



Le croiseur BAP *Almirante Grau* (1973 – 2017), à l'occasion de son départ des eaux territoriales du Pérou, le 8 juillet 2022 (© Gastón Gaviola).

Quelques Actualités

Juillet – août 2022

Thibault LAMIDEL

La rubrique n'est plus tenue à partir de ce numéro par M. Jean MOULIN. Et votre nouveau serviteur espère que vous apprécierez de trouver ici quelques jalons remarquables dans l'évolution des flottes militaires de la planète depuis le 1^{er} juillet 2022. Des points plus circonstanciés relatifs à la Marine nationale, à la guerre opposant l'Ukraine à la Russie ou à certaines évolutions des capacités opérationnelles en mer seront proposés dans les numéros suivants.

Une page d'histoire navale avait été ouverte par la « frégate-cuirassée » *Gloire* (1860-1879), considérée comme étant le premier cuirassé de l'histoire navale car adaptée, par son armement, et sa ceinture cuirassée, aux obus explosifs « à la Paixhans » et aux canons à chargement par la culasse associés qui firent des ravages à l'encontre de chacune des escadres des protagonistes de la guerre de Crimée (4 octobre 1853 - 30 mars 1856). De construction en bois, la *Gloire* fut dépassée par la *Couronne* (1862-1909), construite sur les mêmes plans mais légèrement modifiés afin de figurer une coque entièrement en fer. Le CLM-81BAP *Almirante Grau* (1973-2017) de la marine du Pérou – l'ancien C-801 Hr.Ms. *De Ruyter* (1953-1972) –, était le dernier « croiseur canons » en service. Sa conception reposait donc sur une protection constituée de blindages et un armement constitué d'une batterie principale conçue pour la lutte anti-surface – mais aussi anti-aérienne – avec quatre tourelles doubles de 152 mm. Il a été vendu à la démolition, pour la modique somme d'environ 1,1 million de dollars, le 14 février 2022. Son remorquage a débuté le 8 juillet 2022 pour s'achever le 15 juillet 2022 par un accostage au quai de la société acquéreuse ADELCA, situé devant l'île de Santay (Guayaquil, Équateur). Une page d'histoire navale se tourne définitivement.

Note :
Les dates indiquées entre parenthèses après le nom d'un bâtiment précise la date d'admission au service actif.
Le chiffre contenu entre parenthèses après le nom d'un type ou d'une classe de bâtiments, de chantier naval ou de pays indique le nombre d'unités existantes pour ce type ou cette classe.

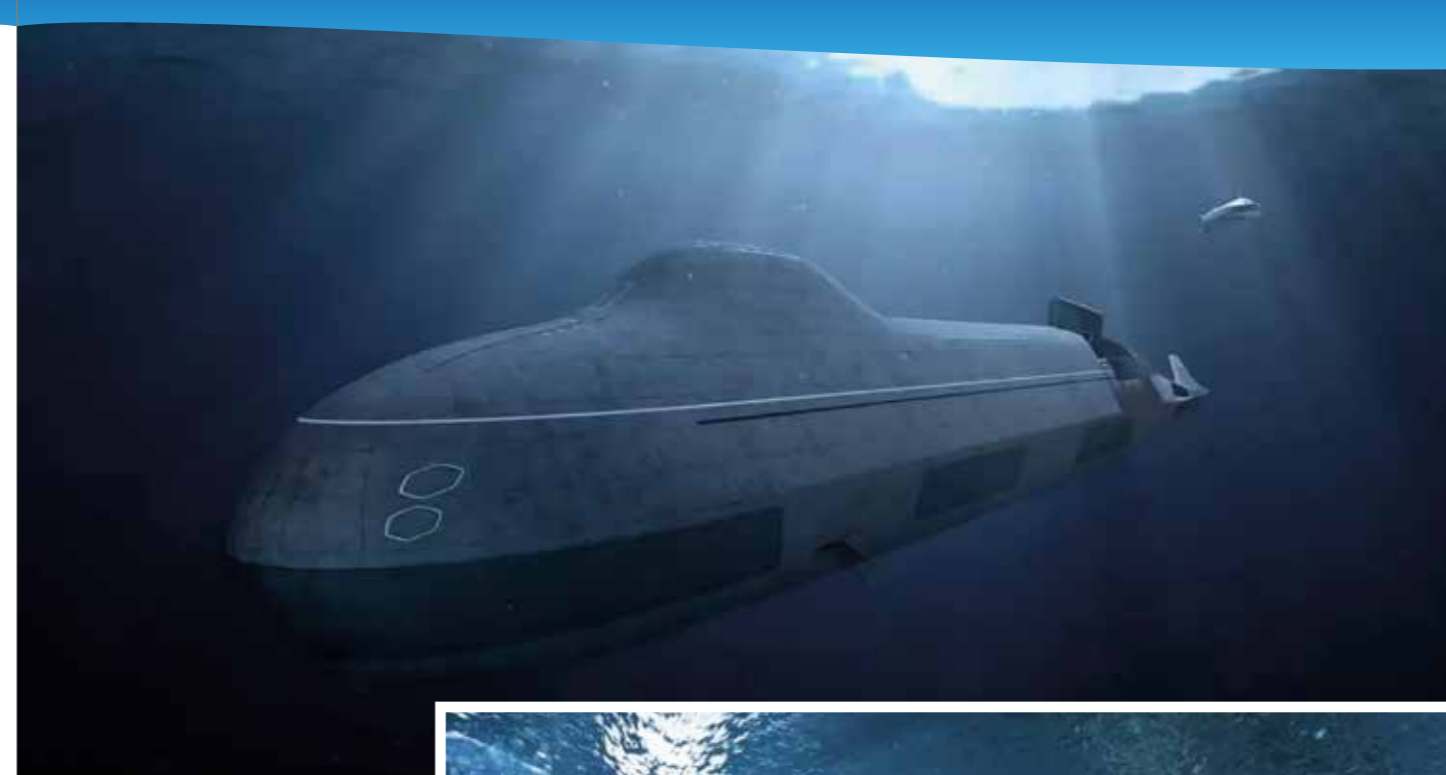
Océan Atlantique

Flotte maritime militaire de Russie

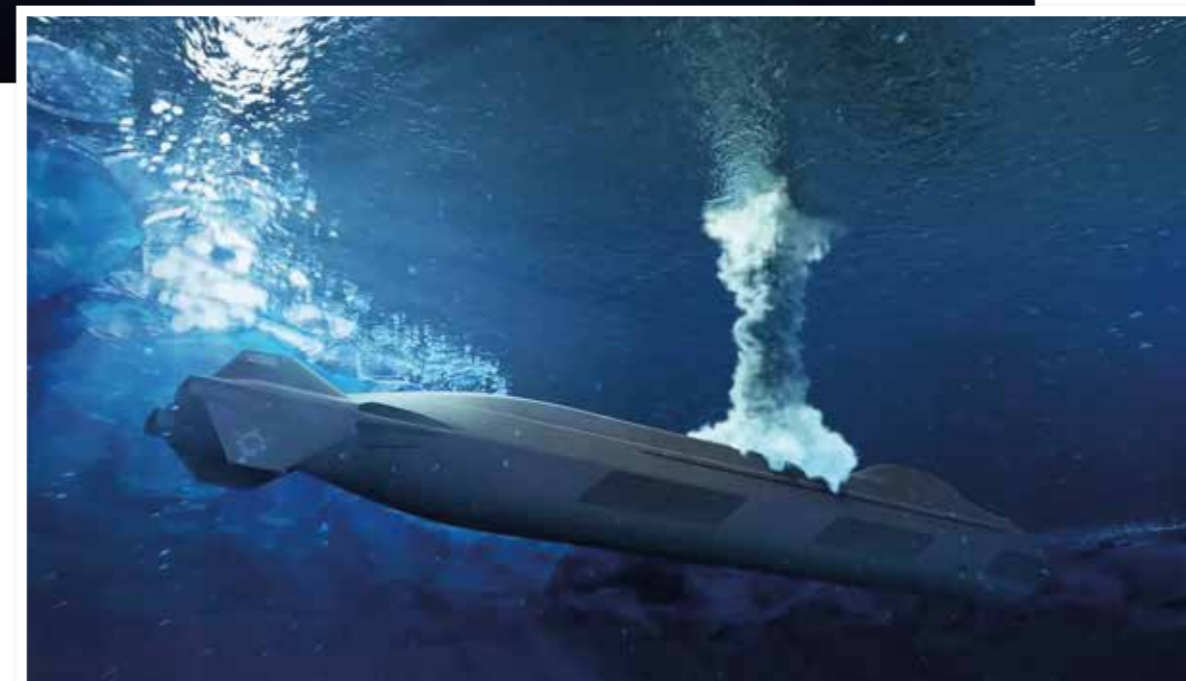
Le Président de la Fédération de Russie, M. Vladimir Poutine, a signé, le 31 juillet 2022, la nouvelle doctrine maritime russe qui prend la succession de celle adoptée en 2015. Les priorités sont réévaluées en faveur de la zone Arctique, du contrôle de la route maritime du Nord. Des conséquences de l'admission au sein de l'Alliance atlantique de la Suède et de la Finlande qui aura des effets sur la situation en mer Baltique ou encore dans le Grand Nord. Il en découle que l'accent pourrait être mis une nouvelle fois sur la maîtrise du volume sous-marin et donc les programmes de sous-marins et de drones associés au détriment des bâtiments de surface de fort tonnage.

Le projet de sous-marin stratégique (РПКЧ / RPKSN) à propulsion nucléaire de cinquième génération dénommé Арктик / Arktur, conçu par le bureau d'études TsKB MT Rubin, a été présenté au salon Army-2022 (15 - 21 août 2022) sur le stand de la Marine russe et non pas celui de l'industriel : soulignant l'intérêt de celle-ci pour ce projet qui a fait l'objet d'une analyse par Benjamin Gravis (Red Samovar, 23 août 2022). Les choix architecturaux présentés ne sont pas sans rappeler ceux arrêtés par Malakhit pour le projet de Sous-marin Nucléaire d'Attaque (SNA) de cinquième génération, dénommé dans un premier temps Khaski (2016) puis Laïka (2019) : l'ezd. 545.

La silhouette générale confirme des évolutions architecturales significatives vis-à-vis des Sous-marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (SNLE) des lzd. 955 / 09551 (code OTAN : Boreï / Boreï-A) : le déplacement est annoncé comme ayant été réduit



Projet de sous-marin stratégique (РПКЧ / RPKSN) à propulsion nucléaire de cinquième génération dénommé Арктик / Arktur (© TsKB MT Rubin).



de 20 %, soit environ 11 776 tonnes en surface pour 19 200 tonnes en plongée alors que les Boreï-A déplacent 14 720 tonnes en surface et 24 000 en plongée. Cela laisserait augurer une coque longue d'environ 134 mètres pour un plus fort diamètre de 15,7 mètres. L'équipage est d'environ 100 sous-marinière, ce qui constituerait un « plancher » en la matière. Ce projet matérialise ce à quoi pourrait ressembler un futur SNLE russe devant entrer en service à l'horizon 2050 pour opérer dans les « eaux froides ».

La coque hydrodynamique est en « forme de diamant », à l'instar de ce qui était perceptible dans les formes des Sous-marins Nucléaires d'Attaque type Astute (7) et plus prononcés et arrêtés sur les Type 216, Type 218 et Dolphin israéliens et, surtout, Type 212CD / Type 212CD Expeditionary (TKMS) : serait-ce une architecture appelée à se généraliser face aux sonars ATBF / UBF ? Le massif (présentant dix ouvertures pour autant d'aériens) est très à l'avant de la coque et caréné au point de presque s'y fondre. Un revêtement en tuiles anéchoïques semble couvrir toutes les surfaces extérieures.

L'appareil à gouverner est un nouveau type « H », avec deux barres de plongées verticales et dont les moitiés supérieures et inférieures sont chacune légèrement inclinées vers l'intérieur. Des barres de plongée horizontales avant rétractables sur la partie basse de la coque, au droit du massif, sont visibles sur la maquette. Leur position invite à considérer un nouveau système de tranquillisation de la plateforme lors du lancement des missiles Mer-Sol Balistiques Stratégiques (MSBS).

Le TsKB MT Rubin évoque une propulsion entièrement électrique, sans ligne d'arbre : cela est à rapprocher des considérations souvent évoquées pour le projet de la DARPA Tango Bravo ainsi que les programmes de SNLE américains type Columbia (12) et britanniques type Dreadnought (4). Un réacteur nucléaire fournit toujours l'énergie du bord. Les réflexions et études amont vont-elles jusqu'à considérer de réunir générateur de vapeur et turbo-alternateur dans l'enceinte du réacteur, avec une nouvelle architecture à boucles (très) courtes ? Rien n'est dit quant à la probable adoption de batteries type lithium-ion. Et la puissance électrique est délivrée à deux propulseurs latéraux noyés entre le prolongement de la coque jusqu'à

FAIRE RENAIÎTRE LE PASSÉ !

Michel Ledet, photos Marie Pierre et Mark Haem



La Taverne du Jean-Bart où l'on peut se régaler de plats simples et généreux, de la cuisine régionale comme le célèbre « potjevleesch » ainsi que le fameux Steak de saumon fumé façon fish and chips ou le Welsh au saumon fumé...

C'est en effet le pari auquel s'attèle l'équipe de l'Espace Tourville à Gravelines, dans le département du Nord. Un pari suffisamment rare dans notre pays pour que Navires & Histoire vous le présente dans ses pages.

Le projet consiste en la construction grandeur nature d'un vaisseau de ligne représentatif de la grande Marine de Louis XIV, en l'occurrence baptisé *Jean-Bart*. Ce nom n'est pas un hasard puisque, comme on le sait, Dunkerque est « la » cité du célèbre marin flamand ; les membres de l'association l'ont donc choisi tel un symbole.



L'incroyable reconstruction du Jean-Bart par l'association Tourville de Gravelines. (© Brochure de l'association)



L'équipe est composée de cinq charpentiers, là ou 600 travailleurs étaient à pied d'œuvre au XVII^e.

Découvrez l'avancement de la reconstruction du Jean-Bart et montez à bord !

Tout débute au début des années quatre-vingts, lorsque Christian Cardin, géologue, déclare aux affaires maritimes de Cherbourg la découverte de six épaves de vaisseaux gisant au large du port de Saint-Vaast-la-Hougue. L'amiral Tourville y avait subi une défaite les 2 et 3 juin 1692 en voulant défendre ses navires laissés à l'ancre (selon les ordres reçus), contre une flotte rassemblée par les principaux pays européens. Manque d'initiative, ordres et contre-ordres coûtent alors à Louis XIV l'essentiel de sa flotte. Notons que cette bataille (qui n'en fut pas une réellement), s'inscrit dans le contexte de la guerre dite de la Ligue d'Augsbourg durant laquelle le souverain français veut remettre sur le trône d'Angleterre le roi déchu Jacques II. Cependant, cette ligue est à l'origine formée pour faire face à la politique générale d'annexion de Louis XIV.

Mais revenons au projet de l'association Tourville, ambitieux puisque la construction du *Jean-Bart* doit être entreprise avec les outils et les méthodes de l'époque, selon des plans du XVIII^e siècle. Rien de simple donc et à coup sûr un travail de longue haleine. D'autant qu'il s'agit d'un vaisseau de premier rang de 84 canons. C'est dans ce but que Christian Cardin crée en 1992 l'Association Tourville. Après avoir trouvé un site pouvant accueillir le projet, il a fallu y implanter diverses installations des différents corps de métiers intervenant dans ce type de construction. C'est ainsi que sont construits autour du chantier lui-même un bureau pour les charpentiers, une forge, un atelier pour les sculpteurs, une dalle de traçage puis un petit musée et même une saurisserie où l'on recycle en partie les déchets de bois des charpentiers en fumant du poisson, sans oublier une taverne où les visiteurs peuvent se désaltérer ou se restaurer. Les plats qui y sont cuisinés mettent évidemment à l'honneur la cuisine flamande. L'établissement organise aussi des soirées avec des événements musicaux

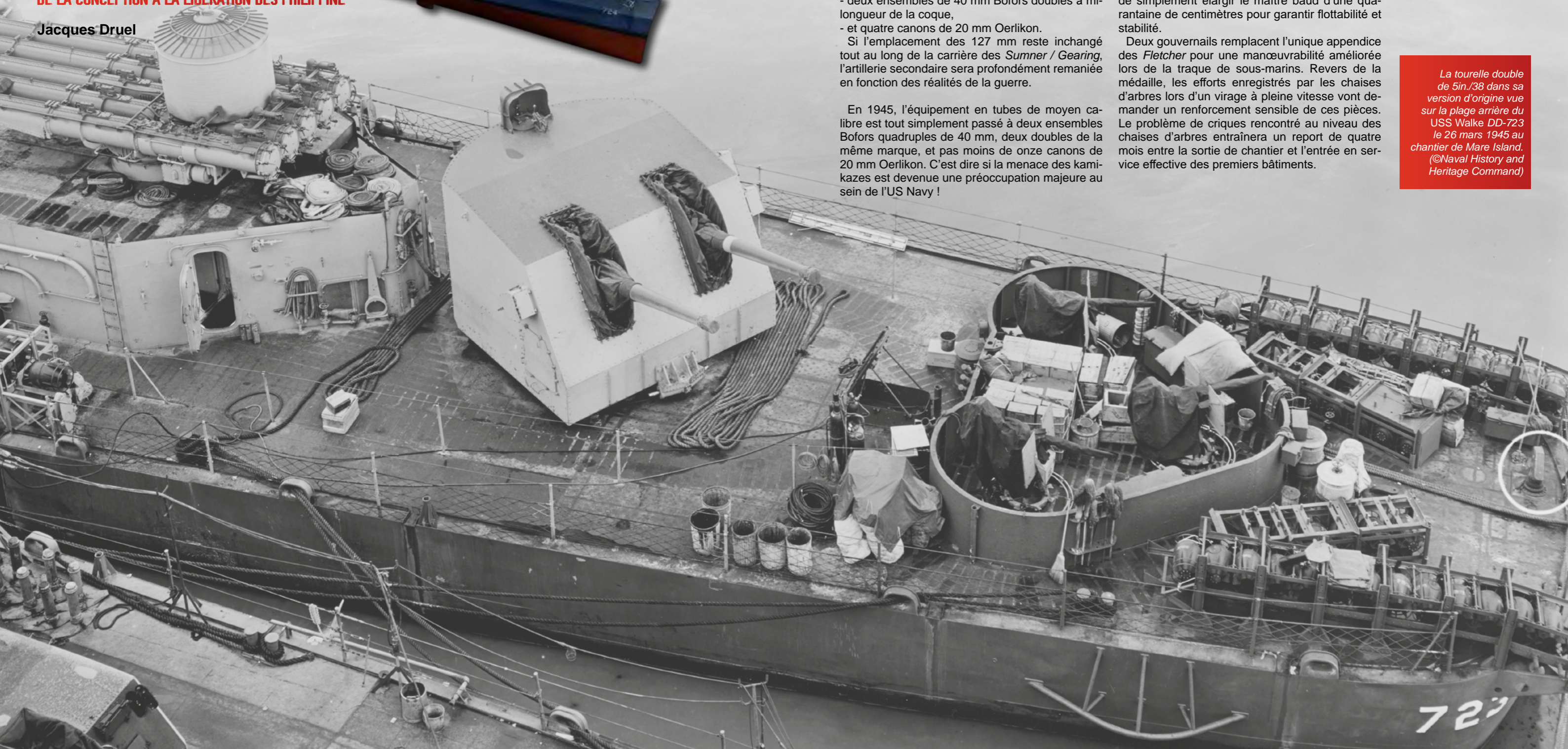


LES CLASSES ALLEN M.SUMNER ET GEARING DANS LA GUERRE DU PACIFIQUE – 1^{RE} PARTIE



DE LA CONCEPTION A LA LIBERATION DES PHILIPPINE

Jacques Druel



Dernières classes de destroyers construites par les États-Unis pendant la guerre, les *Allen M. Sumner* (connus plus communément comme *Sumner*) et *Gearing* sont simplement une évolution des *Fletcher* qui les précèdent.

Dès la fin 1941, le General Board s'inquiète de l'importance de la menace aérienne contre les escadres en mer.

Si les 40 mm Bofors et 20 mm Oerlikon offrent une protection rapprochée pour chaque navire, leur portée reste limitée et sans réelle utilité pour le reste d'une formation. Il n'y a donc pas de possibilité de créer un écran de DCA efficace à l'échelle d'une Task Force.

Seul le canon de 5in./38 (127 mm) possède les caractéristiques requises pour réussir cette couverture.

Après plusieurs semaines d'études, l'organisation de l'artillerie est figée de la façon suivante :

- deux tourelles doubles de 127 mm sur l'avant,
- une sur la plage arrière,
- deux ensembles de 40 mm Bofors doubles à mi-longueur de la coque,
- et quatre canons de 20 mm Oerlikon.

Si l'emplacement des 127 mm reste inchangé tout au long de la carrière des *Sumner / Gearing*, l'artillerie secondaire sera profondément remaniée en fonction des réalités de la guerre.

En 1945, l'équipement en tubes de moyen calibre est tout simplement passé à deux ensembles Bofors quadruples de 40 mm, deux doubles de la même marque, et pas moins de onze canons de 20 mm Oerlikon. C'est dire si la menace des kamikazes est devenue une préoccupation majeure au sein de l'US Navy !

En comparaison des *Fletcher*, les *Sumner/Gearing* ont une puissance de feu augmentée de 20 % pour l'artillerie de 127 mm, et de près de 50 % en ce qui concerne les tubes de moyen et petit calibre, pour une augmentation négligeable du déplacement, ce qui constitue un compromis très acceptable à ce moment de la Guerre du Pacifique.

Au début de 1945, on arrivera même à débarquer le groupe de tubes lance-torpilles arrière pour ajouter un troisième 40 mm Bofors quadruple, et remplacer les 20 mm Oerlikon simples par des doubles.

Même si l'attaque à la torpille n'est plus la mission première des destroyers, à l'origine deux ensembles quintuples de 533 mm sont implantés dans l'axe central de la coque. Deux rails pour charges de profondeur et six mortiers grenadeurs complètent l'ensemble.

Le temps manquant pour concevoir un nouveau type de destroyer, les ingénieurs se contentent de reprendre le dessin de coque des *Fletcher* et de simplement élargir le maître baud d'une quarantaine de centimètres pour garantir flottabilité et stabilité.

Deux gouvernails remplacent l'unique appendice des *Fletcher* pour une manœuvrabilité améliorée lors de la traque de sous-marins. Revers de la médaille, les efforts enregistrés par les chaises d'arbres lors d'un virage à pleine vitesse vont demander un renforcement sensible de ces pièces. Le problème de criques rencontré au niveau des chaises d'arbres entraînera un report de quatre mois entre la sortie de chantier et l'entrée en service effective des premiers bâtiments.

La tourelle double de 5in./38 dans sa version d'origine vue sur la plage arrière du USS Walke DD-723 le 26 mars 1945 au chantier de Mare Island. (©Naval History and Heritage Command)



477

FERRYVILLE. — Arsenal de SIDI-ABDALLAH.
Torpilleur au dock de carénage.

ND. Phot.

L'arsenal de Sidi-Abdallah à Bizerte-Ferryville où vont être réparés et entretenus les croiseurs légers de la 10^e D.C.L. (Carte postale ND Photo)

L'ODYSSÉE DE LA CLASSE FANTASQUE

6^e et dernière partie : années 1945 et suivantes

René Alloin

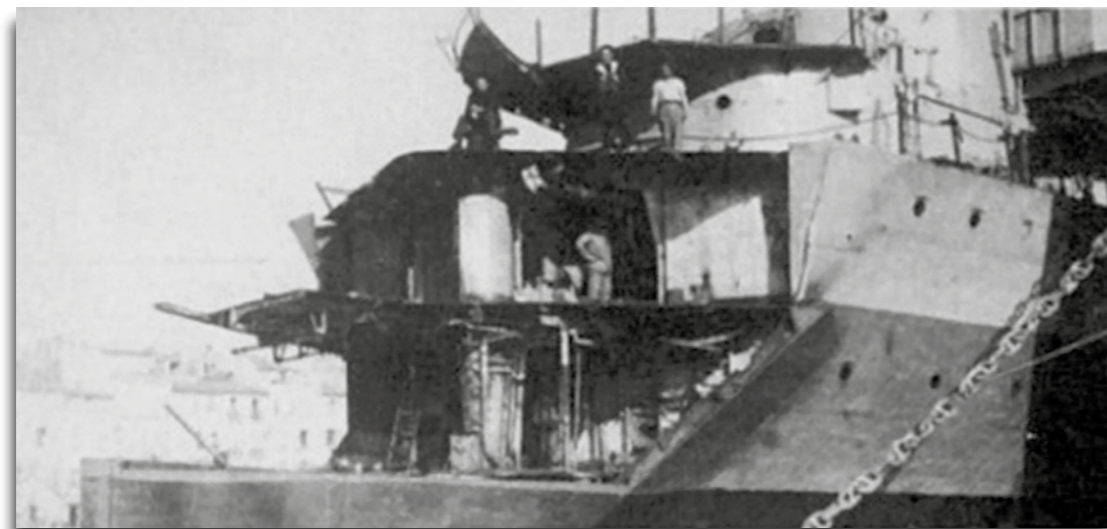
L'année 1945 verra enfin la fin de la guerre en Europe puis en Asie. Sur les six contre-torpilleurs de la classe Le Fantasque, trois sont encore présents mais aucun n'est opérationnel au début de cette année. Il était initialement prévu que la 10^e D.C.L. au complet soit déployée en Extrême-Orient mais les événements survenus en décembre 1944, entre *Le Malin* et *Le Terrible*, vont bouleverser les prévisions.

Premier trimestre 1945

Au 1^{er} janvier 1945, les trois bâtiments de la 10^e D.C.L. sont ainsi dispersés :

Le Fantasque : il entre en grand carénage à

Bizerte, au bassin de Sidi-Abdallah, le 14 janvier 1945 pour des travaux importants de longue durée. De nombreux officiers et officiers mariners sont débarqués pour être transférés sur d'autres bâtiments, comme la *Jeanne d'Arc* ou le *Montcalm*. D'autres arrivent et sont immédiatement confrontés à la pénurie des stocks de rechange et à la priorité donnée par les Alliés à leurs propres navires. Ce sont encore les bâtiments sabordés à Toulon et l'épave de *L'Audacieux* qui sont mis à contribution. Le grenadeur de sillage est remplacé par un grenadeur anglais de type S et les systèmes de visée par des appareils français modèle 1940 récupérés à Toulon. Le sondeur à ultrasons, l'émetteur de 600 watts à ondes moyennes et le

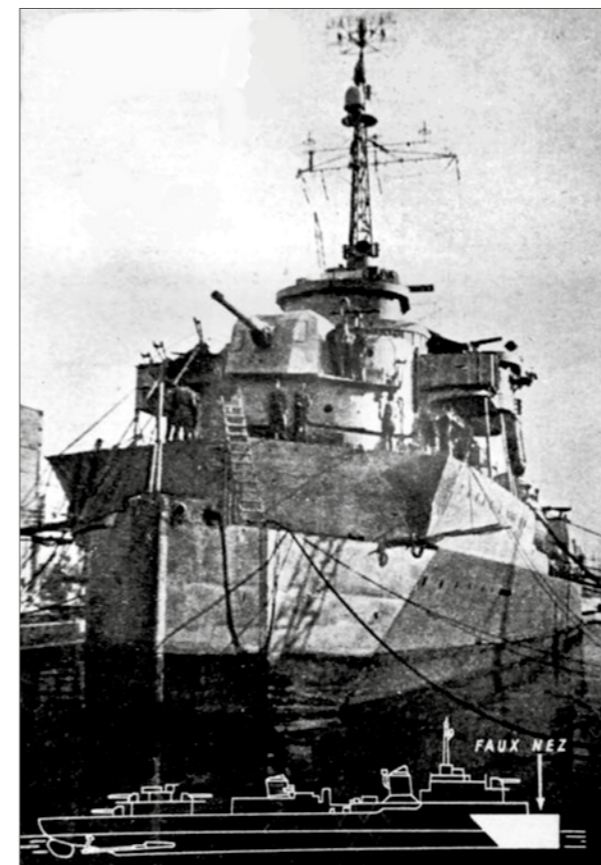


Le Malin dans le port de La Ciotat, en attente de la remise en état de sa proue écrasée lors de la collision avec Le Terrible. (DR)



La grande grue de l'arsenal de Sidi-Abdallah. (Carte postale ND photo)

Entré au bassin à Naples, Le Malin est équipé d'une étrave provisoire pour rejoindre Toulon. (Site atf40.1fr1.net)

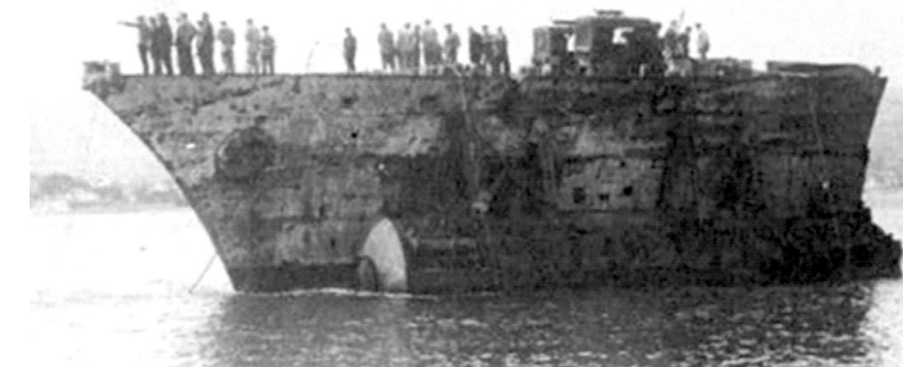


radar de navigation SF sont changés. Un local destiné à loger un radar d'artillerie anglais est construit entre la passerelle et la cheminée. Un diffuseur d'ordres Siemens avec quatre postes récepteurs munis d'amplificateurs et de haut-parleurs est installé tandis que deux Oerlikons de 20 mm complémentaires prennent place sur le rouf milieu. Un examen des machines mené par l'ingénieur Lacoste de la société Indret, arrivé par avion, montre qu'il est urgent d'envoyer les rotors des turbines en France pour être équilibrés, cette opération ne pouvant se dérouler à Bizerte. C'est encore *L'Audacieux* qui fournira ses rotors au *Fantasque*. Le 31 janvier, l'hélice bâbord et le 15 février, l'hélice tribord sont livrées en provenance de Toulon, afin de remplacer les anciennes percées par la cavitation. *Le Terrible* immobilisé va fournir son bouilleur et attendra celui en provenance de France qui arrivera au deuxième trimestre 1945.

Le 25 janvier, le capitaine de frégate Bertrand Géli est promu au grade de capitaine de vaisseau. Équipé de ses nouvelles hélices et sa coque récemment repeinte, *Le Fantasque* sort du bassin le 4 février mais les travaux se poursuivent avec notamment l'installation du radar de direction de tir anglais type 285-P4. Le 28 février, le vice-amiral Philippe Auboyneau, futur commandant des forces navales d'Extrême-Orient se rend à bord du *Fantasque* qui poursuit sa préparation pour aller affronter les Japonais.

Le Malin : à la suite de son abordage le 25 décembre avec *Le Terrible*, *Le Malin* regagne Naples en marche arrière, sa proue étant totalement détruite. L'enquête ayant démontré l'entière responsabilité du *Malin*, son commandant, le capitaine de frégate Henri Ballande, est relevé de ses fonctions. Le 22 janvier, *Le Malin* entre au bassin à Naples pour le découpage de sa proue et la mise en place d'une étrave provisoire. Après un peu plus d'un mois de réparations, il quitte Naples le 26 février pour gagner Toulon qu'il atteint deux jours plus tard. Sur le parcours, une cérémonie se déroule sur les lieux de la collision afin de rendre hommage aux 67 tués du *Malin*, dont 16 permissionnaires du *Fantasque* et aux 8 tués du *Terrible*. Il entre en réparations dans le chantier de La Ciotat le 9 mars. Auparavant, *L'Indomptable*, sabordé le 27 novembre 1942, a été renfloué et sa proue a été découpée sur une longueur de 22 mètres et conduit à La Ciotat pour être greffé sur l'avant du *Malin*. Les travaux vont se poursuivre jusqu'au 5 novembre 1945. Dans la course avant, une plaque est installée à l'emplacement de la liaison entre les deux navires et porte la mention : « Ici finit Le Malin ».

Le Malin est réparé avec l'apport de la proue de L'Indomptable renfloué à Toulon après son sabordage en novembre 1942. (DR)



LES MARINES FRANÇAISES ET ALLIÉES EN RUSSIE DU NORD [1] 1916-1919

AUTOUR DES OPÉRATIONS MARITIMES ET FLUVIALES

Marc Saibène

Les marines alliées sont présentes en mer Blanche dès le début de la guerre. Elles assurent, dans cette mer difficile d'accès, d'indispensables liaisons militaires et commerciales.

Au moment de la Révolution, l'intervention de troupes alliées sur les côtes de l'océan arctique fait réponse à l'armistice de Brest-Litovsk signé entre le gouvernement bolchevique russe et les Allemands. Non seulement ce traité libère plus d'un million de prisonniers allemands et plusieurs armées qui se retournent sur le front de l'ouest, mais il laisse aussi redouter l'occupation d'un territoire stratégique comprenant les ports de Mourmansk et Arkhangelsk, et entraînerait la perte d'une grande quantité de matériels que les Alliés ont accumulés là pour les besoins des armées du Tsar et pour la Roumanie. On craint enfin qu'Arkhangelsk soit transformé en base sous-marine pour la marine allemande.

Le haut état-major allié envisage donc deux objectifs :

- assurer la garde des approvisionnements et armements accumulés dans les dépôts de Mourmansk et Arkhangelsk ;
- former un nouveau front qui aura pour but de fixer, avec le moins de troupes possible, un maximum de divisions allemandes.

Or, toute intervention dans cette région du Grand Nord ne pourrait s'effectuer par mer que dans les courts mois d'été. Le reste du temps, les approches sont entravées par les glaces, et le pays impraticable. C'est du moins l'opinion établie dans les milieux maritimes. Toutefois, si le port d'Arkhangelsk gèle effectivement dès le mois de décembre, la mer blanche reste libre de glaces pendant le mois de janvier et des vapeurs solidement construits peuvent donc atteindre Economia.

Arkhangelsk et Mourmansk dans la guerre

À la déclaration de guerre, la France et la Russie appliquent les accords militaires de 1893. La France, entraînée dans le problème slave avec des arrière-pensées belliqueuses contre l'Allemagne, souhaite que son alliée ouvre un front nord, qui soulagerait d'autant ses frontières, alors que la Russie attend en retour une importante aide en matériel militaire et en charbon que l'on ne pourra lui fournir que par les voies maritimes. La Russie est en effet géographiquement isolée des alliés européens par des frontières maintenant ennemies et par la neutralité turque. La route d'extrême Orient - par le port de Vladivostok - étant à l'évidence trop longue, seule la route du nord passant au-dessus de l'Angleterre, longeant la Norvège pour entrer dans la mer Blanche puis sur Arkhangelsk, restera utilisable. Toutefois, les glaces règnent sur ces mers une bonne partie de l'année et en limitent sérieusement les accès. Pourtant, l'approvisionnement militaire de la Russie, qui manque notamment de fusils, et de la Roumanie, dont on espère négocier la neutralité bienveillante et bientôt l'entrée en guerre à nos côtés, devra passer par cette voie.

Donnant sur l'océan glacial arctique, le mouillage d'Alexandrovsk, à l'embouchure du fleuve Tuloma, présente le premier point d'atterrissage des transports, mais si la rade est sûre, les appointements sont quasi inexistantes et les voies d'évacuations très limitées. Plus à l'intérieur du golfe de Kola, Port Mourmansk est en construction. Il ne sera partiellement utilisable qu'à compter d'avril 1916, mais comptera bénéficier à ce moment-là d'une précieuse voie de chemin de fer en cours de réalisation.

Ce théâtre rigoureux limite la navigation maritime pendant plusieurs mois de l'année. La mer Blanche reste cependant libre de glace jusqu'au mois de janvier. (M. Saibène)



Vue du mouillage d'Ekaterini, près d'Alexandrovik. (DR)

Implanté dans la mer Blanche, Arkhangelsk est alors la capitale administrative de la Russie du Nord, une contrée plus vaste que la France, mais comptant seulement un habitant pour près de deux kilomètres carrés, siège d'un évêché orthodoxe, d'une amirauté et d'une école de navigation. La ville, qui compte 35 000 habitants (en 1914), est située sur la rive est du fleuve Dvina. C'est un grand et large port, permettant l'évolution facile des bateaux sur des fonds d'une vingtaine de mètres, mais mal équipé et libre seulement sept mois de l'année¹. L'industrie y est entièrement dédiée au commerce du bois. Or, cette caractéristique n'avait jusque-là guère nécessité d'infrastructures importantes. On y compte quatre piers et quelques quais, mais les grues manquent et les hangars sont insuffisants. Il est donc à craindre que ces postes soient vite encombrés et beaucoup de marchandises gaspillées si l'on ne parvient pas à les évacuer avant l'hiver...

tion originale est trouvée par notre attaché naval à Petrograd³, le Lieutenant de Vaisseau Gallaud, qui organisera bientôt le déchargement des navires en baie de Kola et acheminera le matériel par voie ferrée et convois de traîneaux tirés par des rennes et des chevaux : 205 000 fusils et 43 millions de cartouches seront ainsi transportés.

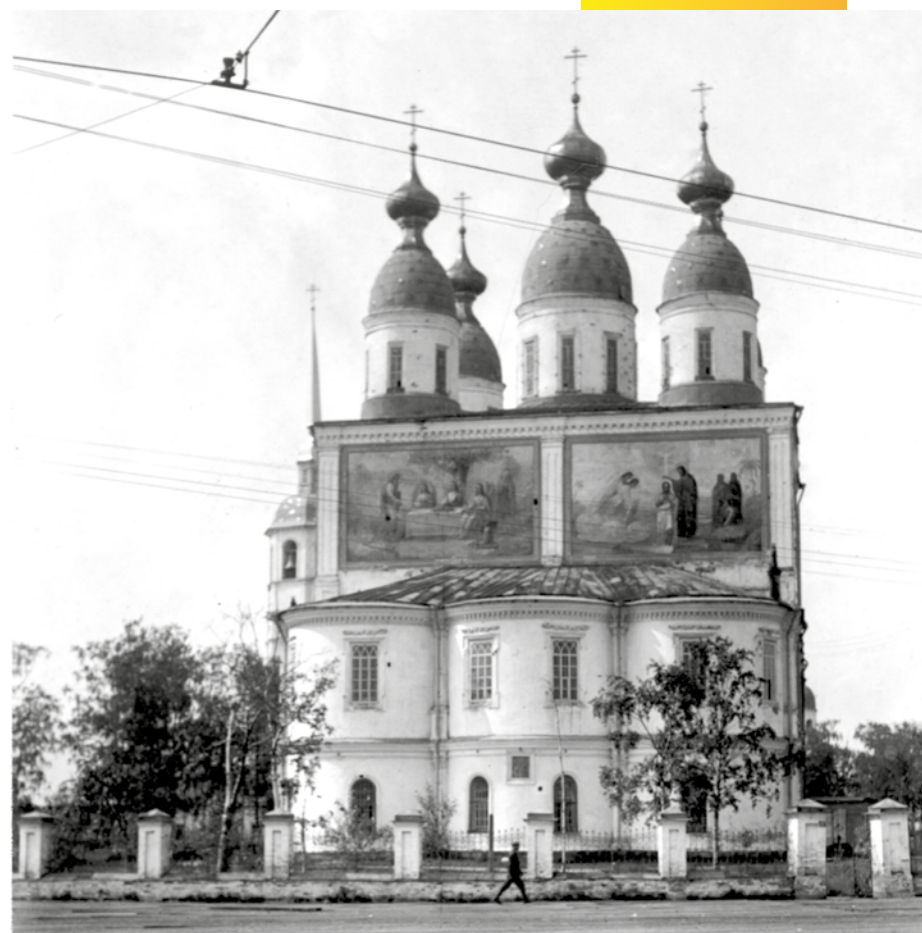
Sur un plan plus large, les relations d'états-majors sont étroites et soulignées par des visites d'État. On notera ainsi, courant 1916, la visite du sous-secrétaire d'État à l'armement, le député Albert Thomas qui après avoir visité les usines de Petrograd et Moscou ne manque pas de clore son voyage par Arkhangelsk d'où il embarque le 8 mai 1916 à bord du croiseur auxiliaire français *La Champagne*. Sa visite s'achève d'ailleurs en même temps que le séjour de M. et Mme le Ministre Viviani qui embarquent de conserve. Ce navire est, depuis le début de l'année, affecté aux liaisons entre Brest et Alexandrovsk, puis Arkhangelsk, mais il est là aussi, et surtout, pour finaliser un accord établi au cours de l'hiver 1915-1916 entre le Tsar le M. Paul

Ce théâtre, couvert stratégiquement par la Royal Navy, sera donc exploité par la marine marchande britannique qui, en l'occurrence, met ses navires à disposition de la France tant pour l'exportation réclamée par les Russes - chargeant à Brest et Saint-Nazaire - que pour l'importation des céréales, de l'alcool et du bois souhaités en retour.

Tout au long de l'année 1915, la compagnie maritime canadienne Hudson Baie assure la majeure partie du trafic², tandis que l'on aménage les équipements : trente piers sont construits, ainsi que de nouveaux appointements. En septembre cent vapeurs sont sur rade, et il en arrive encore. À cette date, Arkhangelsk a atteint les limites de ses possibilités, non plus du fait des capacités portuaires, mais par l'engorgement des moyens de transport. Les Britanniques sont ainsi contraints à maintenir des navires chargés sur rade : malheureuse solution qui, du fait d'un hiver précoce, bloquera dans les glaces 113 navires qui auraient été utiles sur d'autres fronts... Le War Office ne cachera pas son mécontentement et l'Amirauté britannique en rejettera la responsabilité sur les autorités locales : « la pire des choses est l'incompétence, la paresse et la corruption des fonctionnaires, joints au manque absolu de système ». Les autorités françaises, pour leur part, recherchent encore un moyen de faire parvenir à l'armée russe le million de fusils et les munitions correspondantes nécessaires à la reprise de leur offensive. Une solu-

1 - Le trafic ordinaire est en principe fermé du 1^{er} janvier au 1^{er} juin. Toutefois, cette période peut être réduite de un ou deux mois par l'emploi de navires brise-glaces.
2 - D'avril à août, les navires marchands vont décharger 469 000 tonnes de matériels.
3 - En 1914, lors de la déclaration de guerre, le nom de Saint-Petersbourg, jugé de consonance trop Allemande, est russifié en Petrograd.

Symbole de la ville d'Arkhangelsk : sa magnifique cathédrale. (ECPAD)

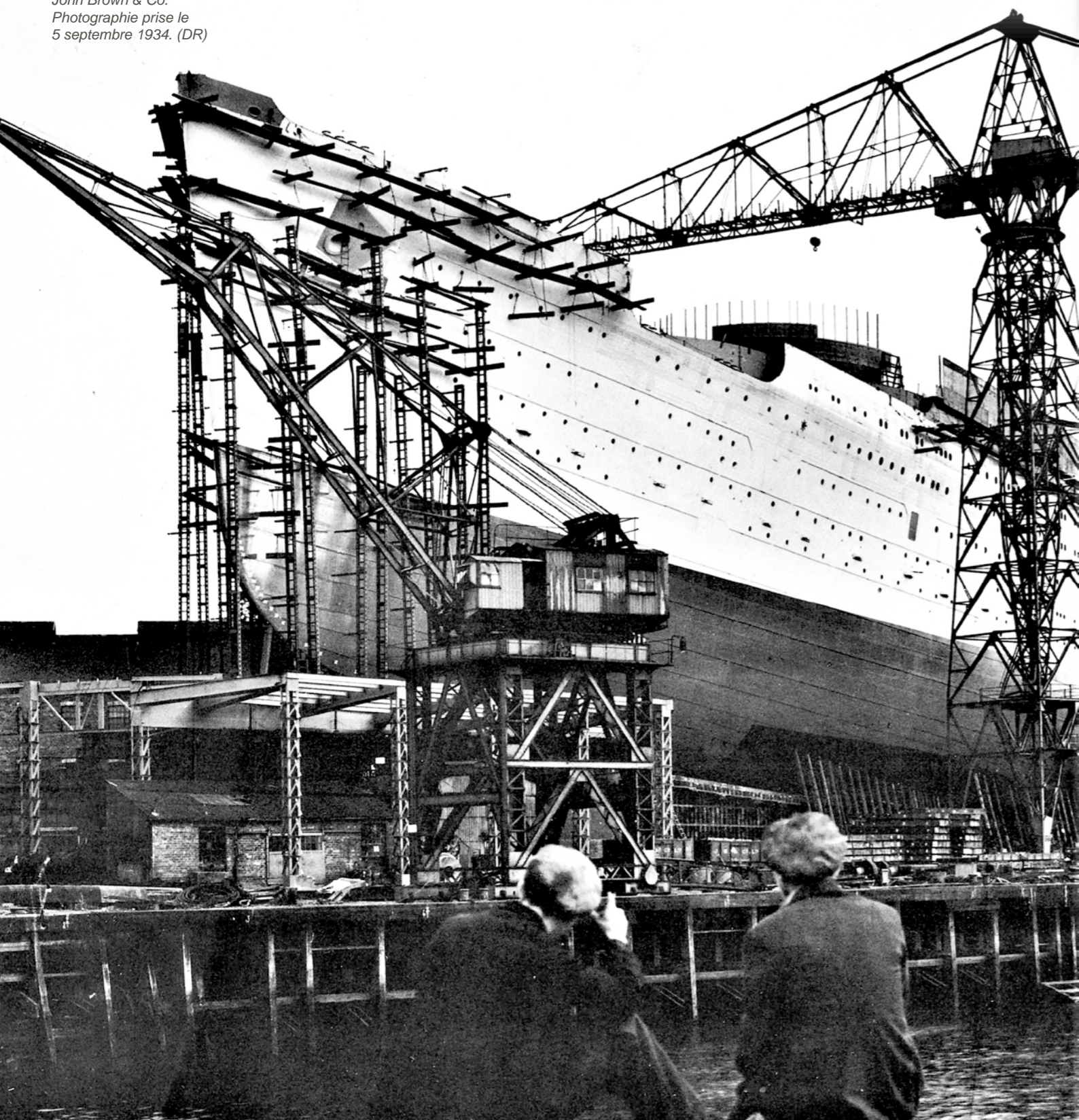


LE RMS QUEEN MARY

ou le destin original d'une "Old Lady"

Philippe Caresse

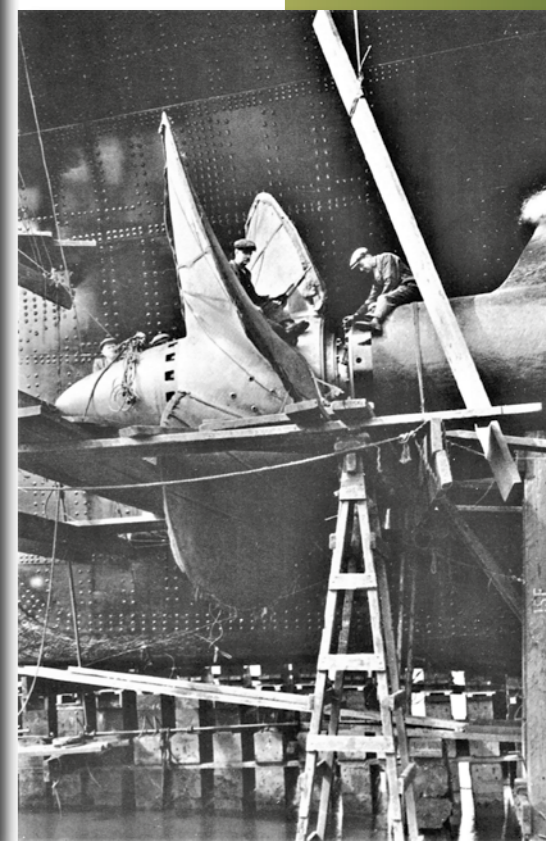
Le Queen Mary en construction au chantier John Brown & Co. Photographie prise le 5 septembre 1934. (DR)



La passerelle de navigation. (DR)



Mise en place d'une hélice de 35 tonnes. (DR)



Si d'aventure vous passez à Long Beach, en Californie, n'oubliez pas de rendre visite au fameux *Queen Mary* qui est conservé dans ces eaux depuis 1967.

Ce ne sera pas sans une certaine émotion que vous apercevrez le géant amarré au Queens Highway. Étrangement, un sous-marin Russe de la classe Foxtrot, *Podvodnaya Lodka B-427* du nom de code «Scorpion», est visible sur le même quai. Le rapport avec le grand liner ne nous paraît pas à première vue évident, mais le sous-marin est là encore pour peu de temps vu son état de vétusté.

Ce modeste article va tenter de relater sommairement la carrière du célèbre transatlantique RMS *Queen Mary*. Bien entendu, de nombreux faits et anecdotes ne seront résumés que brièvement car un ouvrage entier ne suffirait pas rapporter les 31 ans d'activité du paquebot.

Le projet a démarré dès 1926 afin de réformer au sein de la Cunard les vieillissants *Mauretania*, *Aquitania* et *Berengaria*. Le président, Sir Percy Bates (1879-1946), proposa de les remplacer par deux paquebots, plus grands et plus rapides. Il a fallu quatre ans de recherches pour trouver une forme de coque adéquate dans le but de donner au navire un maximum de vitesse. Plus de 8 000 projets et essais dans les bassins des carènes de Clydebank furent menés à bien. La vitesse

minimale devait être de 28,5 nœuds et le navire devait accueillir presque 2 000 passagers.

Les ateliers choisis pour construire ce nouveau géant des mers étaient les chantiers John Brown & Co LTD de Clydebank en Écosse. Le contrat fut signé le 28 mai 1930. La quille fut posée le 1^{er} décembre de la même année. Pourtant, à cette époque, une grave crise financière touchait la Cunard qui dut stopper les travaux du futur paquebot le 11 décembre 1931. Plus de 3 700 personnes furent licenciées et 10 000 entreprises ainsi que des sous-traitants furent congédiés.

Par la suite, la pression du gouvernement britannique obligea un accord de fusion entre la Cunard et la White Star Line qui fut approuvé le 30 décembre 1933. La compagnie White Star-Cunard Line vit ainsi le jour. Les actions étaient détenues à la hauteur de 62 % pour les anciens propriétaires de la Cunard et 48 % pour les actionnaires de la White Star Line. Le premier navire lancé par cette nouvelle société sera le *Queen Mary*.

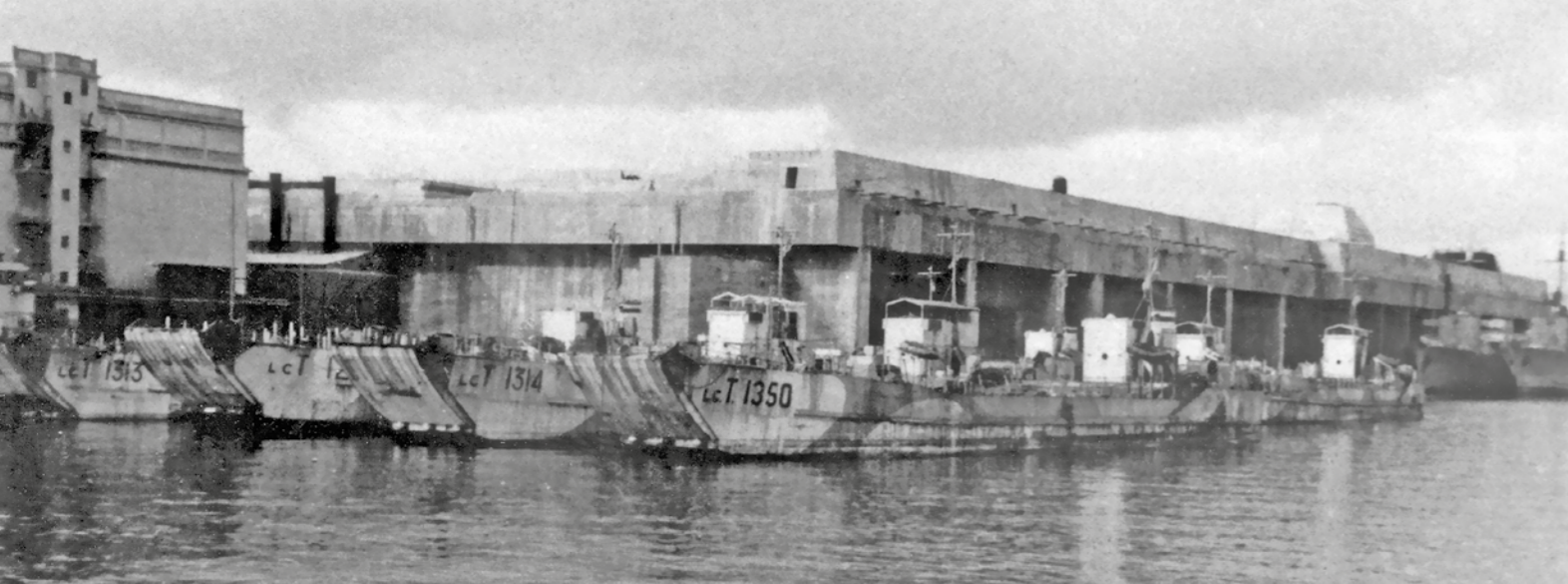
À la reprise du travail, le 3 avril 1934, il fallut se débarrasser des 130 tonnes de rouille qui s'étaient accumulées sur le bâtiment.

Pour assurer les travaux d'entretien du paquebot, il fut construit à Southampton, qui devait être le port d'attache du navire, la cale sèche la plus grande du monde. Baptisée *King George V*, elle fut inaugurée le 26 juillet 1933.

DES CHALANDS DÉBARQUENT À SAINT-NAZAIRE

UNE DOUZAINÉ DE CHALANDS DE DÉBARQUEMENT BRITANNIQUES, TYPE LCT, ONT SERVI À SAINT-NAZAIRE, À NANTES ET SUR LA LOIRE, AU LENDEMAIN DE LA GUERRE. ILS ONT CONNU DES DESTINS DIFFÉRENTS ET SURPRENANTS...

Jean-Yves Brouard et Jean Robert



Février 1946 : les 8 premiers LCT accostés devant la base sous-marine allemande de Saint-Nazaire pour servir d'allèges entre le port et celui de Nantes. On lit sur les coques les numéros des LCT 1313 (futur Pierre Idrac), 1314 (futur Framiré en Afrique noire) et 1350 (qui se perdra dans sept mois). (Coll. Luc Brauer)

À la libération de Nantes, à l'été 1944, la Loire avait été rendue non navigable en raison des épaves de navires sabordés par les Allemands. En outre, Saint-Nazaire transformé en forteresse restera occupé jusqu'à la capitulation du 8 mai 1945. La liaison, entre Nantes et son port avancé, Saint-Nazaire, était totalement interrompue. Quand, en mai 1945 le rétablissement de la liaison redevint envisageable, les difficultés apparurent.

Du fait des obstacles créés, les cargos ne pouvaient plus remonter la Loire. Les autorités eurent donc recours à des moyens temporaires de substitution nécessitant le transfert des cargaisons dans des chalands qui se faufileaient dans les chenaux non obstrués. À l'instar de Bordeaux, il sera fait

appel à des chalands type LCT qui, construits en très grand nombre par les Britanniques, encombraient, une fois la guerre finie, les ports du sud de l'Angleterre. Cette situation du côté britannique sera aggravée par la fin brutale des combats dans le Pacifique, conséquence des bombardements de Hiroshima et de Nagasaki, alors que les chantiers produisaient une grande quantité de navires de débarquement initialement prévus pour les opérations au Japon, et dits du type « Extrême Orient » (EO), ou « Pacific ». Rendus inutiles pour les combats, sortant de construction et hâtivement achevés et condamnés à la démolition faute d'utilisation potentielle, ils furent mis en vente, neufs, en octobre et novembre 1945. Le Gouvernement français saisit l'occasion qui s'offrait à lui et acheta à bon compte 30 de ces LCT (10 pour Rouen, 10 pour Bordeaux et 10 pour la Rochelle qui, finalement, seront reportés sur Nantes).

En février 1946, le port de Nantes/Saint-Nazaire a reçu 9 LCT type « EO », neufs, remis à Saint-Nazaire par des équipages de la Royal Navy (LCT1352 arrivé le 12 février ; LCT1313, 1314, 1201, 1349, 1350 le 14 février, suivis le 15 février par les LCT1229, 1232 et 1351). La plupart sont initialement destinés au transport de marchan-

Mardi 12 Février 1946

Cape American	Colled Story	Unit	ble	15 ^h 30
Pennacque	Curmouay	Unit	ble	16 ^h 30
Pennacque	Penne	Unit	ble	17 ^h 30
Eq.	Flaye	Unit	ble	18 ^h 30
Navire Français	Kohala	Unit	ble	19 ^h 30
Pennacque	Abella 17	Unit	ble	20 ^h 30
Pennacque	Abella 17	Unit	ble	21 ^h 30
Moteur	La Concorde	Unit	ble	22 ^h 30
chal. angl.	LCT 1352	Unit	ble	17 ^h 30
avisio Ang.	Unit	Unit	ble	17 ^h 30
avisio Ang.	Unit	Unit	ble	17 ^h 30
chal. met.	La Bigre	Unit	ble	15 ^h 00
chal. met.	La Paix	Unit	ble	15 ^h 00
Eq.	Abella 17	Unit	ble	17 ^h 30

Mardi 13 Février 1946

Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble
Unit	ble	Unit	ble	Unit	ble

Jeudi 14 Février 1946

Extrait du Registre des entrées du port de Saint-Nazaire à la date du 12 février 1946, faisant apparaître la mention de l'arrivée du LCT britannique 1352, premier des 10 LCT type «EO» que recevra le port. On lit également qu'en fin de journée, six autres LCT arrivent, à 21 h 30. Mais ils ne sont pas désignés, et ce registre ne répertorie pas tout. Aussi est-il difficile, de nos jours, de suivre ces chalands à la trace... (Archives Départementales de la Loire-Atlantique)



dises sur Nantes. Mais le LCT 1201 sera modifié dès le mois de mars, pour remplacer le bac Saint-Nazaire-Mindin.

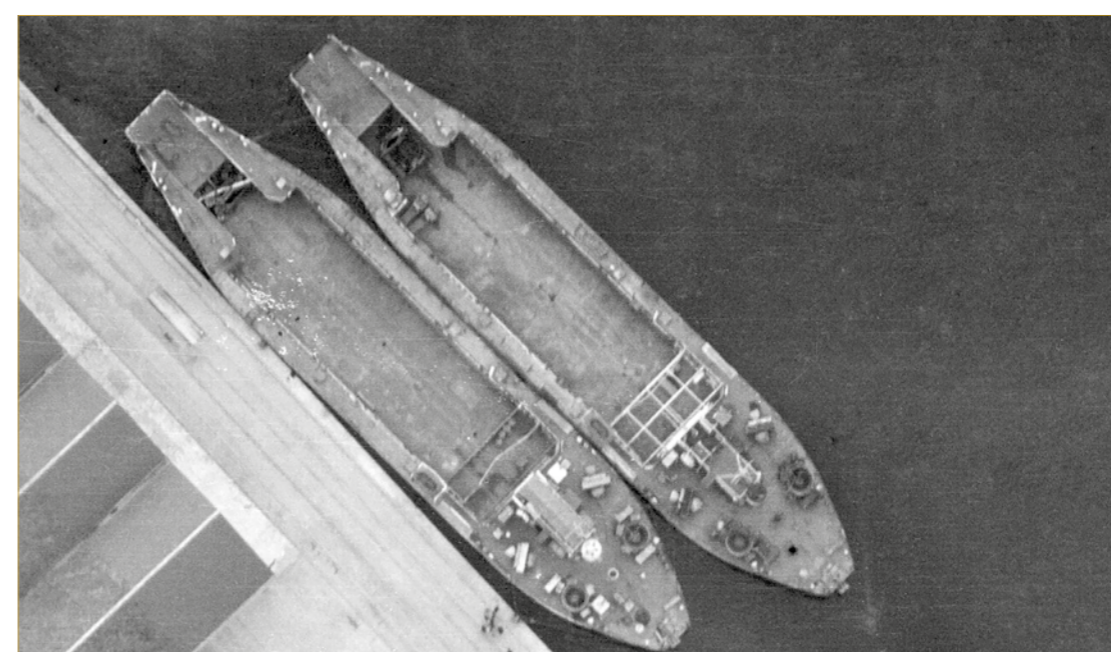
Quelques semaines plus tard, à la fin mai 1946, un 10^e du même type « EO », le LCT819, viendra, depuis Cherbourg, après quelques semaines d'utilisation en Manche, compléter le parc disponible.

Après leur prise en compte, il apparut que nombre d'entre eux, probablement lancés trop rapidement après la fin de la guerre, n'offraient pas les garanties attendues pour leur futur emploi ; des travaux d'adaptation deviennent nécessaires. Ce qui sera entrepris sans perte de temps, les deux premiers étant envoyés au chantier de Penhoët. Ces deux

LCT (LCT1229 et 1232) devaient, selon les prévisions, être suivis par le reste de la flottille. Mais ces adaptations s'avèreront inutiles.

Les premières liaisons sur Nantes n'interviendront que début mai. Elles seront surtout consacrées à des transports de pondéreux en vrac (phosphates, charbon...). Rapidement, la disposition des deux LCT s'avérera suffisante comme moyens d'allèges entre Saint-Nazaire et Nantes ; les autres chalands seront mis en attente à Saint-Nazaire. La Chambre de Commerce de Nantes qui, en décembre 1945, avait demandé, avec insistance, la mise à disposition de LCT, réalisa que ses besoins réels étaient loin d'exiger l'utilisation de tout le matériel de chalandage qu'elle avait

Le 14 août 1946, un relevé photographique aérien de l'Institut géographique national permet de constater la présence de six LCT(4) type «Extrême Orient» dans les darses de l'ancienne base de sous-marins allemands à Saint-Nazaire. Sur ce cliché partiel, on aperçoit quatre (paraissant désarmés) ainsi que deux LCT(5) probablement américains. (Photo IGN)



L'un des LCT sur cette photo a reçu un compartimentage dans la cuve, devant la passerelle, probablement pour le transport des munitions à noyer (il s'agit donc d'un des LCT utilisés par la Marine nationale ; l'autre LCT doit être le 819. (Photo IGN)

LES SOUS-MARINS MOUILLEURS DE MINES TYPE SAPHIR

BUDGETS 1925-1926-1927-1929-1930

Jean Moulin

La Marine nationale a armé six sous-marins mouilleurs de mines type Saphir à partir de 1930. Ils sont tous perdus pendant la Seconde Guerre mondiale, sauf le *Rubis*, emblématique des Forces Navales Françaises Libres.

Le programme naval de 1924 prévoit six sous-marins mouilleurs de mines. Le projet retenu est le o 6 et les six bâtiments sont construits par l'arsenal de Toulon au Mourillon, entre 1926 et 1935. La série est couramment appelée les Saphir, du nom du premier bâtiment construit.

En dehors des dispositifs de mouillage de mines, les Saphir sont des sous-marins classiques.

La coque épaisse est un cylindre de 4,15 mètres de diamètre, divisé en six tranches par cinq cloisons dont deux sphériques.

La propulsion en surface et le rechargement des batteries sont assurés par deux moteurs diesels type Vickers construits par Normand, six cylindres à quatre temps.

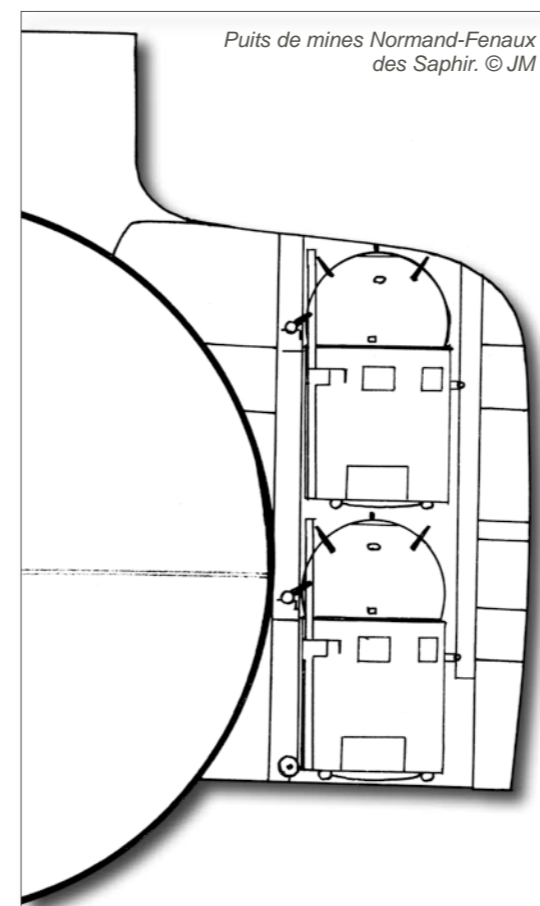
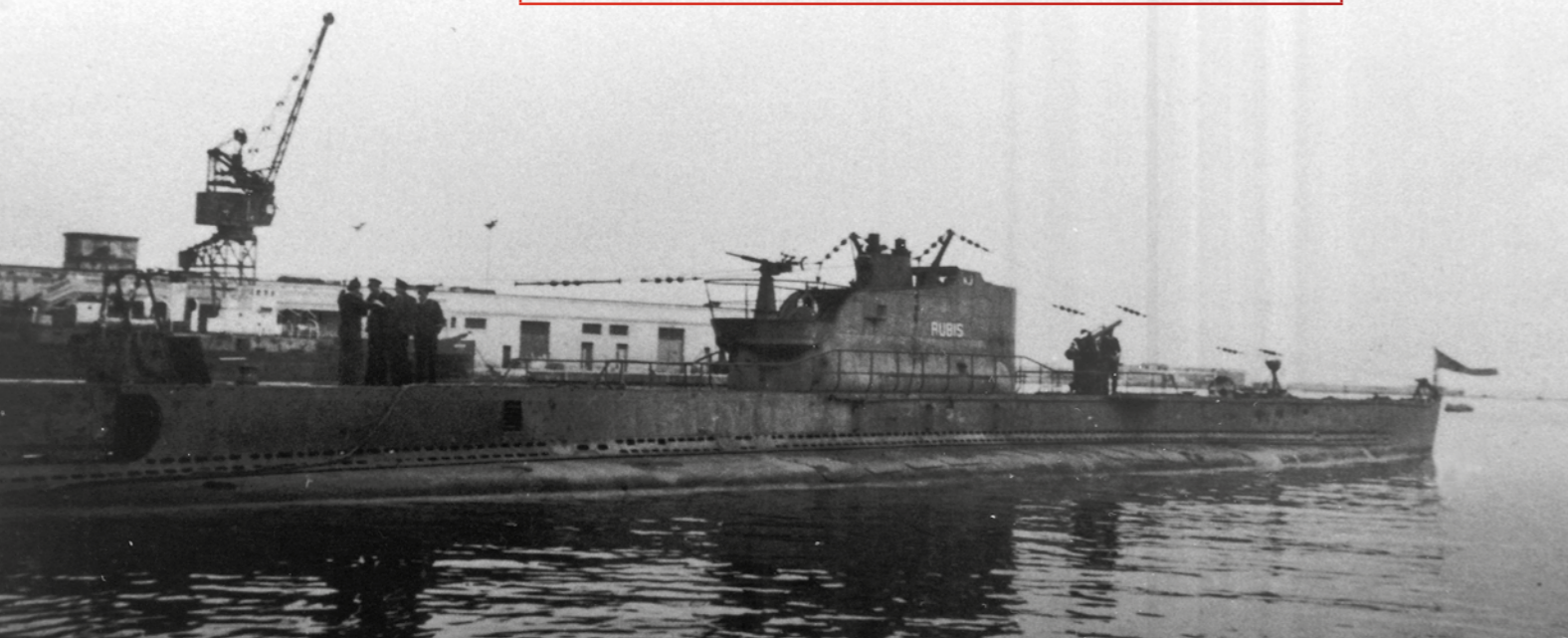
La propulsion en plongée est assurée par deux moteurs électriques. Ils sont alimentés ou, en générateurs, rechargent une batterie formée par deux groupes de chacun 72 éléments type D.

La raison d'être du sous-marin est la mine marine. Les Saphir disposent du dispositif Normand-Fenaux qui équipe déjà le *Pierre Chailley*. Les mines sont transportées dans seize puits verticaux placés, avec les ballasts, entre la coque épaisse et la coque mince. Deux mines superposées peuvent être chargées par le haut dans chaque puits. Elles sont retenues par des doigts qui s'effacent grâce à une commande à air comprimé permettant à la mine de tomber par gravité. L'immersion est réglée par un hydrostat qui commande, en même temps, les quatre mines d'un même groupe inférieur ou supérieur. Les mines sont des Sauter-Ha fabriquées par Breguet, type HS 3 (charge de 200 kg), HS 4 (charge de 220 kg) et HS 4P à grande profondeur (90 mètres).

Caractéristiques

Déplacements :	669 tw, 760/925 t
Longueur :	66 m, 72,70 m ht
Largeur :	7,15 m, 7,36 m
Tirant d'eau :	4,50 m, 4,10 m
Propulsion surface :	2 diesels Schneider, 2 hélices
Puissance :	2 000 ch
Distance franchissable :	2 700 M/10 nd, 4 900 M en surcharge
Vitesse :	13 nd, économique 10 nd
Propulsion plongée :	2 moteurs électriques Schneider Westinghouse
Puissance :	1 270 ch
Endurance :	80 M/4 nd
Vitesse :	8,5 nd, économique 4 nd
Soutes :	gas-oil 42 t, 47 t en surcharge
Artillerie :	1/75 m le 22: 2/13,2 ; 2 FM
Torpilles :	5 TLT : 2/550 étrave, 1/550, 2/400 en tourelle
Mines :	32
Équipage :	3 off, 11 OM, 29 QMM

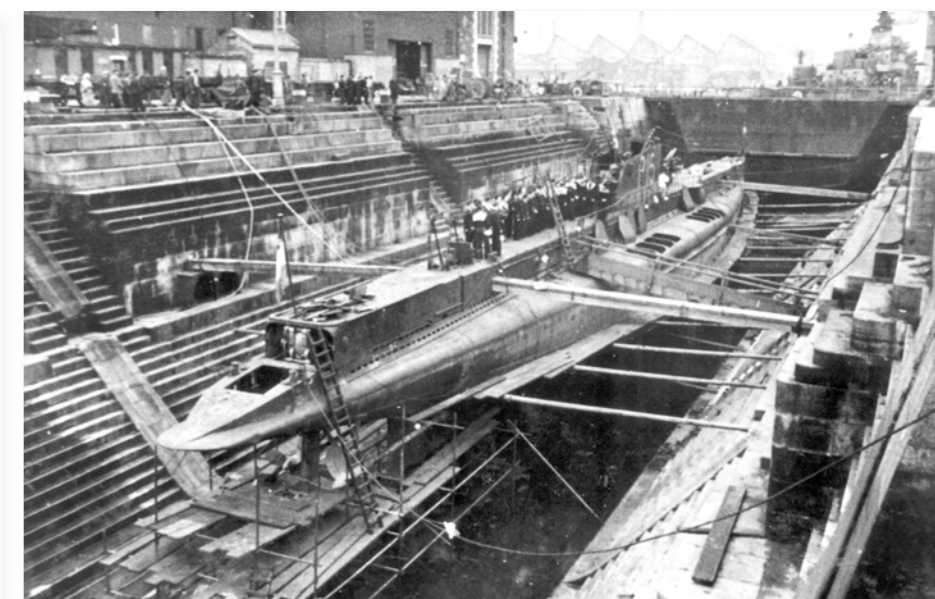
Le Rubis à Alger après la guerre, avec le canon Oerlikons de 20 mm à l'arrière du massif. (DR)



SAPHIR

Le *Saphir* (Q 145) de la tranche 1925 est mis sur cale au Mourillon le 25 mai 1926, lancé le 20 décembre 1928, armé pour essais le 1^{er} janvier 1929 et admis au service actif le 30 septembre 1930.

Le sous-marin est incorporé dans la 5^e ESM (5^e escadrille de sous-marins) à Toulon. Le 15 août 1936, les cinq mouilleurs de mines alors en service (la *Perle* est encore en essais) sont rattachés au CSMT (Centre des sous-marins de Toulon). Le *Saphir* et le *Nautilus* constituent une éphémère 22^e DSM (division de sous-marins) du 1^{er} mai au 1^{er} juillet 1939 puis sont incorporés dans la 20^e DSM à Bizerte.



Le Rubis au bassin en Grande Bretagne. © ECPAD

Lors de l'entrée en guerre, le 3 septembre 1939, les mouilleurs de mines sont répartis entre la 20^e DSM à Bizerte (*Saphir*, *Turquoise*, *Nautilus*, *Rubis*) et la 21^e DSM à Toulon (*Diamant*, *Perle*).

Le *Saphir*, le *Rubis* et le *Nautilus* appareillent de Bizerte et, via Oran, gagnent Brest le 14 février 1940 pour des travaux. Le *Saphir* et le *Nautilus* repartent de Brest le 21 avril et sont de retour à Bizerte le 1^{er} mai.

Le 10 juin 1940, lors de l'entrée en guerre de l'Italie, la 20^e DSM est à Bizerte avec le *Saphir*, la *Turquoise* et le *Nautilus*. Le *Saphir* appareille le 12 juin, mouille une ligne de 12 mines devant Cagliari puis 20 mines au large du feu de Spartivento. Il est de retour le soir du 13 juin.

Les trois unités de la 20^e DSM sont toujours à Bizerte le 25 juin, lors de l'entrée en vigueur de l'armistice. La division disparaît le 1^{er} septembre 1940 et les trois sous-marins sont placés en gardiennage d'armistice. Le débarquement allié en Algérie et au Maroc, le 8 novembre 1942, amène les Allemands et les Italiens à prendre pied en Tunisie. Après une période extrêmement tendue, la place de Bizerte, sans véritables défenses,

Le Saphir dans son état d'origine. (DR)

