plus en plus performant ...

I – La fin de la Novorossiya ?

Le samedi 12 juillet, en **Ukraine**, l'armée de Kiev qui sait que le temps presse, met le paquet pour faire tomber le réduit défensif de Lougansk, car sa chute placerait les « rebelles » de Donetsk dans une situation intenable en coupant cette grande ville d'un million d'habitants considérée comme capitale de la Novorossiya de la grande mère Russie. En ce sens, au nord, elle renforce son dispositif avec la 1^{re} brigade blindée indépendante (1^{re} BBI) qui est la plus puissante et la mieux équipée des unités de l'armée de Kiev où elle vient renforcer la 128^e brigade mécanisée alors que des éléments de la 80^e brigade d'assaut aéromobile tiennent l'aéroport de Lougansk. Des éléments de la 51^e brigade mécanisée et de 79^e brigade d'assaut aéromobile rejoignent la 24^e brigade mécanisée et

la 72^e brigade mécanisée au Sud. Au centre, d'autres forces ukrainiennes sont chargées de couper les dernières voies de communication reliant les oblasts de Donetsk et de Lougansk (**voir encadré n°1**). A ce stade, les « sécessionnistes » pro-russes, sous pression de rien moins de onze brigades de l'armée ukrainienne, accompagnés par des bataillons de la « Garde nationale » et des milices nationalistes, ne contrôlent plus qu'un espace de moins de 17 000 km² (sur les 53 200 km² des deux oblasts), mais ils sont encore capables de lancer des contre-attaques et de reprendre, ici ou là, un peu de terrain... Le rapport de force « de 1 à 5 » en matière d'hommes et de « 1 à 20 » dans le domaine de l'armement est tel que la cause semble entendue. Néanmoins contrairement à ce qu'affirment depuis plusieurs jours les autorités de Kiev, la ville de Gorlovka

(Horlivka - 330 000 habitants) est toujours aux mains des « insurgés » et elle a en fait seulement été contournée par les troupes ukrainiennes... De son côté, le colonel Strelkov qui fait office de ministre de la défense de la Novorossiya, tente de réorganiser les forces « sécessionnistes » pour une meilleure coordination entre les unités de l'oblast de Lougansk et celles de l'oblast de Donetsk mais la fusion reste très théorique (**voir encadré n°2**)... Ce même jour, un hélicoptère d'attaque Mi-24 ukrainien est sévèrement endommagé par des tirs de bitubes de 23 mm dans le secteur de Snizhne... En **Irak** près de 4 000 miliciens chiites vont renforcer les unités de l'armée chargées de reprendre Ramādī... En **France**, la frégate *Languedoc*, quatrième FREMM de la classe « Aquitaine » est mise à l'eau à Lorient...

1 - Voentorg est le nom d'une entreprise qui vend le surplus de l'ère soviétique à des particuliers. Elle gère pour la Russie d'imposants stocks de matériels et d'armes entreposés sur de nombreuses bases déclassées, tout spécialement dans la région de Leningrad. Elle permet ainsi à la Russie de livrer non-officiellement des armes aux « séparatistes » des oblasts de Lougansk et Donetsk par divers chemins près des postes-frontières de Millerovo, Kamensk-Sachtinskij, Gukovo-Zverevo, Matvejev-Kourgan et même Kantemirovka au nord de la zone tenue par les « rebelles ».



1942, opération « CHARIOT » : le raid sur Saint-Nazaire

(2^{ème} partie)
René Alloin

Une photo actuelle de la porte Sud de la forme Joubert où s'est encastré le *HMS Campbeltown*. En arrière-plan, le pont de Saint-Nazaire mis en service le 18 octobre 1975. (DR)

A 20h00, le 27 mars 1942, le *HMS Campbeltown* et les vedettes (1) qui l'accompagnent stoppent à soixante-dix milles dans le 220 de Saint-Nazaire. Rapidement, le Commander Robert Edward Dudley Ryder, le Lieutenant Alick Reginald Green qui servira de pilote dans l'estuaire, le Lieutenant-Colonel Augustus Charles Newman et son officier de communications, le Sub-Lieutenant canadien John Edward O'Rourke, quittent le destroyer d'escorte *HMS Atherstone* pour prendre place sur la canonnière *MGB 314* qui devient désormais le navire de commandement. L'ordre est donné de se mettre en ordre de bataille et la flottille repart en direction de Saint-Nazaire. Deux heures plus tard, le point «Z», ultime rendez-vous avec le sous-marin *HMS Sturgeon* utilisé comme balise de navigation, commandé par le Lieutenant-Commander Mervyn Robert George Wingfield, est atteint à 38 milles de l'objectif. Peu après, les destroyers et le sous-marin ont disparu laissant seule la flottille qui ne peut désormais compter que sur elle-même.

Arrivée dans l'estuaire de la Loire

Les marins et les commandos sont prêts. Vingt-quatre objectifs ont été définis : huit portes d'écluses pour isoler la base sous-marine dont une partie est toujours en cours de construction, quatre ponts dont la capture rendra difficile une contre-attaque allemande, six centrales d'énergie indispensables au fonctionnement de la forme éclusée et six batteries d'artillerie

1 - Comme nous parlons régulièrement de vedette, de canonnière ou de vedette lance-torpilles, nous avons choisi de laisser l'ensemble des appellations de MGB, ML et MTB au féminin, même si fréquemment on retrouve ces bâtiments identifiés avec le genre masculin. Il faut se rappeler cependant que les Britanniques ont pour habitude de féminiser le nom de leurs navires.
2 - Voir Navires & Histoire n° 85.

L'*USS Buchanan* avant son transfert à la Grande-Bretagne et sa transformation pour l'opération Chariot. (USNA)

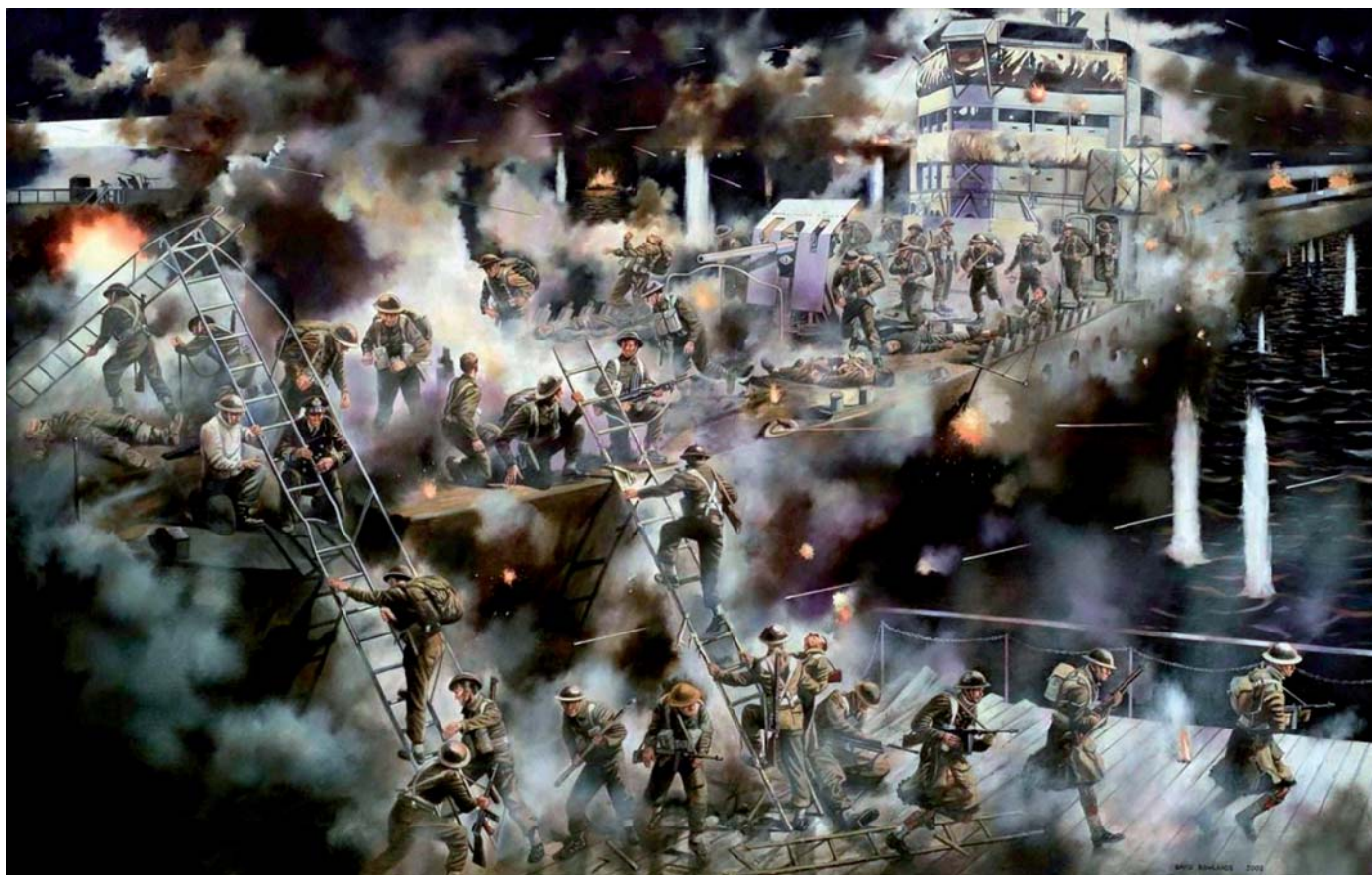
regroupant treize pièces dont la destruction permettra le réembarquement moins exposé des commandos. Un mot de passe a été établi. La demande est : «War Weapons Week» et la réponse attendue est «Weymouth». La raison de ce choix est simple. Il n'existe pas de son «W» en langue allemande.

A 23 heures sur le *HMS Campbeltown*, le Lieutenant Nigel Thomas Bethune Tibbits

active les crayons détonateurs à retardement sur les charges installées à l'avant du navire. En théorie, l'explosion doit se produire huit heures plus tard avec une tolérance de plus ou moins deux heures.

Il est 23h30 lorsque la Royal Air Force lance son opération de diversion qui, nous l'avons vu lors de l'article précédent (2), ne trompe pas les défenseurs allemands mais, au





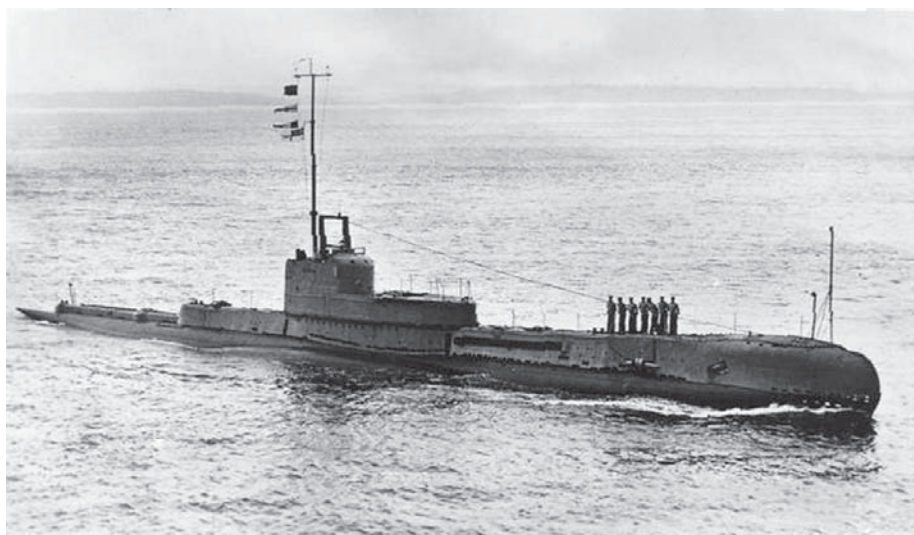
Peinture de David Rowlands montrant le débarquement des commandos sur le caisson Sud de la forme Joubert. (Collection Robert Hurst)

contraire, les met en alerte. Le raid aérien se termine vers 00h30, alors qu'il reste environ 10 milles à parcourir aux dix-huit bâtiments.

A 00h45, la flottille longe le banc de Chatelier et passe devant la Pointe de Saint-Gildas où se trouve une batterie de quatre canons français de 75 mm modèle 1897 montés sur des plateformes bétonnées à ciel ouvert. Elle n'est toujours pas repérée. Il est une heure lorsque la *MGB 314*, en tête de la formation, atteint les hauts-fonds des Jardinets. C'est le moment pour le Lieutenant Alick Reginald Green de diriger le *Campbeltown* à travers les bancs qui jalonnent le parcours choisi. Si le destroyer s'échoue, la mission principale ne pourra être menée à bien. Dans cette zone, jusqu'à l'arrivée vers la forme Joubert, il y a fréquemment moins de 30 cm d'eau sous la

quille du destroyer. La vitesse est réduite à 10 nœuds car le tirant d'eau diminue avec elle. A ce moment-là, les dix-huit navires contournent le banc des Jardinets par le nord et ne se trouvent qu'à trois kilomètres des redoutables canons de 150 mm de la Pointe de Chemoulin mais ils ne sont toujours pas détectés. A deux reprises, le *Campbeltown* talonne sur le sable mais le commandant Beattie parvient à se dégager en donnant toute la puissance du navire. Après la guerre, les pilotes du port de Saint-Nazaire qui ont pris connaissance du tracé d'approche de la flottille reconnaîtront les qualités exceptionnelles d'un tel pilotage, de surcroît effectué de nuit. A 01h20, les bateaux passent devant Les Morées et rien, jusqu'à maintenant, ne laisse supposer que les Britanniques ont été repérés. Pourtant,

cinq minutes auparavant, un guetteur de Saint-Marc a signalé l'approche d'une flotte d'environ dix-sept bâtiments mais le Q.G. du commandant du port aussitôt informé n'y a pas attaché d'importance. Le message parvient également au Q.G. du *kapitän zur see* Karl-Conrad Mecke, l'officier intrigué par l'attitude inexplicable des bombardiers anglais. Il met immédiatement ses formations en alerte, leur demandant de surveiller attentivement la mer. La flottille ne se trouve plus qu'à trois kilomètres de son objectif et ne subit toujours pas les tirs des batteries côtières, à la grande et heureuse surprise de Ryder. Mecke est convaincu qu'il s'agit d'une attaque ennemie par la mer et ordonne de braquer les projecteurs dans l'estuaire. La silhouette du *Campbeltown* et des petits bâtiments qui



Responsable des commandos au cours de l'opération Chariot, Charles Newman va établir son PC dans un bâtiment proche de l'Ancienne entrée et organiser ultérieurement la tentative de percée des survivants. (DR)



Transféré le 11 octobre 1943 aux Pays-Bas, le *HMS Sturgeon* devient le *HNMS Zeehond* (en photo) puis retourne à la Royal Navy le 17 novembre 1945. (DR)



Le pavillon de la *Kaiserliche Marine* flotte sur de nombreux *Hilfskreuzers* (croiseurs auxiliaires) qui sillonnent les océans. En photo le *SMS Wolf*. (DR)



Le paquebot *Cap Trafalgar* de la Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft est transformé à son tour en croiseur auxiliaire. En insert le korvettenkapitän Julius Wirth. (Carte postale)

LES RAIDERS ALLEMANDS AU COURS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

3^e partie

René Alloin

Le *SMS Cap Trafalgar*

Le paquebot *Cap Trafalgar* de la Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft à Hambourg est à son tour réquisitionné par la *Kaiserliche Marine* pour être transformé en croiseur auxiliaire. Lancé le 31 juillet 1913 par les chantiers Stettiner und Maschinenbau AG «Vulcan» à Hambourg et commissionné le 1^{er} avril 1914, ce bâtiment de 188,64 m par 21,95 m ne disposera que de peu de temps pour son exploitation commerciale vers le Brésil et le Chili avant le début des hostilités. Il peut emmener 400 passagers en première classe, 274 en deuxième classe et 912 en troisième classe. Propulsé par trois turbines d'une puissance de 15 000 cv lui conférant une vitesse de 17 nœuds, il déplace 18 710 tjb (tonneaux de jauge brute - un tonneau équivaut à un volume de 100 pieds cubes, soit 2,83 mètres cubes).

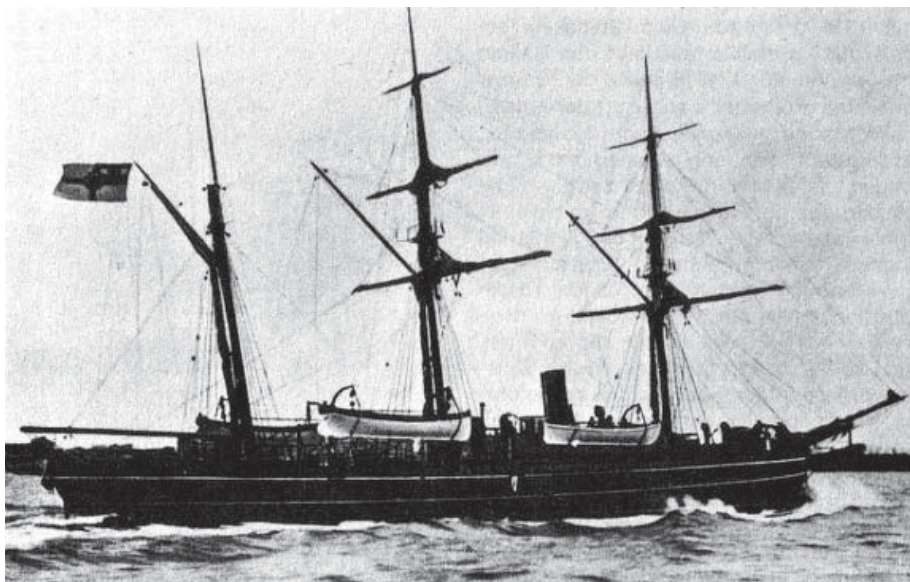
Requis pour la durée du conflit, le *Cap Trafalgar* se trouve près des côtes d'Amérique du Sud lors de l'entrée en guerre de l'Allemagne. Tous les passagers et le personnel non indispensables à sa nouvelle activité sont débarqués à Montevideo, en Uruguay. Le navire se rend à un rendez-vous à l'archipel brésilien de Trindade et Martim Vaz, à 1 140 km de Vitória (Brésil) avec le vapeur allemand *Steiermark* de la Hamburg-

La canonnière *SMS Eber* transfère au *Cap Trafalgar* des officiers de marine, de l'armement et des munitions. (DR)

Amerika Linie et la canonnière *SMS Eber* qui lui transfère des officiers de marine, de l'armement et des munitions. Le nouveau croiseur auxiliaire est ainsi doté de deux canons de 10,5 cm SK L/40 et de six canons de 3,7 cm. Sous l'appellation officielle de *Hilfskreuzer B*, le bâtiment, commandé par le *korvettenkapitän* Julius Wirth, finit de s'équiper sur cet archipel où la Marine allemande a établi une petite base d'approvisionnement.

Le 14 septembre 1914, le bateau allemand est entouré des charbonniers *Berwind*, ex américain *Boston City* de 2 346 tjb, lancé en 1893, affrété par la Hamburg-Amerika Linie et *Pontos* de 5 679 tjb, lancé en 1900 appartenant à la même compagnie, qui assurent son

ravitaillement en combustible. Un troisième charbonnier, l'*Eleonore Woermann* de 4 624 tjb, lancé en 1902 pour la Woermann Linie AG, reste en attente à l'extérieur du port. Repéré par sa fumée, le *Cap Trafalgar* est découvert tôt le matin par le croiseur auxiliaire britannique *HMS Carmania* qui se prépare à le surprendre quelques heures plus tard, sous le commandement du *Captain* Noel Grant. Il s'agit également d'un paquebot mais plus important que son vis-à-vis puisqu'il déplace 19 524 tjb et mesure 198,20 m de long et 22 m de large. Lancé le 21 février 1905 par les chantiers John Brown & Co à Clydebank et mis en service en novembre de la même année, il peut transporter 2 650 passagers. Il possède trois turbines



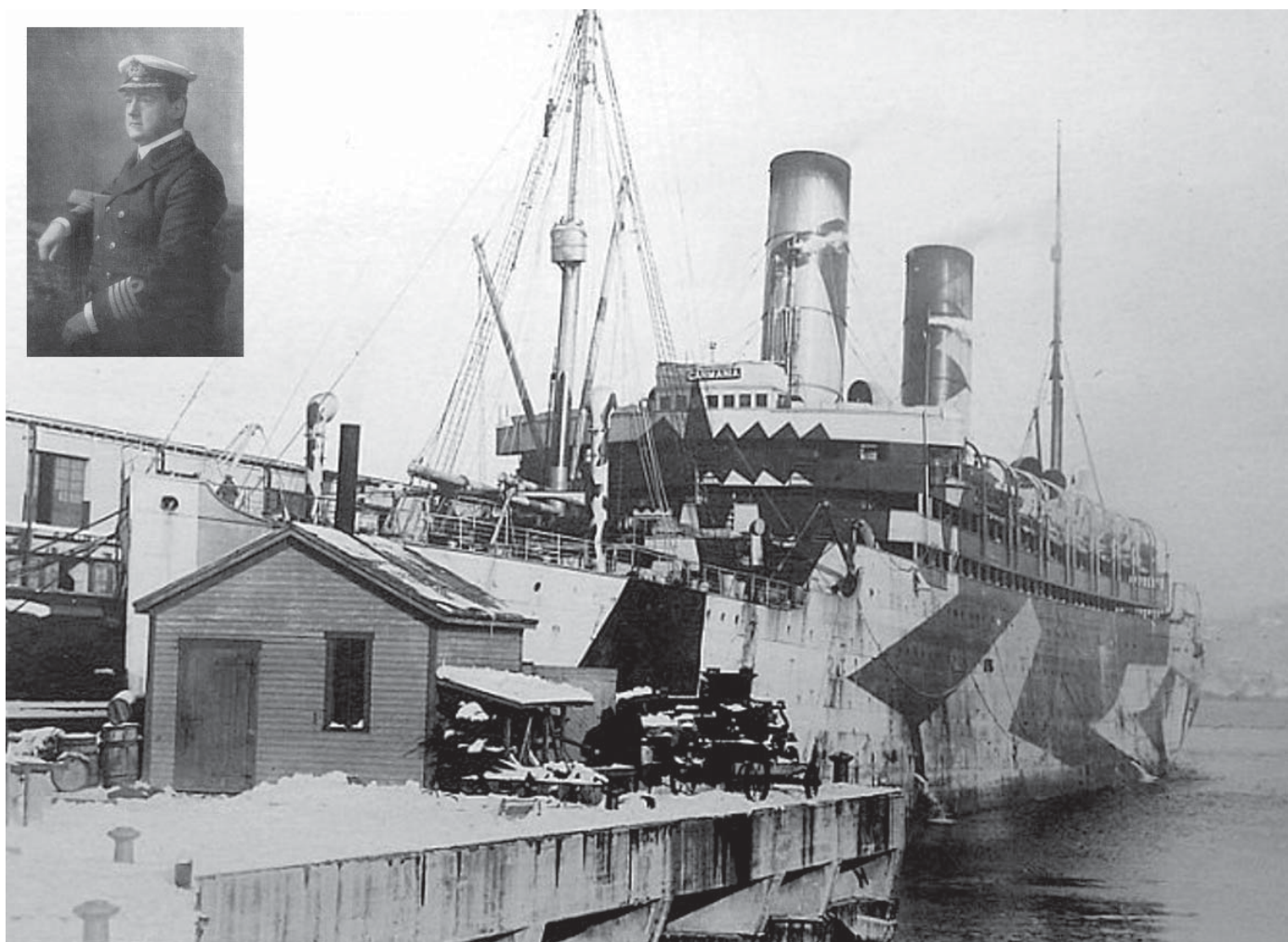


dessous de la ligne de flottaison et le pont a été l'objet de nombreuses destructions. Toutefois, l'armement britannique a réagi efficacement et bientôt, des incendies éclatent sur les deux navires. La bataille les rapproche de plus en plus, permettant aux mitrailleuses d'y prendre part car quelques centaines de mètres désormais les séparent comme l'on pratiquait à l'époque des guerres napoléoniennes. Alors que les incendies deviennent incontrôlables sur le *Carmania*, le *Cap Trafalgar* vire au loin et met ses canots de sauvetage à la mer tandis qu'une gîte sur bâbord s'accroît, provoquée par des impacts sous la ligne de flottaison. Les charbonniers demeurés dans le port, recueillent 279 marins avant la disparition du croiseur auxiliaire allemand. Il semble que cinquante et un hommes aient perdu la vie au cours de l'engagement, dont le capitaine Wirth, mais certaines sources parlent de 16 à 17 victimes. Peu après, le *Cap Trafalgar* coule par 20° 10' S et 029° 51' W. Le *Carmania* n'est pas au mieux, les incendies font rage, les superstructures sont démolies en plusieurs endroits, une grande quantité d'eau a pénétré dans les cales, six hommes sont morts et trente blessés attendent d'être pris en charge. Trois d'entre eux décéderont le mercredi 16 septembre et un autre le lundi 21 septembre. Le *SMS Kronprinz Wilhelm*, qui a capté les messages, arrive

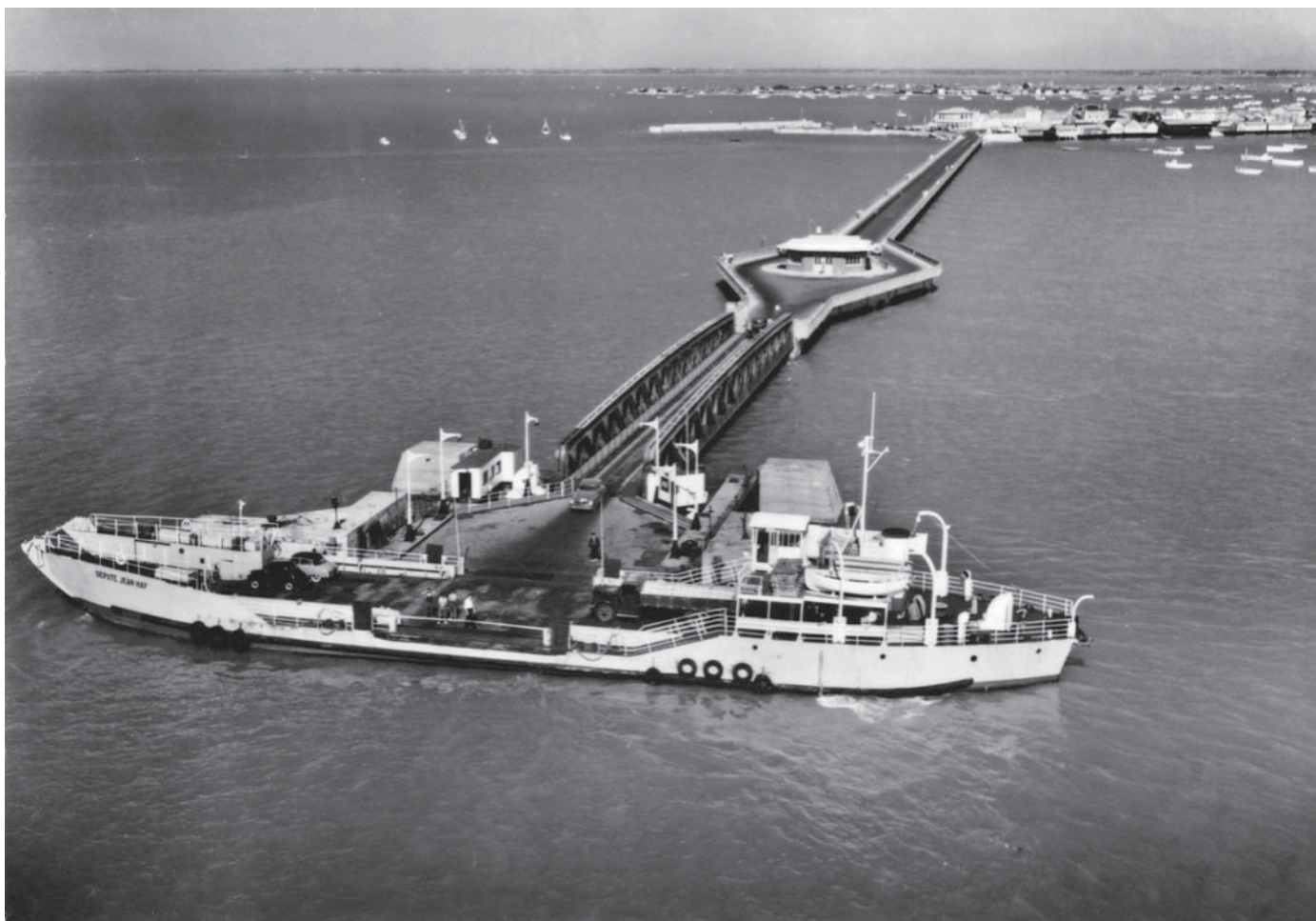
Le cargo américain *Boston City* (en photo) est devenu le charbonnier allemand *Berwind* qui assure en partie le ravitaillement du *Cap Trafalgar* le 14 septembre 1914. (DR)

lui procurant une vitesse de 18 nœuds. Important avantage pour le bâtiment anglais, son armement de huit canons de 12 cm surclasse largement les deux canons de 10,5 cm du navire allemand. Comprenant que pour se battre, il est nécessaire de disposer d'espace, le *SMS Cap Trafalgar* quitte son refuge pour affronter le croiseur britannique. Par une étrange coïncidence, le *SMS Cap Trafalgar* a pris l'aspect du *HMS Carmania* mais,

contrairement à certaines affirmations, la réciproque n'existe pas. Après avoir envoyé des messages annonçant l'affrontement avec le bâtiment anglais et donné sa position, 26° S et 035° W, les deux navires se dirigent l'un vers l'autre. Le *Carmania* tire trop tôt, sans résultat et le *Cap Trafalgar* lui répond beaucoup plus efficacement puisque après deux heures de combat, le croiseur auxiliaire anglais a reçu 79 coups au but dont certains en-



Le *HMS Carmania* sous son camouflage de guerre à quai à Halifax (Nouvelle Écosse), sans doute vers la fin de la guerre ou début 1919. En insert le *Captain Noel Grant*. (DR)



L'ancien chaland de débarquement britannique LCT 1131 est devenu le bac à passagers *Député Jean Hay*. On le voit ici au Chapus, à l'un des deux appontements fixes construits spécialement sur le littoral continental, pour permettre le transbordement de véhicules et passagers à destination des îles de Ré et d'Oléron. Deux autres appontements se trouvaient en vis-à-vis, un à la pointe sud d'Oléron, et l'autre à Ré, sur la pointe de Sablanceaux.

Les bacs à passagers de la RDPE

Jean-Yves Brouard

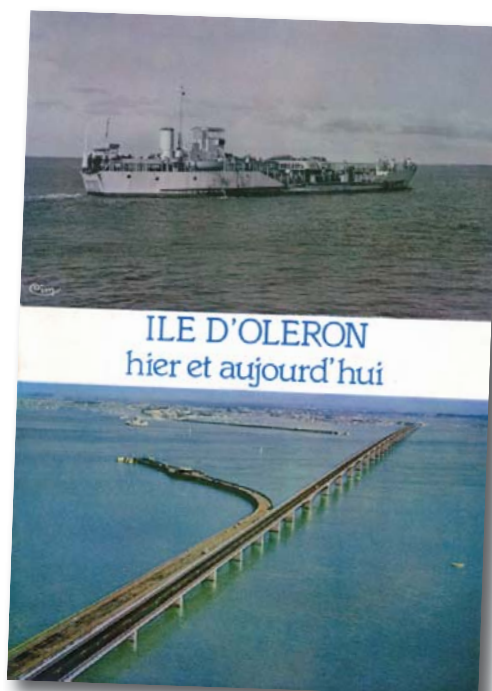
Avec Adrien Etchéverry, Guy Justafre, Yves-Guy Bertrand, Jean Robert. Un merci particulier à Thomas Bouillette. Sauf mentions particulières, les photos proviennent de la collection de Guy Justafre.

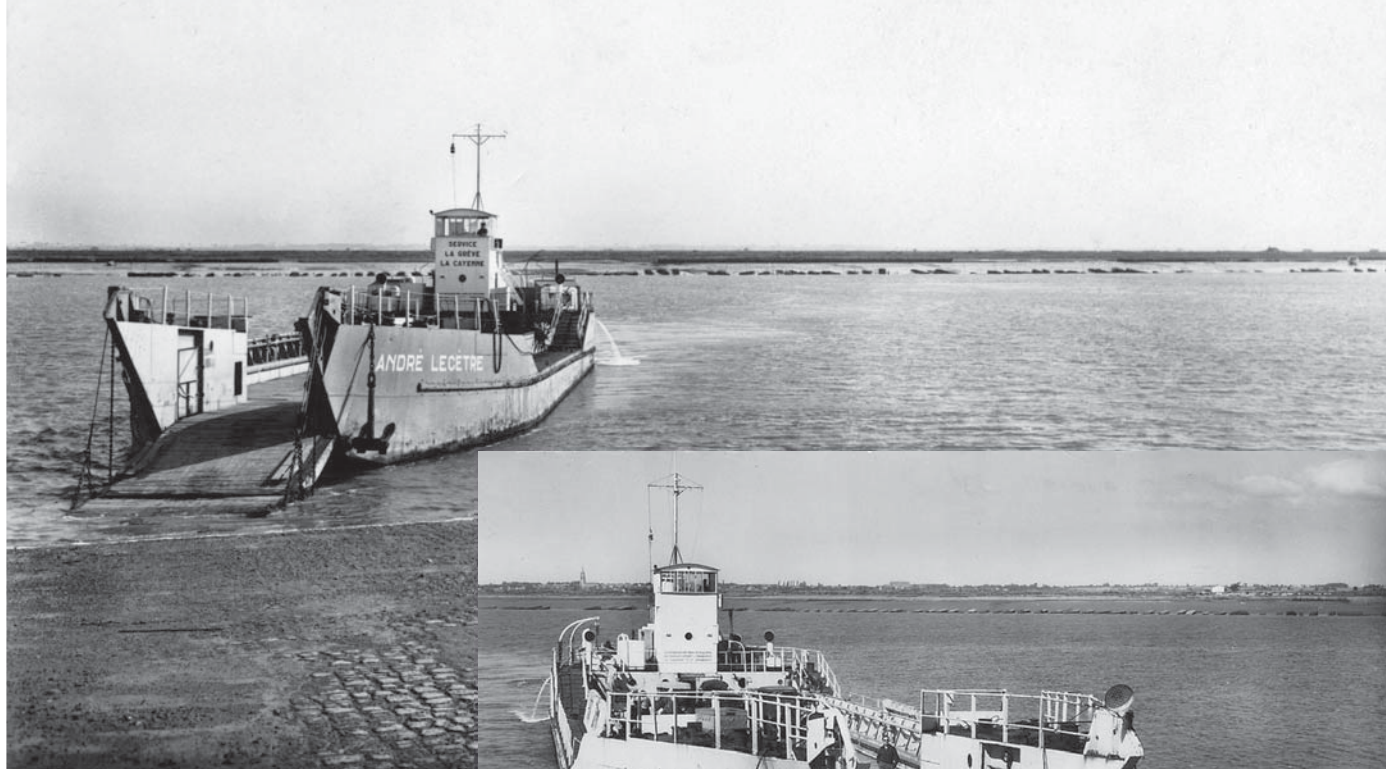
Plusieurs chalands de débarquement type LCT (4), construits pendant la guerre pour participer au débarquement de Normandie, sont devenus, au gré des circonstances de l'après-guerre, des bacs à passagers français, en particulier entre la Charente-Maritime et certaines îles au large de la côte de ce département. Au sein de la « *région départementale des passages de l'eau (RDPE)*»

Avant l'ouverture du pont de l'île d'Oléron, en 1966, plusieurs bacs assuraient la liaison entre l'île et le continent. « *L'époque des bacs, raconte l'historien Philippe Lafon dans *Île d'Oléron Magazine* (2001), suscite bien des souvenirs chez ceux qui les ont empruntés. Les bacs faisaient vraiment partie de la vie insulaire, ils la rythmaient en partie puisque tout passait*

par eux. Une fréquentation régulière des bacs obligeait à en connaître le fonctionnement, les usages, les hommes. Il fallait organiser sa journée et son voyage sur le continent en fonction des horaires de traversées. Les horaires étaient affichés bien en vue à la maison, à côté du calendrier des marées. (...) Quelques règles à observer

Cette carte postale ancienne illustrant notre sujet, symbolise le changement profond dans les relations entre les îles charentaises et le continent. En haut, ce bac est un ancien chaland de débarquement britannique, sans doute le LCT 892 (bien que bac à passagers français, il porte toujours son immatriculation d'origine). En bas, on voit ce qui a remplacé le bac et ses semblables : le pont de l'île d'Oléron, inauguré en 1966. Parallèlement au pont, au premier plan à gauche, c'est l'ancienne route menant à l'appontement, que l'on aperçoit au bout du virage. De l'autre côté du coureau d'Oléron, près du pont également, au fond de l'image, c'est l'autre appontement utilisé autrefois. Coll. JY Brouard.





Sur cette photo de l'*André Lecêtre*, le chaland n'est pas encore modifié (voir l'encadré sur les transformations en bac). Les voitures lors de l'embarquement ou le débarquement franchissaient la rampe avant, et devaient faire un demi-tour sur le pont, tandis que les camions et les cars devaient rouler en marche arrière. Par la suite, sur cette liaison à travers la Seudre, entre La Grève et La Cayenne (ceci est d'ailleurs inscrit sur le devant de la passerelle), le *Lecêtre* a été remplacé par un bac automoteur, plus pratique pour traverser le fleuve.



Une autre vue du bac *André Lecêtre* à La Tremblade. Pour le moment, la rampe avant n'a pas été soudée et reste le seul moyen d'embarquer et de débarquer le matériel roulant. Par rapport à la précédente photo, la coque est claire et le nom du bateau en noir. Les bacs ont eu, selon les époques, soit la coque claire, soit la coque sombre.

à bord : les places situées à l'avant n'étaient guère appréciées car la vue était bouchée par les flancs abritant les postes et par la rampe. Celle-ci était d'ailleurs un lieu de jeu recherché par les enfants, malgré les interdits. Le personnel chargé de l'embarquement n'avait pas son pareil pour ordonner le ballet des véhicules, les placer au centimètre près, qu'il s'agisse d'autobus, de camions, de belles décapotables ou de simples voitures :

« tout le monde devait obéir au doigt et à l'œil des marins placiers ! (...) » Quatre de ces bacs, qui effectuaient également d'intenses traversées en direction de l'île de Ré, au large du même département de la Charente-Maritime, étaient d'anciens chalands britanniques type LCT Mark 4 ; ils ont donc, pendant 10 à 20 ans, transporté ainsi, sur une courte distance, passagers et véhicules en tous genres. Il s'agit des LCT 906 (construit en 1943

au chantier Harland and Wolff à N. Woolwich), LCT 892 (construit par Mac Lellan à Bo'ness (Borrow in Furness) en 1943), LCT 1008 (construit par Stockton à Thornaby, lancé le 14 septembre 1943 et achevé avant la fin du mois) et LCT 1131 (idem, lancé le 31 décembre 1943 et achevé en janvier 1944). Bateaux de seconde, voire de troisième main, ils provenaient de la flottille des 50 allégieurs du Port autonome de Bordeaux, eux-



Toute une époque : une traversée de la Seudre à bord de l'*André Lecêtre* à ses débuts comme bac à passagers, avec quelques automobiles, quelques vélos... Au pied de la passerelle, est inscrite la mention : « *Les voyageurs sont priés de descendre des véhicules pendant l'embarquement, la traversée et le débarquement.* » Mais l'hiver, chacun reste calfeutré dans sa voiture... On remarque aussi le pont surélevé et fait de planches de bois de sapin.