

## MESURE ET DÉMESURE

La fin du printemps et ce début d'été ont été riches en événements maritimes avec la venue des trois gros « mammoths » que sont l'*USS Gerald R. Ford* de 100 000 tpc, l'*HMS Queen Elizabeth* de 65 500 tpc et le *Shandong* de 60 000 tpc qui pourrait débiter ses essais à la mer d'ici la fin de l'année 2017 ou au plus tard au début de l'année 2018. Ces arrivées semblent paradoxales, voire inopportunes alors même que l'avenir des grands « ponts plats » paraît remis en question et que le Sénat américain a commandé l'étude d'un nouveau modèle de porte-avions léger. Bien sûr, il faut relativiser, pour un sénateur américain, léger ça veut dire 40 000 à 60 000 t, c'est-à-dire une sorte de super LHA type « America » (45 700 tpc) en configuration CATOBAR pouvant être comparé à notre *Charles de Gaulle* et ses 42 500 tpc. Autre paradoxe et signe de démesure, alors que la Turquie vient de débiter en avril 2016 la construction de son porte-aéronefs de 27 500 tpc *Anadolu*, qui doit entrer en service en 2021, le président Erdogan a annoncé, le 3 juillet, jour du lancement de la corvette *Kinaliada* et de la mise sur cale de la frégate *Istanbul*, que son pays allait se doter d'un véritable porte-avions intégral de conception nationale d'ici 2023 pour le centenaire de la République avec une entrée en service effective vers 2026... L'Histoire nous a néanmoins appris que de nombreux projets pharaoniques ne sont pas menés à terme mais sont le signe avant-coureur d'une grande tourmente...

... Que dire de la mise à l'eau du premier croiseur (grand destroyer) chinois de 12 000 tpc type « 055 » avec ses 128 lanceurs verticaux soit plus que sur les « super fers à repasser » américains de la classe « Zumwalt » ? Ce navire qui pourrait être le premier d'une série de quatre à huit unités, est visiblement conçu pour saturer son espace environnant, soit pour assurer la protection d'un grand porte-avions, soit pour mener une action offensive...

... Du côté de la Marine nationale, il nous faudra attendre les premiers jours de juillet pour trouver des événements significatifs avec la mise à la retraite de la frégate *Montcalm* le 3, et l'arrivée de la FREMM *Languedoc* et du bâtiment multimissions B2M *Champlain* qui va remplacer le dernier BATRAL le lendemain...

Alors que la « guerre moderne » a pris le visage de ce qu'il est convenu d'appeler la « guerre hybride », pour les états-majors, les concepteurs et les ingénieurs, la question de la constitution des flottes de demain et d'après-demain est un sacré problème car, dans le domaine maritime comme ailleurs, nous sommes bien entrés dans le temps des « surprises », de ce que, dans un système de plus en plus déterminé par des automatismes, le philosophe Aristote pourrait nommer les « accidents par soi ».

Le présent numéro, vous propose le premier article d'une série consacrée à la Renaissance de la marine française entre 1945 et la fin des années soixante. Pour la débiter, il nous a semblé judicieux de dresser un état des lieux, peut-être un peu rébarbatif, mais indispensable pour comprendre la suite. Les autres articles de cette saga seront certainement plus légers et nous espérons que ce sujet trouvera votre agrément. Bien sûr, les corrections, remarques, témoignages de ceux qui ont vécu au sein ou qui se sont penchés sur notre Marine nationale entre 1945-1968 seront les bienvenus.

Il faut signaler que René Alloin nous proposera très prochainement un hors-série consacré à la libération des poches de l'Atlantique en 1944-1945 qui vient compléter et expliquer une partie de l'état des lieux dressé dans le présent numéro.

Frédéric Stahl

- 3 COURRIER DES LECTEURS**
- 7 ACTUALITÉS : LA RUBRIQUE DES CÉPHALOCLASTOPHILES**  
LE CASSE-TÊTE DES ACTUALITÉS MARITIMES
- 28 DU RICHELIEU AU REDOUTABLE : LA RENAISSANCE DE LA MARINE FRANÇAISE**  
I - L'ÉTAT DES LIEUX À LA FIN DE L'ANNÉE 1945
- 70 LES CUIRASSÉS DE LA CLASSE « SEVASTOPOL »**  
2° PARTIE : LE TEMPS DE LA RECONSTITUTION
- 82 OPÉRATION K1**  
EMBUSCADE MEURTRIÈRE AU LARGE DE DIEPPE (II)
- 94 LE «FÉLIX ROUSSEL» (3)**

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

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

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

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

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

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

PUBLICITE à l'adresse de la rédaction

COMPOSITION - MONTAGE :  
Jean-Baptiste DELCAMPRE  
Sylvain BELLENGUEZ (†)  
PHOTOGRAPHIE : LELA PRESSE

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

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

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

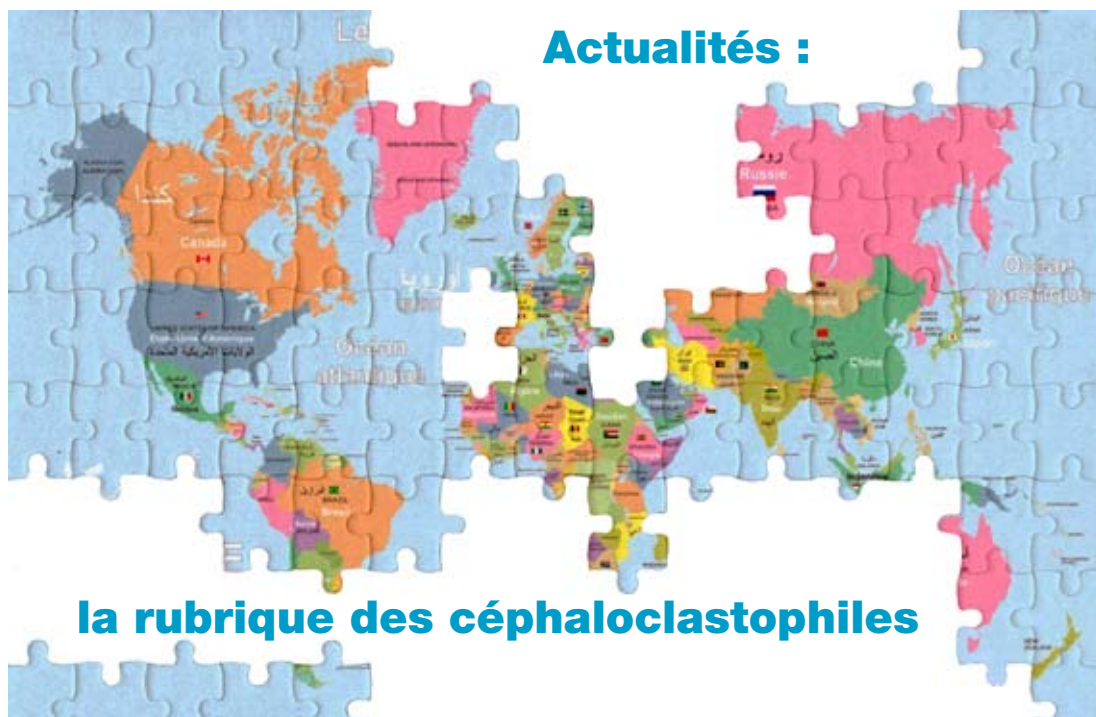
Distribution en Belgique  
TONDEUR DIFFUSION  
Avenue Fr. Van Kalken, 9 - B1070 BRUXELLES  
Tel : 00.32.02.555.02.18  
Fax : 00.32.02.555.02.19

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

PRINTED IN SPAIN

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





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

Frédéric Stahl

## La navigation de la « nef des fous » sous pilote automatique



### Zone Pacifique – Extrême Orient (Corée-Philippines)

Les gesticulations US des mois de février et mars sur le dossier coréen ont fait « pschitt » et, la Corée du Nord a continué ses gesticulations. Ainsi, le **14 mai**, un missile IRBM *Hwasong-12* est tiré à partir de la région de Kusong. Après avoir effectué un vol de 787 km, il va tomber dans la ZEE japonaise... Le **16**, le porte-avions CVN-76 *USS Ronald Reagan* quitte Yokosuka, mais cela n'est pas une réponse au tir de Pyongyang... Le **20**, le pétrolier T-AO-204 *USNS Rappahannock* ravitaille le porte-avions CVN-70 *USS Carl Vinson* et les destroyers DDG-112 *USS Michael Murphy* et DDG-63 *USS Stethem* dans la mer du Japon... Le **21**, c'est un missile MRBM *Pukguksong-2* (KN-15) qui est tiré avec succès de Pukchang. Ce même jour, le CVN-76 *USS Ronald Reagan* croise en mer Jaune... Le **28**, en présence de Kim Jung-un, la défense antiaérienne nord-coréenne procède à un tir de son nouveau système KN-06 SAM... Le **29**, Pyongyang effectue

un nouveau tir d'un missile balistique SRBM *Hwasong-6* (*Scud* amélioré) depuis la région de Wonsan. Celui-ci va, une nouvelle fois, tomber dans les eaux de la ZEE japonaise... Le **23**, c'est la Corée du Sud qui réalise un tir d'essai de missile balistique *Hyunmoo*... Le **30**, un missile tiré de la base de Vandenberg aux USA intercepte un missile balistique intercontinental (ICBM) lancé depuis le *Reagan Test Site* dans les îles Marshall... Le **31**, le sous-marin SSN-717 *USS Olympia* fait escale à Yokosuka ; les autres sous-marins américains présents dans la région étant les SSN-763 *USS Santa Fe*, SSN-773 *USS Cheyenne* et SSGN-727 *USS Michigan*... Le **2 juin**, les porte-avions CVN-70 *USS Carl Vinson* et CVN-76 *USS Ronald Reagan* quittent les eaux au large de la Corée pour retourner respectivement à San Diego et à Yokosuka.... Le **5**, c'est le porte-avions CVN-68 *USS Nimitz* qui quitte San Diego pour aller remplacer le CVN-70 *USS Carl Vinson*. Il est



Un des missiles antinavires tirés le 8 juin. Il faut noter que les lancements de ce type de missile ne sont pas interdits par les résolutions de l'ONU. (DR)

Cette photo hautement symbolique montre les restes du bâtiment de ligne *Dunkerque* à Toulon au moment de la libération de la ville portuaire. (USNA)



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

Frédéric Stahl

Le littoral français a souffert et la population des villes portuaires a connu de lourdes pertes. En dehors des ports, les plages françaises, tout particulièrement dans le Pas-de-Calais, sont constellées de mines et d'obstacles. Ici, sur cette photo prise à Wimereux (petit clin d'œil) en avril 1944 nous voyons les rangs de tétraèdres installés par les Allemands. Le front de mer est transformé en forteresse avec des bunkers installés sur la digue promenade au pied des villas et du grand Hôtel. La plage est prise en enfilade par d'autres bunkers implantés sur les falaises au nord et au sud de la petite ville balnéaire. A la libération, le plus gros problème sera le déminage. Pour prendre un exemple, à Dunkerque, rien qu'entre le 12 mai et le 8 juin 1945, plus de 76 000 mines seront neutralisées sur les plages et les terrains proches du port. (Bundesarchiv)

En 1945, la Marine nationale, malgré le renfort de quelques unités mineures transférées par les Américains et les Britanniques, n'est plus que l'ombre d'elle-même. Les plus belles unités ont disparu lors du sabordage de la Flotte à Toulon en novembre 1942. Les ports et arsenaux sont en ruine. Si l'apport de navires ex-allemands puis ex-italiens, sans oublier quelques petites unités ex-japonaises, vont redonner du volume à notre Marine de l'après-guerre, cela sera au prix d'un dédale de matériels et d'un véritable casse-tête logistique face auxquels nos techniciens et nos marins devront faire preuve de créativité. En attendant la relance d'un véritable programme naval, ce qui n'interviendra qu'à la fin des années 50, lorsque la France sera sortie du borbier indochinois, notre Marine se maintiendra grâce à des improvisations et aux talents de bricoleurs des hommes du temps. C'est cette Marine très diversifiée que nous vous invitons à découvrir.

### I - L'état des lieux à la fin de l'année 1945





## Un triste bilan

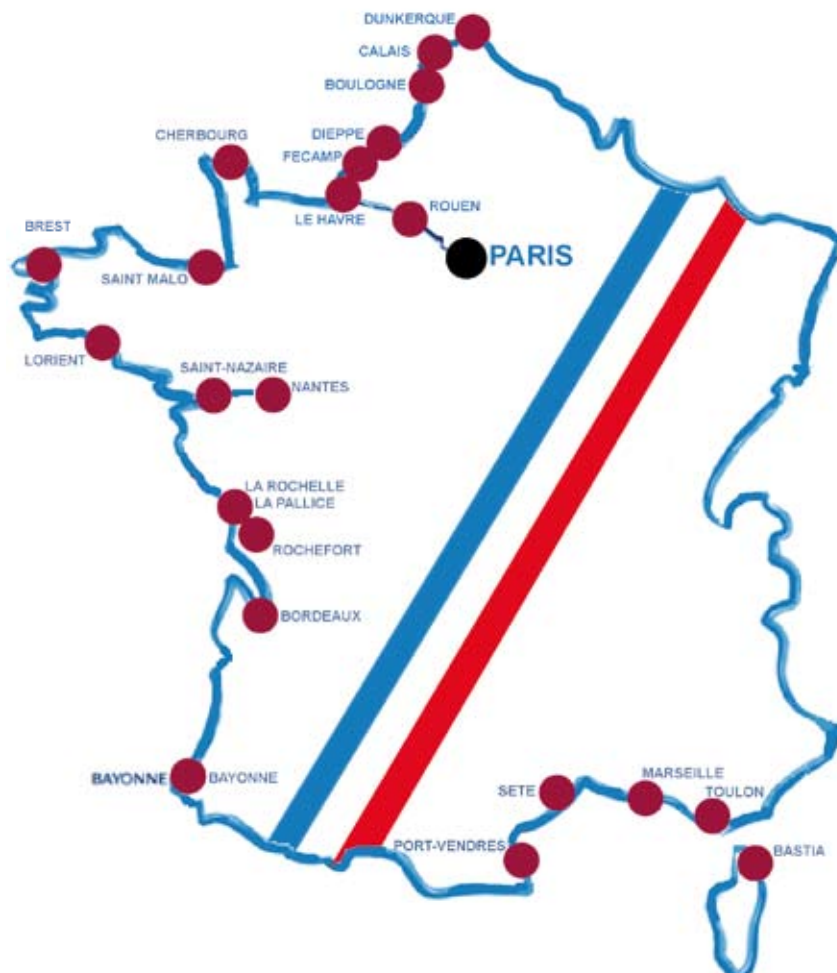
Au fur et à mesure de la libération des ports, transformés en « festung » (forteresses) par les Allemands sur la défensive, la situation dramatique de la marine en France va apparaître au grand jour. Des centaines de kilomètres de quais détruits ou endommagés, des grues transformées en tas de ferraille, des navires inachevés ou en réparation renversés sur leurs chantiers, des bassins minés et encombrés d'épaves, des chenaux rendus impraticables, des infrastructures transformées en champs de gravas.

A peine les zones portuaires libérées, des équipes vont recenser les matériels et navires récupérables, bien peu de choses... Après l'euphorie de la libération, le réveil est douloureux et la tâche est immense. Un climat d'union nationale permet une mobilisation des forces du travail favorisée par les promesses sociales du programme du CNR (Conseil National de la Résistance) et par des nationalisations qui permettront un pilotage centralisé de la reconstruction. C'est dans ce contexte que 750 000 prisonniers de guerre allemands vont également participer à la remise en marche du pays et au déminage des plages.

Sur les 1 455 engins de levage des ports français, 988 ont été détruits et 234 grues de remplacement sont commandées par les Chambres de commerce. 67 600 m de quais (soit 57% de la longueur disponible dans tous les ports français avant-guerre) ont été détruits. 1 220 bateaux et engins de servitudes sont coulés dans les bassins des ports français. Néanmoins, le 1<sup>er</sup> mai 1945, 143 bateaux, ainsi que 508 péniches et engins de servitude ont déjà été relevés.

Les destructions touchent également les phares et les balises. 135 tours et supports de feux ont été détruits. Sur treize bateaux baliseurs, cinq ont été coulés, quatre sérieusement endommagés et quatre ne sont plus en France. Sur cinq bateaux-feux, trois ont été coulés et un autre sérieusement endommagé. 20 des 44 bateaux de travaux ont disparus. 352 des 1378 bouées lumineuses n'existent plus. Les services remis en œuvre dès septembre 1944 vont réaliser des prodiges et déjà en mai 1945, les premiers effets vont pouvoir être ressentis.

Au moins 1 220 bateaux, péniches et engins de servitude de toutes tailles sont retrouvés coulés dans les bassins des ports français. Pour la marine marchande le nombre des navires à passagers est tombé de 146 en 1939 à 40, de 72 à 37 pour les pétroliers mais surtout de 452 à 49 pour les cargos. Du côté de la pêche, quasiment les deux-tiers des 340 grands chalutiers en fer ont disparu.



Sur cette photo prise le 22 mai 1944, l'ambassadeur américain Robert D. Murphy, le CA H. KentHewitt, Louis Jacquinet le ministre de la marine du gouvernement d'Alger et les CA André Lemonnier et Philippe Auboyneau quittent le destroyer d'escorte *Sénégalais* qui est l'ex-DE 106 *USS Corbesier* transféré par les USA le 2 janvier 1944. Les rapports entre les autorités françaises et celles des Etats-Unis ne seront jamais simples et l'espoir de voir notre marine nationale dotée d'un porte-avions et de quelques destroyers d'escadre américains sera vite déçu. En 1945-1946, c'est en se tournant vers la Grande-Bretagne que la Marine française obtiendra quelques unités pour se maintenir à niveau jusqu'au milieu des années 1950 (porte-avions *HMS Biter*, *HMS Colossus*, destroyers, torpilleurs et sous-marins ex-allemands). (USNA)



# LES CUIRASSES DE LA CLASSE « SEVASTOPOL »

Le cuirassé *Marat* au cours  
des années 1920.

## 2<sup>e</sup> partie

### Le temps de la reconstitution : la Marine de l'Armée des Ouvriers et Paysans

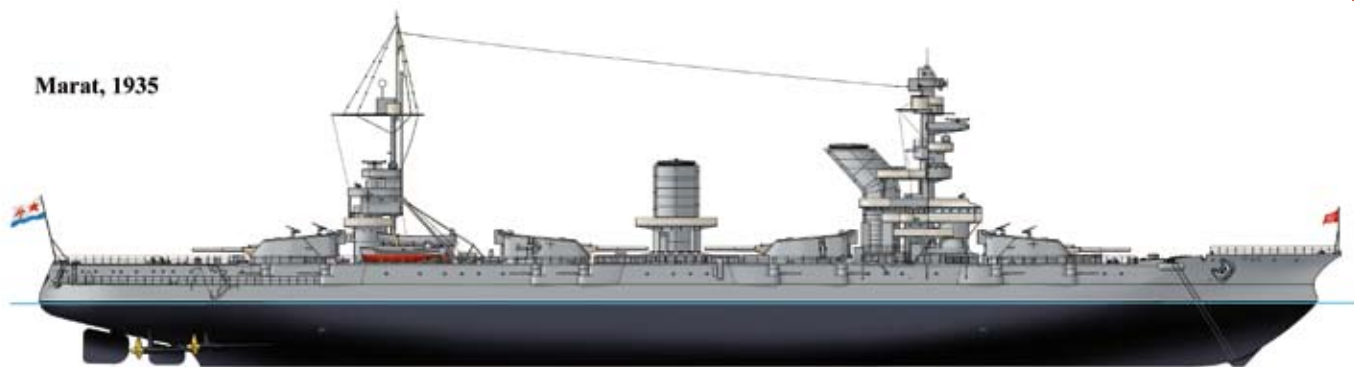
Par Konstantin Koulagin (profils en couleurs de Sergey Balakin)

Les « Forces Navales de l'Armée Rouge des Ouvriers et Paysans » (le terme utilisé plus loin sera « Flotte Rouge ») sortaient de l'enfer de la guerre civile en piteux état. Les moyens humains, l'armement et les moyens matériels avaient servi, chaque fois que la chose était possible, à alimenter les fronts terrestres. Le nombre de bases avait diminué, près de 700 navires et unités auxiliaires se trouvaient à l'étranger. Les moyens industriels étaient, eux aussi, fortement amoindris, et la coopération technique et militaire avec d'autres états, si utile avant la guerre, n'existait plus.

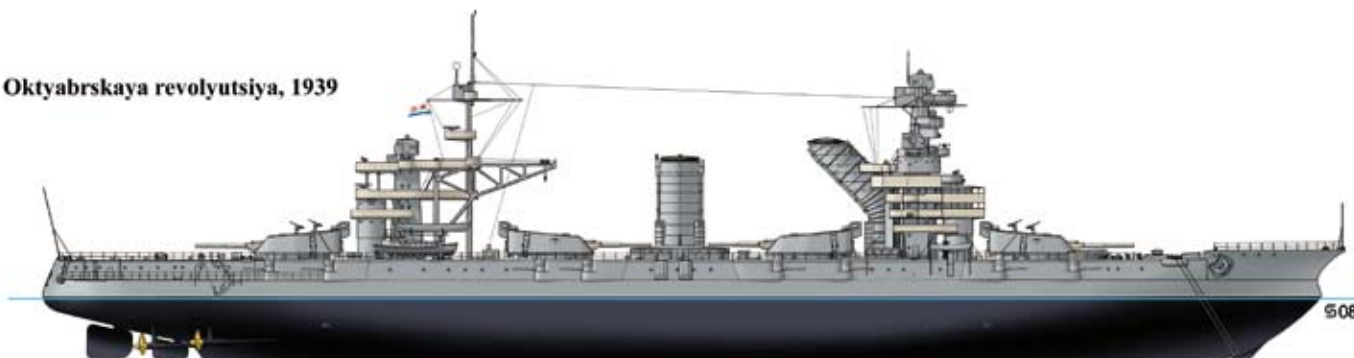
Au cours de la guerre de 1914-1918, les théories classiques de la « maîtrise des mers » avaient été remises en question. L'apparition de nouveaux moyens de combat - l'aviation, les vedettes rapides et les sous-marins -, réduisait le rôle des gros vaisseaux à l'artillerie puissante. Les grandes batailles navales, impliquant les cuirassés, n'apportèrent pas de victoire décisive, alors que la lutte pour les lignes de communication et leur protection apparaissait primordiale, de même que les opérations combinées de la flotte et des moyens terrestres. Il fallait désormais définir le rôle et la place des moyens maritimes, tant dans la structure des forces armées du pays que pour une guerre future. Les années 1922-1928 virent se dérouler une discussion virulente entre les marins et les cadres supérieurs des Forces Terrestres. Les experts de la Marine Impériale qui avaient choisi de servir le pouvoir soviétique (B. Gervais, M. Petroff et d'autres) en leur qualité de spécialistes militaires, considéraient la Marine comme un facteur primordial de la politique étrangère de l'Etat, ce qui déterminait son importance et sa signification sur le plan international, la Marine étant en mesure de défendre le pays contre toute intervention étrangère provenant de la mer. La Flotte Rouge était envisagée comme une combinaison efficace de navires de ligne, de mines et de sous-marins, permettant, non seulement de lutter contre les moyens de communication adverses, et d'assurer la défense des côtes contre l'ennemi, mais aussi de mener des opérations autonomes destinées à détruire celui-ci. La position des dirigeants militaires fut pleinement exprimée

par M. Toukhatchevsky, le chef d'Etat-major de l'Armée Rouge : « L'intégralité de l'Union Soviétique, tant politique qu'économique ne peut pas être troublée par des opérations maritimes de l'ennemi. Des opérations maritimes ne peuvent avoir qu'un rôle auxiliaire par l'exécution de débarquements afin de développer ensuite des opérations terrestres de plus grande envergure. La défense du pays assurée par la reconstruction de ses forces armées doit utiliser les moyens accordés par le Gouvernement de manière à ce que les forces terrestres et aériennes de l'ennemi soient repoussées par les puissants moyens de lutte que nous aurons constitués. Nous n'avons pas besoin de navires de ligne. Nos voisins n'en ont pas, et contre les moyens de l'Entente, ils se seraient trouvés impuissants. Toutefois, compte tenu des cuirassés existants, nous devons les conserver comme une réserve intangible, comme un moyen supplémentaire en cas de guerre. Pour la formation du personnel en temps de paix, si nous disposons de suffisamment de moyens, on peut conserver un cuirassé-école, de préférence en mer Noire. » Dans la mesure où les moyens accordés à la Marine dans le cadre du financement d'ensemble étaient extrêmement limités, il fut procédé à une réduction massive du nombre de navires. Le Commandant des Forces Navales de la République, V.I. Zof remarquait : « Nous devons tout faire pour que toutes les forces et tous les moyens provenant de l'ancienne Marine et qui ont été conservés et que désormais l'Etat peut affecter à la création de la Flotte, soient utilisés de la façon la plus rationnelle pour organiser une Flotte saine ».

Marat, 1935



Oktyabrskaya revolyutsiya, 1939



Pendant l'été 1921, les Forces maritimes de la Baltique ne disposaient que de deux cuirassés ancrés à Kronstadt, les *Petropavlovsk* et *Sevastopol*, rebaptisés respectivement *Marat* et *Parizhkaya Kommuna*. Le *Gangut* et le *Poltava* étaient amarrés en longue conservation au Chantier de l'Amirauté à Petrograd. Depuis le 21 avril 1921, le *Marat* était devenu le navire amiral des Forces Maritimes de la Baltique, et, à partir de la campagne d'été 1922, prit part à toutes les manœuvres et aux navigations « lointaines » (dans les limites de la Baltique). Le *Parizhkaya Kommuna* restait amarré et était progressivement remis en état par son propre équipage. Le 17 septembre 1924, le cuirassé fut amené à Leningrad aux quais du Chantier de la Baltique pour réparations. Il retourna à Kronstadt le 4 avril 1925, jour où il fut compté comme faisant partie de la demi-brigade de cuirassés. La semaine du 20 au 27 juin 1925, la paire de « dreadnoughts rouges » sous le pavillon du président du Conseil Militaire de la Révolution et Commissaire de la Marine de Guerre M.V. Frunze, accompagnée de six torpilleurs, fit une croisière jusqu'au

Golfe de Kiel. Entre le 20 et le 23 septembre, les cuirassés participèrent aux manœuvres de la Marine de la Baltique dans le golfe de Finlande et le secteur des îles de Moonsund. L'*Oktyabrskaya Revolyutsiya* (Révolution d'Octobre, nouvelle appellation du *Gangut* depuis le 7 juillet 1925), qui avait été révisé aux Ateliers Parokhodnyi de Kronstadt, entra en campagne le 23 juillet de l'année suivante. Cette mise en service d'un troisième cuirassé plaça la flotte soviétique au sixième rang dans le classement des marines du monde.

Dans la deuxième moitié des années 20, pendant les campagnes d'été (de mai à novembre), la brigade de cuirassés rouges, prit une part active aux entraînements, la période d'hiver étant consacrée aux réparations et à l'entretien. Parmi les événements remarquables, on peut noter plusieurs accidents survenus à l'*Oktyabrskaya Revolyutsiya* : les brèches causées par l'abordage du croiseur *Aurora* survenu dans la grande rade de Kronstadt au cours de l'été 1928 et la perte du gouvernail principal avec une partie



L'hydravion KR-1 du *Marat* est mis à l'eau et remorqué avant décollage.



# Opération K 1

## Embuscade meurtrière au large de Dieppe (II)

par Christophe Moriceau

Toile du peintre de marine russe Andreï Loubianov représentant le *Sperrbrecher 178 ex-Gauss* durant la bataille navale du 12 décembre 1942 qui a mené à son naufrage (col. de l'auteur).

Dans le précédent numéro, nous évoquions les préparatifs d'un convoi stratégique auxquels les Allemands s'affairaient, au soir du 12 décembre 1942, dans le port de Boulogne-sur-Mer. Destinés à rejoindre la 2. *Sperrbrecherflottille* de Royan, les « briseurs d'obstructions » *Sp144 Beijerland* et *Sp178 Gauss* s'apprêtaient à prendre la mer accompagnés de leurs escorteurs. Or, l'Amirauté britannique épiait scrupuleusement ces mouvements de navires et ne comptait nullement rester spectatrice. A quelques milles seulement des côtes françaises, la poudre n'attendra bientôt plus qu'une étincelle pour s'embraser et faire gronder les canons.

### Le convoi prend la mer

Le convoi quitte Dunkerque en toute discrétion, vers 17 heures, peu après la tombée de la nuit. Cent quatre hommes sont ce soir à bord du *Gauss*. Le *Matrosengefreiter* (QM2) Karl Jakob Fath, alors âgé de vingt ans et rescapé des terribles événements qui vont suivre, se souvient :

« La surveillance à bord était totale, c'est-à-dire que des gardes armés étaient postés en tout point du navire. Tous les canons avaient été chargés et se tenaient prêts à faire feu. Il régnait un pesant climat d'alerte. Je n'ai pas eu connaissance des ordres pour ce dispositif d'alerte mais ils venaient directement du PC le plus élevé sur notre route, la 2. *Sperrbrecherflottille* de Royan. »

Trois bonnes heures après son départ, le *Sp178*, accompagné de ses deux escorteurs, navigue à l'intérieur du chenal sécurisé. Mais au large du cap Blanc-Nez, un sifflement strident suivi d'un grondement et d'une énorme gerbe d'eau

déchirent la nuit et le silence tout relatif : les batteries à longue portée de Douvres viennent d'ouvrir le feu alors que le convoi se trouve dans la plus mauvaise posture, à portée directe des côtes anglaises. Immédiatement, c'est le branle-bas de combat mais l'armement du petit convoi est bien inutile et seule la puissance des diesels poussés à leur maximum représente une issue salvatrice pour les marins. Peu à peu, le navire et ses escorteurs sont encadrés par les obus hautement explosifs de 9,2 pouces (234 mm). Les tirs sont extrêmement précis, les gerbes d'eau jaillissent sur le pont dans un vacarme effrayant. Les obus plongent jusqu'à quelques mètres de la poupe mais aucun des navires n'est touché. De 22 heures à minuit, les batteries anglaises vont tirer quatre-vingt-dix obus et la chance est ce soir du côté de la *Kriegsmarine*. Les tirs cessent aussi soudainement qu'ils ont débuté quand le convoi arrive à quelques encablures de Boulogne-sur-Mer. Bientôt les bateaux viennent accoster dans le bassin Loubet, où ils rejoignent le *Sp144*.



## Les destroyers de la Force A

Ce rassemblement d'unités dans le port de Boulogne-sur-Mer n'est pas sans inquiéter l'Amirauté qui, déçue de ne pas avoir touché le convoi cette nuit, a rapidement renforcé la flottille de Portsmouth de quatre destroyers pour mettre en place une Task Force, la « Force A », destinée à prendre les devants et intercepter le convoi en préparation sitôt qu'il aura pris la mer. Composée des destroyers HMS *Vesper* (D55), *Whitshed* (D77), *Worcester* (D96), *Albrighton* (L12), *Brocklesby* (L42) et du norvégien HNorMS *Eskdale* (L36), cette force patrouille depuis le début d'après-midi du 11 décembre près de Portsmouth, en attente des ordres du commandement en chef du port militaire. Les trois premiers destroyers constituent la première division. Construits à la fin de la Première Guerre mondiale, ils appartiennent à la classe « V/W » et sont restés les meilleurs contre-torpilleurs de leur génération inspirant

fortement le design de la suivante. Le *Vesper* déplace 1 272 t standard pour une longueur de 95,07 m hors tout, une largeur de 9,02 m et un tirant d'eau de 3,26 m. Équipé de quatre tourelles de 4 pouces Mk.V (102 mm), d'un canon de 12 livres (76 mm), de deux canons de 20 mm, de cinq mitrailleuses et d'un triple tube lance-torpilles de 21 pouces (533 mm), il atteint la vitesse de 34 nd grâce aux 27 000 ch que fournissent ses 2 turbines à vapeur Brown-Curtis animées par 3 chaudières. Servi par un équipage de 134 hommes, il est commandé par le Lieutenant (LV) D.H.R. Bromley. Les *Whitshed* et *Worcester* déplacent 1 440 t standard pour des dimensions quasi-identiques. Également servis par 134 hommes chacun, leur armement diffère par deux triples tubes lance-torpilles, quatre canons de 4,7 pouces (119 mm) et le canon de 12 livres remplacé par un double *Vickers* « Pom-Pom » antiaérien de 2 livres (40 mm). Les chaudières ont été revues pour un développement maximal de 30 000 ch et le pont a

Le destroyer HMS *Worcester*, classe « Admiralty W », faisait partie, avec les *Vesper* et *Whitshed*, de la première division. Ils furent les premiers à intercepter le convoi allemand puis ouvrir le feu. Le *Worcester* passe ici sous la citadelle de La Valette, à Malte, peu après être entré en collision avec le HMS *Active* lors d'un entraînement à la torpille, en février 1937. Sa proue a été partiellement arrachée. Le *Worcester* sautera sur une mine, en 1943, mais restera à flot. Inapte au service, il sera transformé en navire caserne à Londres et prendra le nom de HMS *Yeoman* (col. Donald Hodgson).

Le destroyer norvégien HNorMS *Eskdale*, classe « Hunt », composait, avec ses sister-ships *Albrighton* et *Brocklesby*, la seconde division. L'*Eskdale* sera torpillé par les vedettes rapides allemandes *S 90* et *S 112*, en avril 1943, au large du cap Lizard, durant une action d'escorte.





## Du « Félix Roussel » à l' « Arosa Sun » (troisième et dernier volet)

Par Jean-Yves Brouard

Appareillage, depuis Marseille, du paquebot *Félix Roussel*, qui, une fois transformé à Dunkerque, retrouve sa livrée uniformément blanche. Ses deux cheminées carrées et basses sont devenues une unique cheminée, plus imposante, à section ovoïde. Le fronton en bois, à l'ancienne, de sa passerelle sera plus tard repeint en blanc.  
(Photo Baudelaire-Sport)

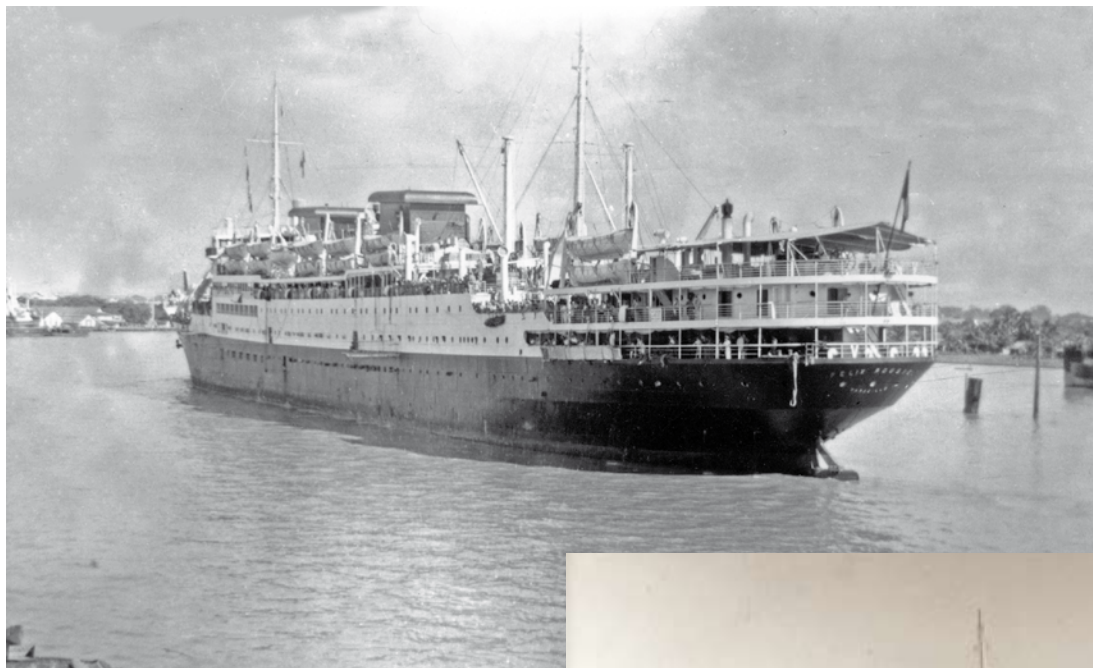
Une fois la guerre terminée et les dernières missions en Extrême-Orient menées à terme (voir N&H 102), le paquebot *Félix Roussel* sera rendu aux autorités françaises et aux services contractuels des Messageries maritimes le 15 avril 1946 à Durban. Le commissaire Méry est resté à bord depuis 1940 jusqu'à cette date.

Alors qu'il était depuis sept ans peint entièrement en gris, et avant cela entièrement blanc, le paquebot retrouve des couleurs civiles, avec coque et cheminées carrées noires. Utilisé un temps sur la côte d'Afrique, il reprend sa ligne de l'Extrême-Orient. Mais il continue de transporter des troupes

car la guerre d'Indochine a commencé. Sous les ordres d'un nouveau commandant, Martin, il relie Marseille à Saigon, transportant pendant deux ans, plusieurs bataillons de troupes coloniales et de Spahis, dans des conditions parfois difficiles.

Le réfectoire des 2<sup>e</sup> Classe, sur la moitié arrière du pont B du *Félix Roussel*. L'office se trouve en face de la descente. On est certes loin du luxe et de l'aisance des 1<sup>re</sup> Classe. Tout de même : ce décor caractérise toute une époque, révolue. Au pont au-dessus, au-delà du plafond, c'est l'imprimerie du navire. (DR)





Le *Félix Roussel* remonte doucement la rivière de Saigon le 23 septembre 1947. La guerre d'Indochine a commencé un an auparavant ; le paquebot transporte souvent des troupes. (Photo : Pierre Ayme)

Au cours de la semaine du 3 au 9 mai 1948, plusieurs navires de la compagnie des Messageries maritimes se retrouvent par hasard ensemble à Saigon. Outre le *Félix Roussel* justement, on voit là le Liberty ship *Les Glières*, les cargos *Lieutenant de Latour*, *Sontay*, *Ville de Strasbourg* et *Monkay*, et les caboteurs, type Park, *Pigneau de Behaine* et *Auguste Pavie*. Les transports maritimes battent leur plein pendant la guerre coloniale...

Le *Félix Roussel* rentre en France (avec 1266 tonnes de fret divers, 252 t. de fret militaire et 530 soldats en passagers), mais à partir de juin (1948, donc), il subit à Dunkerque, aux Chantiers et Ateliers de France, une longue et complète transformation ; en particulier, il reçoit une unique cheminée, massive et ovale qui modifie une nouvelle fois sa silhouette. Son radar 271Q installé pendant la guerre est remplacé par un radar à écran panoramique. Il conserve ses deux gros Diesel de



Saigon toujours, mais en février 1954. Le paquebot a été entre-temps transformé. On remarque les deux ancres pas entièrement remontées dans les écubiers. (Photo Claude Forrer)

On ne reconnaît pas du premier coup l'ancien paquebot français *Félix Roussel* : voici l'*Arosa Sun*, sous grand pavois. Ses routes habituelles sous le pavillon de l'*Arosa Line* : Bremerhaven, Le Havre, Southampton, Canada, en plus ou moins neuf jours. (Collection Xavier Escallier)