Bekanntmachung

Der Angeklagte

Louis BERRIER

wohnhaft in Ernes (Calvados) hat eine Brieftaube mit Nachrichten für England fliegen lassen.

Er wurde deshalb vom Kriegsgericht wegen Spionage zum

TODE

verurteilt und am 2. August 1941

ERSCHOSSEN.

Den 3. August 1941.

Das Kriegsgericht.

ARRÊT de la Cour Martiale

Pour s'être livré à des actes d'espionnage en correspondant avec l'Angleterre à l'aide d'un pigeon voyageur, le nommé

Louis BERRIER

domicilié à Ernes (Calvados), a été condamné à la

PEINE DE MORT

Il a été

FUSILLÉ

le 2 Août 1941

Fait le 3 Août 1941.

La Cour Martiale.

Récolter et transmettre des informations en Angleterre entraînent parfois des conséquences tragiques et pourtant, nombreux seront ceux qui affronteront ces dangers. (DR)

LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS

SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE

(1re partie - 1940)

René Alloin

Avec l'annexion de la Norvège, du Danemark, des Pays-Bas, de la Belgique puis de la France, toute la façade maritime de l'Europe occidentale est entre les mains du régime hitlérien, du cap Nord à la frontière espagnole. C'est une menace insupportable pour les Britanniques qui s'attendent désormais à une tentative d'invasion allemande contre leur pays. Pour prévenir cette redoutable épée de Damoclès, il leur faut absolument avoir recours à des informations notamment, dans un premier temps, pour connaître les concentrations de navires dans les ports voisins.

Le château du Muguet où se tint la conférence dite de Briare. (Photo Patrick Deysson)

Lorsque le général de Gaulle est invité à rejoindre le gouvernement de Paul Reynaud le 6 juin 1940, comme sous-secrétaire d'État à la guerre, la bataille de France est déjà perdue. Avec l'accord de Reynaud, de Gaulle s'envole pour Londres pour demander à Churchill une aide afin de transférer les troupes françaises en Algérie.

Quelques jours plus tard, Churchill se rend en France au château du Muguet à Breteau, dans le Loiret, pour participer à la conférence de Briare avec les dirigeants français, accompagné d'Anthony Eden, alors ministre de la Guerre et du général de Gaulle. Il comprend très vite que Pétain et Weygand ne veulent pas continuer la lutte et sont favorables à une demande d'armistice. Churchill repartit, de Gaulle se rend le 12 juin à Paimpont, en Bretagne pour aller voir sa mère malade et faire un détour par Carantec retrouver sa femme et sa famille puis il embarque sur le contre-torpilleur *Milan* qui évacue

des savants nucléaires français et leur stock d'eau lourde à destination de Plymouth. Ayant obtenu de Churchill la fourniture de navires britanniques pour évacuer les troupes en déroute, de Gaulle revient en France et se pose à Mérignac afin de rencontrer Reynaud mais, à son arrivée, il apprend que le président Lebrun a demandé à Pétain de former un nouveau gouvernement. Il ne reste à de Gaulle qu'à trouver le moyen de regagner l'Angleterre d'autant que Weygand a bien l'intention de faire arrêter le général trop enclin, à son goût, à vouloir poursuivre la lutte. Le hasard permet à de Gaulle de rencontrer Sir Edward Spears, représentant personnel en France de Winston Churchill et également chef du MI6 en France (Military Intelligence, section 6), également connu sous la dénomination de S.I.S. (Secret Intelligence Service), accompagné de Sir Ronald Campbell, ambassadeur de Grande-Bretagne, qui vont retourner en Angleterre. De Gaulle et son aide de camp, Geoffroy Chaudron de Courcel, obtiennent la possibilité de s'envoler pour l'Angleterre où le général a bien l'intention d'appeler à la poursuite de la résistance. Lors de la rencontre avec Churchill, le sort de Madame Yvonne de Gaulle et de ses trois enfants, Philippe, Anne et Elisabeth, est évoqué car il devient préoccupant que ces personnes ne tombent pas entre les mains allemandes et servent d'otages. Un destroyer est envisagé pour se rendre à Brest mais Carantec se situe à plus de 70 km et il n'y a plus de communications possibles. Un hydravion Supermarine Walrus L2312 du Squadron RAAF 10 s'envole le 18 juin à 02h55 mais s'écrase dans le brouillard à trois kilomètres de Ploudaniel. Le pilote John Bell, le navigateur Charles Harris, le radio Bernard Nowell et Norman Hope du S.I.S. sont tués. Une nouvelle tentative est effectuée par Van Riel, un officier belge de la Royal Navy Volunteer Reserve, à bord d'une vedette lance-torpilles Vosper de 21 mètres or, lorsqu'il parvient à Carantec, les Allemands ont déjà occupé le village et la famille de Gaulle est partie. En fait, Madame de Gaulle a emmené ses enfants et la gouvernante de sa fille handicapée, Mademoiselle Potel, à Brest dès le 17 juin et a pu prendre place à bord d'un navire anglais qui les conduit à Falmouth où tous arrivent sans encombre, le 19, jour du départ de Van Riel. Cette mission est la première tentative de la R.A.F. pour mener une opération clandestine d'exfiltration en territoire ennemi. Ces opérations réussies sur les côtes ennemies ne sont qu'au nombre d'une pour 1940, six pour 1941 puis trente-huit en 1942 et sont la plupart du temps effectuées par des appareils Lysander et Hudson de l'escadrille 161. Les contacts par mer sont cependant très nombreux et font l'objet de ce nouvel article.

A la veille du conflit, le S.I.S. est désorganisé par un manque de moyens financiers et par un recrutement inadapté aux énormes besoins de renseignements que les Britanniques ont la nécessité d'obtenir sur leurs principaux rivaux en Europe, à savoir l'Allemagne, l'Italie et l'Union Soviétique. Concernant la France, un gentleman's agrement avec son homologue français, permet un échange d'informations sans qu'il soit indispensable de mener dans les deux pays des opérations d'espionnage. Devant l'impéritie des services secrets britanniques à prévoir les activités allemandes, un « Special Operations Executive » (S.O.E.) est créé le 1er août 1940 afin d'organiser des déplacements en territoire ennemi pour y recueillir de précieux renseignements. Dans les semaines qui suivent la victoire allemande sur la France, le S.I.S. est sollicité de toutes parts pour fournir au moins 72 heures à l'avance, des informations sur un débarquement possible des troupes ennemies. Le problème c'est qu'aucun réseau de renseignement n'est organisé de l'autre côté du Channel et l'embryon de réseau en place aux Pays-Bas a été démantelé par les Allemands. Tout reste donc à créer. Comme au début il n'existe pas de moyen de communications radio (**1**), il faut donc envoyer sur place des agents mais surtout les ramener après leurs collectes de renseignements et la seule voie possible reste la mer, la R.A.F. n'étant pas prête à effectuer de telles opérations pour les services secrets. Trois sections sont créées pour la collecte d'informations : l'une dirigée par le Commander Wilfred H. Dunderdale, farouchement opposé à toute coopération avec la France Libre de de Gaulle, l'autre par le Commander Kenneth Cohen, en collaboration avec le service de renseignements du capitaine André Dewatrin, alias « Passy ». La troisième est une section des opérations de transports maritimes puis aériens mise en place sous la responsabilité du Commander Frank Alexander Slocum.

Le général Spears et le général de Gaulle à Londres le 17 juin 1940 (DR)

Wilfred H. Dunderdale est responsable d'une des trois sections du S.I.S. chargée de recueillir un maximum d'informations dans les zones occupées par l'ennemi. (DR)

André Dewatrin, alias Passy, est le responsable du B.C.R.A. (Bureau Central de Renseignements et d'Action, les services secrets de la France Libre du Général de Gaulle). (Document Musée de l'Ordre de la Libération)

Les évasions clandestines vers l'Angleterre en 1940

La plupart des opérations futures vers les côtes tenues par l'ennemi vont se dérouler à bord, entre autres, de bateaux échappés de France. Lorsque les Français prennent conscience que les Allemands vont désormais régner en maître sur le territoire national, certains décident de trouver refuge de l'autre côté de la Manche.

C'est ainsi que dès le 18 juin, un bateau-pilote de Rouen, puis du Havre à partir de février 1945, l'*Albert Faroult*, appareille de Saint-Brieuc avec des élèves officiers de l'École d'Hydrographie et parvient à Falmouth. Construit en acier aux Chantiers de Normandie à Grand Quevilly, il mesure 38,80 m de long, 7,00 m de large pour un déplacement de 296 tonnes. Il est propulsé par un moteur diesel Sulzer type 5 TS 29 deux temps 5 cylindres développant 600 cv. Doté d'un équipage de six hommes, il peut accueillir 12 pilotes au pont inférieur et douze hommes d'équipage en chambres à 3 lits. Le port de Rouen signe le marché en septembre 1937 et la construction débute en janvier 1938 pour s'achever en février 1939. Après son échappée vers l'Angleterre, il passe sous pavillon britannique, est

1 - Les postes radio et surtout leurs opérateurs ne seront disponibles que vers la fin de 1940 et en quantités très limitées.

Le 13 juillet 1952, le sous-marin *HMS Sportsman* est transféré à la Marine nationale et devient le *Sibylle*. (MN)

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

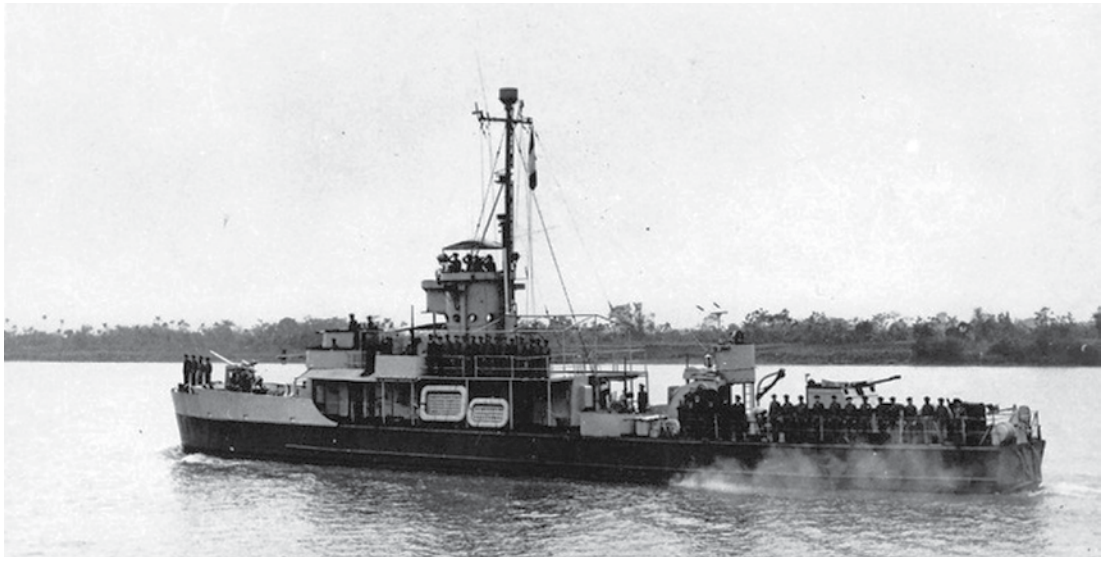
IV - 1950-1952, entre Indo et OTAN

Frédéric Stahl

L'année 1950 va modifier la donne car les Etats-Unis, jusque-là peu soucieux de participer à l'armement des forces françaises, vont changer d'attitude au nom de la lutte anti-communiste. Le 25 juin, le déclenchement de la Guerre de Corée précipite les choses. En Indochine, cette même année marque un tournant : le 30 janvier, l'URSS reconnaît la République démocratique du Viêt Nam, le 14 février la Chine et l'URSS signent un pacte d'assistance mutuelle et le 1er avril un accord d'aide sino-vietnamien est conclu. Ce dernier va permettre aux troupes de Giap de recevoir des armes à partir du mois d'août. Les forces du Vietminh qui pratiquaient la guérilla peuvent se structurer en véritable armée à partir du sanctuaire chinois. Le 19 septembre, elles obtiennent un premier succès à Dong Khê, ce qui va mener au retrait de Cao Bang et de Lang Son en octobre. Neuf bataillons français ont été quasiment anéantis et cette victoire permet au Vietminh d'assurer son contrôle sur 750 km de frontière avec la Chine. Même si l'arrivée du général De Lattre va permettre de redresser un peu la situation, la France a d'ores et déjà perdu la guerre mais elle ne s'en doute pas. C'est dans ce contexte que, le 17 septembre un *«Military Assistance Advisory Group»* (MAAG) américain s'installe à Saigon. Il doit recenser les besoins français en matière d'armement et planifier les transferts d'unités et de matériels tirés des surplus.

Si, au cours de la période 1950-1952, la Marine nationale a bien lancé ses premiers programmes d'équipement « made in France », ceux-ci prennent du retard et c'est grâce aux Américains et aux Britanniques qu'elle va pouvoir assurer la jonction.

L'escorteur de 2e classe F 721 *Touareg* est l'un des huit ex-US DE reçus par la France en 1951-1952. (MN)



Le LSSL-4 *Javeline* (ex-US *LSSL-10*), une des six unités de ce type transférées par les Américains en 1951 *d'Arbalète, Arquebuse, Hallebarde, Javeline, Persuisane* et *Rapière*. Les LSSL vont être engagées au Tonkin où leur puissance de feu va se révéler redoutable. Cette unité de 290 t est en effet armée d'un canon de 76 mm, de deux montages doubles de 40 mm télécommandés, de 4 canons de 20 mm, 2 à 4 mitrailleuses de 7,62 mm et 2 mortiers de 81 mm. En 1953-1954, trois autres unités, les *LSSL-35, LSSL-65* et *LSSL-105*, qui recevront les noms de *Framée, Etendard, Oriflamme*, seront encore transférées ; la première présentant la particularité d'être armée d'un cinquième 40 mm en remplacement du 76 mm et la deuxième celle d'être, elle aussi, dépourvue du 76 mais d'être équipée d'un troisième montage double de 40 mm. (MN)

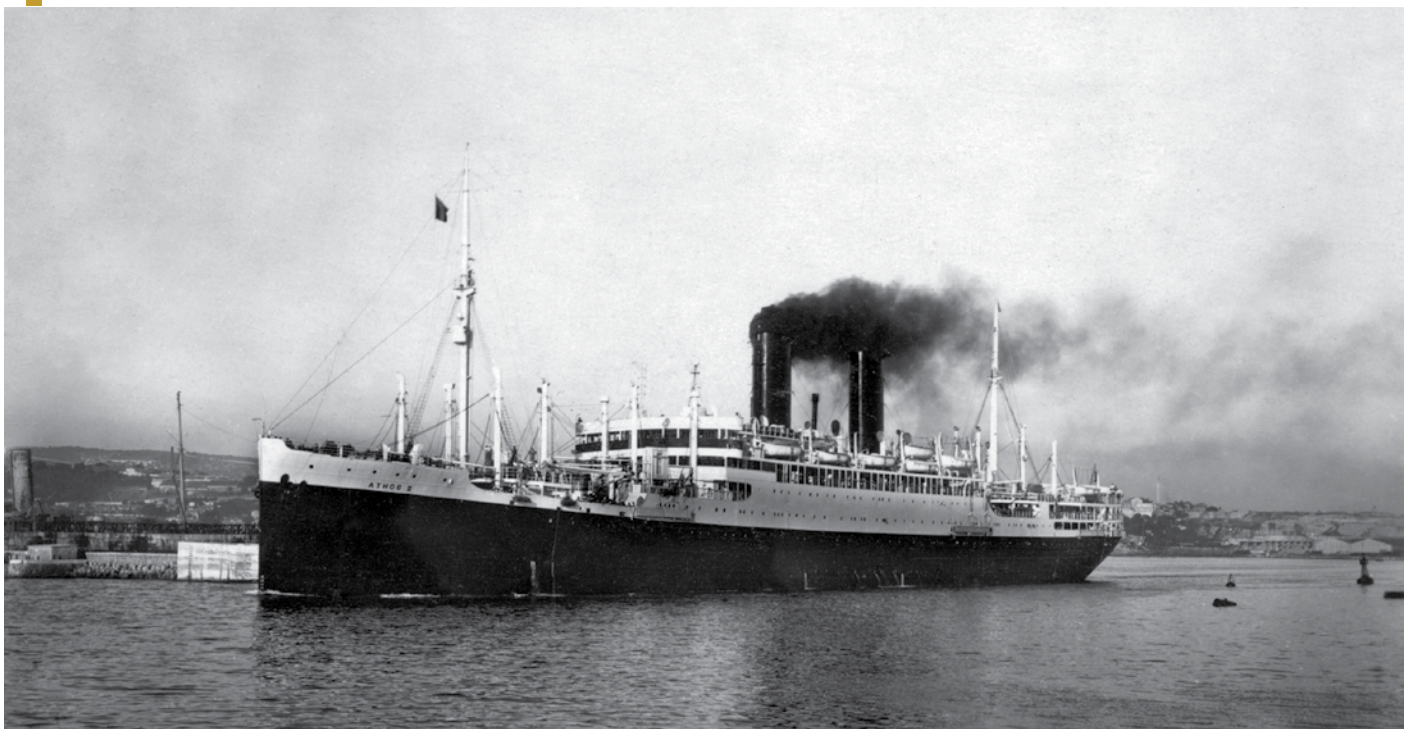
Le quart d'heure américain

Dans le cadre du *Mutual Defense Assistance Act* (MDAA), signé par Harry S. Truman le 6 octobre 1949, et suite à l'accord bilatéral du 27 janvier 1950, l'aide américaine devient effective et va s'amplifier après le début de la guerre de Corée. Le *Mutual Defense Assistance Program* (MDAP), ou pour nous le PAM (Programme d'Aide Militaire), va permettre en partie à la Marine nationale de faire la jointure avec les programmes d'équipements en cours de réalisation ou programmés :

- **PAM 1** (FY 50) : six destroyers d'escorte (DE) supplémentaires en 1950 qui deviennent les *Arabe, Kabyle, Bambara, Sakalave, Touareg* et *Soudanais* ; six escorteurs côtiers US PC *L'Intrépide, L'Impétueux, Flamberge, Glaive, Mousquet, Trident, L'Ardent*, six LSSL numérotés dans un premier temps de 1 à 6 avec les noms d'*Arbalète, Arquebuse, Hallebarde, Javeline, Pertuisane* et *Rapière* puis en 1952 de L 9021 à L 9026, 14 LCM 6... ;
- **PAM 2** (FY 51) : le porte-avions de combat léger *USS Langley* transféré le 6 juin 1951 pour devenir le *La Fayette*, deux escorteurs côtiers US PC, les futurs *L'Inconstant* et *Mousquet*, les six chasseurs de sous-marins US-SG (ex-US SC) *GC 2, GC 3, GC 4, GC 5, GC 6, GC 9* qui vont devenir les *Chasseur 731, Chasseur 732, Chasseur 733, Chasseur 735, Chasseur 736* , un LST atelier qui va être rebaptisé *Vulcain*, un petit pétrolier *YOG-680* qui va devenir l' A 637 *Aulne*, les *LSIL-715, LSIL-818, LSIL-1092*, qui se transforment en L 9030, L 9031, L 9032, deux LCU (LCT MkVI mod), le *LCU-1221* qui devient le L 9086, et le *LCU-1420* renuméroté L 9073 , 40 LCM, 14 remorqueurs « YTL », 26 vedettes « Y », 12 amphibies *Goose*, 10 quadrimoteurs PBY *Privateer*... ;
- **PAM 2bis** (FY 52), deux destroyers d'escorte (US-DE) supplémentaires et qui vont devenir les *Berbère et Malgache*, le transport de chalands de débarquement LSD-12 *USS Okeanos* qui devient le A 646 *Foudr*e et qui sera opérationnel en 1953, le LST 973 qui devient le L 9008 *Golo*, le *LSIL 871* renuméroté L 9033, le *LCI 476* qui va devenir le bateau-hôpital *Médecin Capitaine Le Gall*, le LCU-622 qui devient notre L 9085, quatre LCU «type 1466 » les *LCU-1466, LCU-1475, LCU-1479* et *LCU-1503* qui ne seront livrés qu'en 1953 et deviendront les L 9074, L 9075, L 9076, L 9077, 36 LCVP, une vedette « Y » de complément, un bombardier quadrimoteur *Privateer*....

... Si les huit destroyers d'escorte ne sont plus réellement au niveau, ils permettent néanmoins à notre Marine nationale de conserver un noyau d'escorteurs en métropole pour tenir son rang au sein de l'OTAN. Toutes les autres unités sont destinées à l'Indochine.

Deux vedettes « Y » en action en 1952. Ces petites unités de 10 tonnes pour une longueur de 12,2 m transférées dans le cadre du PAM 2 FY 51 sont armées d'un canon de 20 mm et d'une mitrailleuse lourde de 12,7 mm. Malgré une vitesse maximale de 18 nœuds, les dix-huit unités livrées par les Américains vont se révéler peu adaptées au contexte indochinois. Elles furent surtout utilisées pour mener des missions SURMAR côtière où leur vitesse présentait un avantage. (MN)



Le beau paquebot des Messageries maritimes *Athos II*, évoluant dans le port de Marseille. On dirait que les deux cheminées fument. Non : celle de derrière est factice. (Photo Collection Pierre de Meslon)

Athos II

Par Jean-Yves Brouard

Remerciements en particulier à Yvan Letellier et Philippe Ramona.

C'est en référence au célèbre héros d'Alexandre Dumas si deux paquebots français des services contractuels des Messageries maritimes se sont appelés *Athos*. Le premier a été torpillé pendant la Grande guerre, aussi a-t-on attribué le même nom à un autre paquebot construit en 1926. C'est cet *Athos II* dont nous allons raconter la longue carrière.

Une réédition ultérieure (1933) du livre de Roland Dorgelès *Partir* présente une couverture avec un paquebot qui, selon la rumeur, devrait être l'*Athos II* (mais ce dessin succinct montre un « trois cheminées » difficilement identifiable – l'*Athos II* n'avait que deux cheminées). La mention sur la couverture indiquant que Dorgelès est membre de l'Académie Goncourt démontre que le livre (du moins cette réédition) date bien d'après 1929, année de l'élection du romancier. (DR)

Le paquebot mixte *Athos II* a été lancé le 12 novembre 1926 aux chantiers A.G. Weser à Brême, au titre des réparations de guerre. Il est pris en charge par les Messageries maritimes le 2 février suivant. Son nom provient donc du roman d'Alexandre Dumas et fait partie d'une série de paquebots de la même compagnie dont les noms reprennent les célèbres personnages de fiction qui ont pour nom *Porthos* (datant de 1915 et sistership de l'*Athos* premier du nom), *D'Artagnan*, frère aîné de l'*Athos II*, et enfin *Aramis*, qui entrera plus tard en flotte et fait partie, lui, de la famille du *Félix Roussel* (voir *N&H* 101 à 103). D'ailleurs, en différents points de l'*Athos II*, des peintures rappellent le roman de Dumas Père.

Avec sa coque et ses deux cheminées noires, sa forêt de mâtereaux de chargement caractéristiques et ses superstructures blanches, le paquebot quitte Brême pour rejoindre Marseille, son port d'attache, en faisant une escale à Bordeaux fin février. Puis il appareille pour la première fois de Marseille le 25 mars 1927, à destination des Indes, l'Indochine, la Chine et le Japon. Sont ou seront affectés à cette ligne d'autres formidables paquebots des Messageries dont les noms font rêver encore aujourd'hui : *Félix Roussel*, *Georges Philippar*, *Président Doumer*, *Jean Laborde* et son « frère » *Maréchal Joffre*, ainsi que *D'Artagnan* et *Aramis*, déjà cités. Doté de deux hélices, l'*Athos II* mesure 172 mètres de long pour une jauge brute de 15 950 tonneaux ; il peut transporter 167 passagers de 1e Classe, 158 de 2e Classe, 104 de 3e et 500 « rationnaires » environ. Toutes les cabines des 1e et 2e Classes, sans exception, et un grand nombre de cabines de 3e Classe, sont éclairées par des hublots, mais les locaux communs des 1e Classe, sauf la salle à manger, sont situés dans les superstructures de la partie centrale du bâtiment. Confort et élégance sont les maîtres mots pour ce beau paquebot emportant ses passagers vers le lointain Orient. L'*Athos II* et d'autres paquebots récents des Messageries bénéficient d'un changement appliqué la première fois sur le paquebot mixte *Sontay* de 1908, puis sur le *Paul Lecat* de 1912 : les locaux des passagers ne sont plus situés, comme autrefois, dans un long roof arrière, mais au milieu du navire, dans un château allongé. En particulier, un long pont-promenade, de chaque côté de ce château, permet aux passagers de 1ere Classe, de voyager avec un plus grand confort, cet espace donnant sur la mer étant propice aux contemplations romantiques, aux rencontres et aux conversations badines. A ce sujet, il est souvent écrit que le romancier français Roland Dorgelès a situé sur l'*Athos II* son ouvrage titré «Partir», qu'il a rédigé après un voyage sur l'Indochine à son bord. On trouve dans ce roman la description de la découverte des escales exotiques par les passagers et en particulier les passagères néophytes et étonnées, celle des rencontres avec les peuples lointains, ainsi que l'étude des comportements des uns et des autres – sauf que le roman est sorti en 1926 et, s'il a été

Le lancement de l'*Athos II* à Brême le 12 novembre 1926, dans le chantier A.G. Weser, construit en Allemagne au titre des dommages de guerre (de la Première guerre mondiale), Qui peut deviner à ce moment-là que le navire va participer à la lutte contre la même Allemagne durant la Seconde guerre mondiale ? Le premier *Athos* a, lui, été torpillé en 1917 par un sous-marin allemand. (Coll. Philippe Ramona)

inspiré de l'ambiance ressentie par Dorgelès lui-même sur un paquebot des Messageries maritimes, il a donc été écrit avant 1926, l'éventuel voyage du romancier s'étant sans doute déroulé en 1925. Or, on l'a vu, l'*Athos II* a effectué son voyage inaugural en… 1927, avec un premier appareillage fin mars de cette année-là.

Sur l'*Athos II*, le salon de conversation et de musique, auquel donne un vaste hall, est entièrement tapissé de panneaux de frêne de France relevés ça et là par des pilastres en ébène de Macassar, ainsi que des sellettes du même bois supportant des statues. Idem dans la salle à manger des 1e Classe, où l'on trouve pilastres, plinthes et couronnements en platane du Japon. L'originalité du fumoir vient de son style breton : vieilles ébénisteries, étagères de poteries de Bretagne, et une énorme cheminée en granit bleuté de Quimper. Un plafond lumineux et d'énormes chandelles maintenues par un bras de fer torsadé assurent l'éclairage.

Fréquentant l'Extrême-Orient, avec un état-major de 17 hommes, l'équipage comprend des Chinois : 3 au Pont (sur 38 hommes), et 25 à la Machine (sur 60). Les ADSG (Agents du Service général : personnel Restauration, intendants, garçons, grooms…) sont composés de 134 personnes dont

L'un des deux pont-promenade de l'*Athos II*, celui de tribord (les canots dont les numéros sont indiqués au plafond à droite portent des numéros impairs ; nous sommes donc dans le pont-promenade tribord). (DR)

Le réfectoire des 3e Classe de l'*Athos II* est loin d'être luxueux, avec ce décor sobre et ces tuyaux et conduits d'aération passant au plafond, mais il y a quand même un beau piano droit (sur la gauche de la photo). (DR)

Actualités...
la rubrique des céphaloclastophiles

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

Frédéric Stahl

Car le monde et les temps changent !

« Sans l'invention du Terrorisme avec un grand « T », qu'il faut différencier des actes terroristes qui ont émaillé l'Histoire, les relations entre les puissances, qu'elles soient étatiques ou économiques, auraient certainement déjà dégénéré en conflit majeur. » (Note n°2 de l'édito du N°96 de Navires et Histoire)

Malgré ou à cause du « Terrorisme », le monde aurait connu, depuis plus de deux décennies, une de ses périodes les moins meurtrières, surtout pour les militaires ; c'est du moins la position de la majorité des « experts ». La justesse de la mesure d'intensité d'une guerre au nombre de victimes est un vaste sujet de controverse qui n'est néanmoins pas notre sujet du jour **(1)**. La parenthèse de l'EI étant refermée **(2)**, cette disparition marque la fin d'une géolocalisation de l'ennemi désigné. Le fait que cette organisation ait été pulvérisée par des milliers de tonnes de bombes, d'obus et de missiles, remet les pendules à l'heure, c'est-à-dire nous fait retourner à l'an 2000 et aux premiers mois de l'année 2001, avant les attentats du 11 septembre. **La grande différence c'est qu'entre-temps, la Chine est devenue la première économie et la deuxième puissance militaire mondiale, que la Russie, qui était au fond du fond en 2000, a retrouvé une place de choix, c'est-à-dire dominante, sur l'échiquier international, que la Corée du Nord est devenue une puissance nucléaire et que la gouvernance algorithmique de l'espace numérique a tout envahi.**

La fin de l'EI semble ramener, ce qu'il est convenu d'appeler la « géopolitique » au cœur du sujet **(voir la note du rédacteur)** et fait apparaître que, après l'insensée intervention occidentale en Libye et face à la politique de l'UE et de l'OTAN en Ukraine, la Russie de Vladimir Poutine serait, à ce stade, le grand vainqueur et qu'il serait, comme nous l'avons pressenti dans le N°84 de juin 2014, le fils spirituel de la grande Catherine II pour qui *« Damas détient la clef de la maison Russie »* :

1 – en contrecarrant la pénétration américaine en Asie centrale ;

2 - en arrêtant la *drang nach Osten* (marche vers l'Est) de l'UE mais surtout de l'OTAN ;

3 – en utilisant la menace terroriste pour justifier ses coups de forces, les organisations djihadistes jouant le rôle des cosaques du Laïk d'Emelian Pougatchev (1742-1775) et des Bachkirs de Salavat Ioulaïev (1754-1800) **(3)** ;

4 – en assurant le flanc nord de la Russie par une politique d'occupation et de valorisation de la zone Arctique.

1 – Il faut juste rappeler qu'au cours de ces seize dernières années, les conflits dans le monde ont tué autour de 3 millions de personnes (auxquels il faut ajouter la surmortalité directement causée par les conflits qui porterait le nombre à une vingtaine de millions). Ils ont également fait plus de 24 millions de blessés dont 8 millions d'amputés et 67 millions de réfugiés.

2 – La fin de l'EI ne veut, bien sûr, pas dire la fin de ce que nous appelons le « Terrorisme ».

3 - En 1773, Emelian Pougatchev (1742-1775) organise une jacquerie dans la région de la basse Volga. Les « rebelles » obtiennent des succès et sont rejoints par les Bachkirs musulmans de Salavat Ioulaïev (1754-1800) puis par des Tatares et des Kazakhs. Ils s'emparent d'un vaste territoire. En août 1774, les forces de Pougatchev sont battues et il est lui-même décapité sur la place Bolotnoïe de Moscou le 10 janvier 1775. Salavat Ioulaïev sauve sa peau et va être considéré comme un héros. Il a donné son nom à la ville de Salavat.

Une carte du monde vu depuis la Chine...

... Point important : ce jour, Vladimir Poutine qui brigue un nouveau mandat lui permettant de rester en place jusqu'en 2024, est le seul dirigeant de l'an 2000 encore au pouvoir. A ce stade, il est l'homme qui semble, d'une certaine façon, confirmer la vision « géo-historique » d'Halford John Mackinder **(4)** et sa célèbre formule : *« Qui contrôle l'Europe de l'Est contrôle le Heartland* (le cœur du monde) *; qui contrôle le Heartland contrôle l'île monde ; qui contrôle l'île monde contrôle le monde. »,* ce qui explique l'interminable crise ukrainienne. Moscou joue pour l'instant la carte d'une sorte d'axe eurasien « Russie, Turquie, Syrie, Iran » qui assure son flanc sud. Celui-ci reste néanmoins fragile.

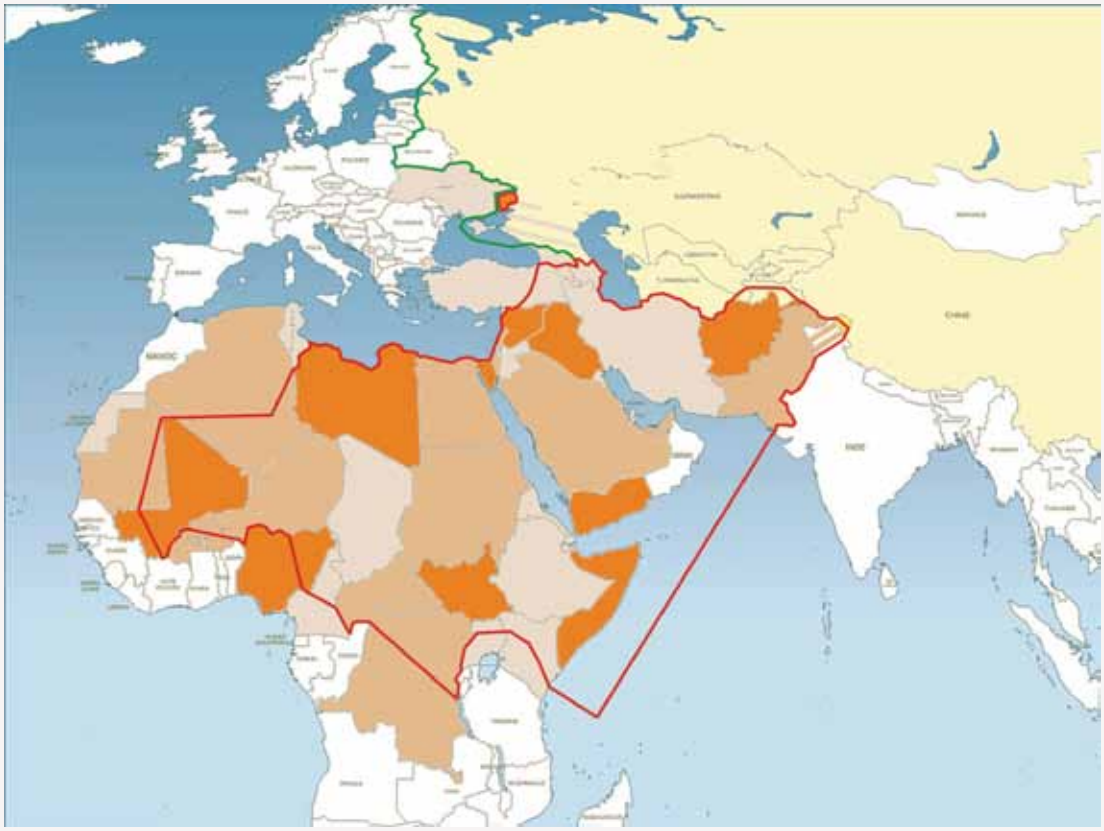
Dans un tel contexte, de nombreux signes montrent que, plus de dix-sept ans après le drame du sous-marin *Koursk*, unité symbole de la déchéance russe, par-delà les rodomontades dont il est friand et les habituelles fanfaronnades du décorum impérial, avec pragmatisme, le Kremlin abandonne le rêve de recréer la marine océanique de la fin de l'ère soviétique pour mieux renforcer sa marine de l'*inner maritime zone* (mer de Barents, mer Baltique, mer Caspienne, mer Noire, mer du Japon, mer de Laptov, mer d'Okhotsk...). L'expérience syrienne semble montrer que les frégates, les corvettes et les sous-marins peuvent, sans problème, œuvrer en Méditerranée et forment une force suffisante pour défendre les intérêts russes et fermer l'anneau maritime ceinturant la Russie. Moscou conservera néanmoins un noyau réduit de grands navires océaniques pour sa représentation et les jeux d'alliance. Ici, l'océan glacial Arctique devient en quelque sorte le cœur maritime du monde (une sorte de *Heartsea*). Ainsi, avec réalisme, la Russie laisserait à la Chine la responsabilité de contrer les Etats-Unis sur la plus grande partie du croissant extérieur de l'océan Indien et du Pacifique. La grande énigme reste néanmoins la triangulation Chine-Russie-Inde.

Faute d'une vision politique unifiée, l'Europe, qui est avant tout une alliance de commerçants faisant penser à une version agrandie de la Ligue Hanséatique (La Hanse) du XVe siècle, continue de se placer dans la vision du grand échiquier de Zbigniew Brezinski **(5)** pour qui *« Sans l'Europe, l'Amérique est encore prépondérante mais pas omnipotente, alors que, sans l'Amérique, l'Europe est riche mais impuissante. »*, mais également pour qui *« Sans l'Ukraine, la Russie cesse d'être un empire en Eurasie »*. Ceci laisse de beaux jours à l'OTAN. Le Brexit replace la Grande-Bretagne sur les *Off-shore islands* (ceinture extérieure formée par les archipels britanniques et japonais) où elle redevient ce qu'elle fut en 1940 : un *moated aerodrome* (un aérodrome défendu par des douves). Pour les Américains, l'Europe joue maintenant le rôle d'un simple cordon sanitaire dont la fonction première mais essentielle est d'éviter l'unité du continent eurasiatique.

La ligne « America First » de l'administration Trump confirme le positionnement des Etats-Unis sur les *Outlying islands* de Mackinder (zone des îles périphériques formée du continent américain et de l'Australie) dans une sorte d'outre-monde (en dehors de la *World Island*). En ce sens, l'administration

4 - **Sir Halford John Mackinder (1861-1947) est un géographe britannique qui défend l'idée que le monde doit être perçu à partir d'une cartographie polaire et non selon une projection « Mercator ». Il développe les concepts de *World Island* (île mondiale) constituée autour du *Heartland* (l'Eurasie et en premier lieu la Russie), de *Inner Crescent* ou *Marginal Crescent* (les régions bordant le *Heartland*) et de *Outlyings Islands* ou *Insular Crescent* (continent américain et Australie). Il est considéré comme un des pères fondateurs de la géopolitique.**

5 - **Zbigniew Brezinski (1928-2017) a été le conseiller à la sécurité nationale de Jimmy Carter de 1977 à 1981 et va être le défenseur d'une ligne dure face à l'URSS. Sous Ronald Reagan, il va souvent critiquer l'administration dominée par une vision trop manichéenne du monde. En 1988, il soutient la candidature de George H.W. Bush et il prévoit l'échec de la politique de Glasnost et de Perestroïka enclenchée par Michael Gorbatchev ainsi que l'effondrement de l'URSS. En 1990, il s'oppose à la guerre du Golfe avant de devenir un soutien important de l'expansion vers l'Est de l'OTAN après l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine. Il va critiquer la « Global War on Terror » de l'administration Bush considérant que l'ennemi est fabriqué et non réel... Brezinski va être également le conseiller aux affaires étrangères de Barak Obama.**



Le puzzle reconstitué de la zone des conflits.

1 - Donné pour mort le 28 mai puis le 10 juillet et indiqué comme remplacé par Jallaloudine al-Tunisi...

Le puzzle reconstitué de l'Eurasie et de l'Afrique

De Mosul à Champigny, du Mali aux malwares : « Trouvez-nous vite un ennemi commun ! »

La fin de l'année 2017 restera marquée comme un trou noir : plus aucune information factuelle sur les migrants, sur la Syrie, sur l'Irak, sur le Yémen, sur la Libye, le Soudan du Sud, la Somalie etc. Les médias semblent se délecter à patauger dans un cloaque malodorant de chroniques people entre « bourdonnement » et « gazouillis ». Quel univers en puissance contient ce trou noir ? Mystère ! Ce n'est pas un hasard si, par peur du vide, la Russie et les Etats-Unis vont continuer en novembre et en décembre à mener des opérations dont la finalité n'est pas claire, et c'est le moins que l'on puisse dire puisque cela ira jusqu'à « ressusciter » Abou Bakr al-Baghdadi **(1).** En Syrie, l'argument sera d'éliminer les 750 derniers membres et sympathisants de l'El (combattants et membres de leurs familles) et en Irak de reconquérir des zones désertiques. Vu les récents évènements au Liban, en Arabie Saoudite, au Qatar, au Yémen, en Libye, cela pourrait avoir pour premier effet de fusionner tous les dossiers sur un espace géographique de plus en plus large avec plusieurs verrous donnant des signes de faiblesse comme au Liban ou en Algérie. Dans un tel contexte, il faut impérativement désigner un nouvel ennemi qui permettra de limiter les frictions entre puissances. Au Pentagone alors que la Corée du Nord semble un trop gros morceau, on est par exemple tenté de ressortir une nouvelle mouture de l'OPLAN 1019-06 (voir N&H N°36 de juin 2006) en utilisant (à ce stade sans succès) le dossier palestinien comme détonateur...

« Ich wusste es nicht » - Erratum : Le 6 novembre (voir N&H N°105), lors de l'intervention du patrouilleur libyen N°648 *Jadar* pour empêcher le *Sea Watch 3* de récupérer des migrants, ce ne sont pas six personnes qui sont mortes, mais bien près de cinquante. Au cours des mois de novembre et décembre 2017, 596 migrants vont mourir en Méditerranée, 193 autres au cours des neuf premiers jours de l'année 2018. (Photo Association Sea-Watch)

Le **9 novembre**, au **Liban**, Hassan Nasrallah, le leader du Hezbollah, déclare que la démission de Saad Hariri n'est pas valide et que l'Arabie saoudite a déclaré la guerre au Liban et à son organisation (voir N&H N°105). Il n'est pas tombé dans le piège de Ryad qui voulait profiter de la situation pour placer Bahaa Hariri, le frère de Saad, à la tête du Tayyar al-Moustabal (Parti du Courant du Futur) afin de rallier les tribus arabes. Dans ce contexte, le prince héritier Mohammed ben Salmane, le nouvel homme fort du royaume saoudien, qui voulait donner l'image d'un homme moderne, libéral et proche des modèles occidentaux s'est pris les pieds dans le tapis car le Liban qui ne veut pas se laisser entraîner vers un nouveau conflit, utilise maintenant la personne de Saad Hariri, prise en otage, pour ressouder ses composants... Aux **EAU**, Emmanuel Macron termine sa visite à Dubaï par l'annonce de la vente de deux corvettes « Gowind »... En **Syrie**, les forces gouvernementales resserrent leur pression sur la

Le sous-marin *San Juan* à Ushuaia quelques jours avant le drame, à couple de la corvette (remorqueur) N°21 *Puerto Argentin.* (Marine argentine)

Le drame du *San Juan*

La dernière photo connue du *San Juan* prise le 13 novembre au large d'Ushuaia depuis le hublot d'un Boeing 737 des *Aerolineas Argentinas*. (DR)

Le 17 novembre, nous apprenions que le sous-marin S 42 ARA *San Juan* (une unité type TR 1700 modernisée entre 2008 et 2014) était porté disparu avec son équipage de 44 hommes. Là où l'affaire devient complexe, c'est que les jours suivants, la communication de la marine argentine va être très décousue et parfois constituée d'éléments contradictoires. Voici une tentative de reconstitution de ce drame :

Le **samedi 11 novembre**, le *San Juan* quitte la base d'Ushuaïa pour participer les jours suivants à un exercice qui doit comprendre le torpillage de l'ancien remorqueur N°10 *Comodoro Somellera*, une unité désarmée en 2000 et utilisée comme cible...Le **lundi 13 novembre**, le S 42 *San Juan* est aperçu en surface au large d'Ushuaia... Le **mercredi 15**, le sous-marin se trouve au large de Puerto Madryn :

- à **00 h 30**, (03 h30 GMT), le capitaine de frégate Martin Fernandez, le commandant du *San Juan*, signale à sa base une « avarie » sur les batteries suite à une entrée d'eau par le schnorkel mais il ajoute que le problème a été réglé et qu'il change de route pour rejoindre directement Mar del Plata où il devrait arriver le 19 ou le 20...
- à **06 h 00** (09 h 00 GMT), des avions et des hélicoptères décollent de la base de Trelew pour repérer le sous-marin...
- à **07 h 30** (10 h 30 GMT), le *San Juan* fait surface dans une mer très formée et entre en communication avec sa base « *L'entrée d'eau de mer par le système de ventilation vers le réservoir de batteries numéro 3 a provoqué un court-circuit et un début d'incendie... Je vais descendre à 40 m de profondeur pour entrer dans le local des batteries, évaluer l'avarie et récolter des informations.* » . Un sous-marin comme le *San Juan*, avec sa coque ronde n'est pas à l'aise en surface et le choix de plonger à faible profondeur paraît judicieux pour pouvoir examiner les avaries même si un peu d'eau coule par le conduit du schnorkel. *Quelques minutes plus tard, un nouveau message dit : « Batteries de proue hors service, le San Juan navigue pour le moment en immersion »...* ce sera le dernier ! ... Il faut noter que les batteries incriminées se trouvent approximativement à la verticale du kiosque...
- à **09 h 30** (12 h 30 GMT), le taux d'hydrogène dans les locaux au centre du sous-marin augmente...
- à **09 h 58** (12 h 58 (GMT), celui-ci dépasse rapidement les 4% et une explosion éventre le sous-marin qui s'enfonce dans les flots quasi-verticalement. Un « bruit suspect », est d'ailleurs enregistré à 430 km des côtes et de la péninsule de Valdès (la marine argentine ne va livrer cette information que le 22)...
- à **« 10 h ? »** le sous-marin qui a continué de couler