

« Toutes choses sont faictes par la controversie des elemens du monde »

Nicole d'Oresme

Au sujet de «Southern Watch» et «Desert Fox»

Bonsoir, vieux lecteur "philatéliste" du magazine, je cherche pour une présentation les renseignements suivants :

Quels navires britanniques et saoudiens participaient à Southern Watch dans le Golfe entre 1993 et 2003 ?

Quid de leur participation à DESERT FOX en 1998 ? Merci par avance. Bien cordialement.

M. Jean Louis Quémar (Capitaine au Long Cours)

Voici une liste non-exhaustive des navires britanniques ayant participé à l'opération « Southern Watch » (« Bolton »). Il faut noter qu'à partir du 21 septembre 2001, il deviendra impossible de différencier les unités engagées au titre de cette opération et celles de l'opération « Enduring Freedom » (« Argonaut 01 », « Veritas », « Oracle », « Armilla », « NTG-03 »), puis, en 2003, de celles du dispositif « Iraqi Freedom », soit :

... les porte-aéronefs R-05 *HMS Invincible*, R 06 *HMS Illustrious*, R 07 *HMS Ark Royal*, le porte-hélicoptères L 12 *HMS Ocean*, le porte-hélicoptères auxiliaire A 135 *RFA Argus*, les sous-marins S 93 *HMS Triumph*, S 106 *HMS Spendid*, S107 *HMS Trafalgar*, S 109 *HMS Superb*, S 110 *HMS Turbulent*, les destroyers D 87 *HMS Newcastle*, D 89 *HMS Exeter*, D 90 *HMS Southampton*, D 91 *HMS Nottingham*, D 92 *HMS Liverpool*, D 97 *HMS Edinburgh*, D 98 *HMS York*, D 108 *HMS Cardiff*, les frégates F 78 *HMS Kent*, F 85 *HMS Cumberland*, F 87 *HMS Chatham*, F 92 *HMS Boxer*, F 98 *HMS Coventry*, F 99 *HMS Cornwall*, F 233 *HMS Marlborough*, F 235 *HMS Monmouth*, F 236 *HMS Montrose*, F 233 *HMS Marlborough*, F 238 *HMS Northumberland* (?), F 239 *HMS Richmond*, les chasseurs de mines, M 30 *HMS Ledbury*, M 31 *HMS Cattistock*, M 33 *HMS Brocklesby*, M 41 *HMS Qorn*, M 101 *HMS Sandown*, M 102 *HMS Inverness*, M 104 *HMS Walney*, M 108 *HMS*

Grimsby, M 109 *HMS Bangor*, M 111 *HMS Blyth*, le transport de chalands de débarquement L 10 *HMS Fearless*, les LST L 3505 *RFA Sir Tristram*, L 3005 *RFA Sir Galahad*, LST 3004 *RFA Sir Bedivere*, L 3036 *RFA Sir Percivale*, les pétroliers ravitailleurs A 81 *RFA Bambleleaf*, A 109 *RFA Bayleaf*, A 110 *RFA Orangeleaf*, A 111 *RFA Oakleaf*, A 271 *RFA Gold Rover*, les navires auxiliaires, A 385 *RFA Fort Rosalie*, A 386 *RFA Fort Austin*, A 387 *RFA Fort Victoria*, A 388 *RFA Fort George*, le navire-atelier A 132 *RFA Diligence* et les navires hydrographiques H 130 *HMS Roebuck*, H 131 *HMS Scott*, H 319 *HMS Beagle*.

Pour les navires saoudiens, nous n'avons trouvé aucune information mais, si des unités ont participé, d'une façon ou d'une autre, à l'opération « Southern Watch », cela ne peut être que des navires de la base du roi Abdul Aziz à Jubail, c'est-à-dire, les corvettes type « Badr » N°612 *Badr*, N°614 *Al Yarmook*, N°616 *Hitteen*, N°618 *Tabuk*, trois ou quatre des neuf patrouilleurs lance-missiles type « As Siddiq », les chasseurs de mines N°420 *Al Jawf*, N°422 *Shaqra*, N°424 *Al Kharj*, les dragueurs de mines N°412 *Addiriyah*, N°414 *Al Quysumah*, N°416 *Al Wadeeah*, N°418 *Safwa* et le pétrolier-ravitailleur N°902 *Boreida*.

Lors de l'opération « Desert Fox », du 16 au 19 décembre 1998, seules deux unités de la Royal Navy, la frégate *HMS Boxer* et le pétrolier-ravitailleur *RFA Brambleleaf* participèrent au dispositif mais toutes les frappes britanniques furent effectuées par des avions de la RAF. Pour mémoire, les unités de l'US Navy engagées en décembre 1998 furent les porte-avions CVN-65 *USS Enterprise*, CVN-70 *USS Carl Vinson*, le sous-marin à propulsion nucléaire SSN-765 *USS Miami*, les croiseurs CG-59 *USS Princeton*, CG-64 *USS Gettysburg*, les destroyers DDG-55 *USS Stout*, DDG-60 *USS Paul Hamilton*, DDG-62 *USS Fitzgerald*, DDG-70 *USS Hopper*, DD-982 *USS Nicholson*, DD-992 *USS Fletcher*,

Un *Sea Harrier* vient de quitter le pont d'envol du *HMS Invincible* en 1999 au cours de « l'opération Southern Watch ». Le principal résultat de la double opération de blocus et d'interdiction « Southern Watch/Northern Watch » sera de participer entre 1991 et 2003, à la mort de 668 000 à 880 000 civils (probablement autour de 773 000), essentiellement des enfants de moins de cinq ans, souffrant de malnutrition et privés de médicaments. (Roger Pictures)





I - 1968-2018...

La « longue marche » de la Marine chinoise, de la révolution culturelle à la révolution numérique

Frédéric Stahl

La mer de Chine est passée sur le devant de la scène depuis que les « experts » ont acté, avec beaucoup de retard, l'impressionnante montée en puissance de la Marine Chinoise au cours de ces vingt dernières années. En 1968, elle était une force satellitaire sur le modèle soviétique composée essentiellement d'une collection de navires obsolètes et d'une friture de petites unités. En 1978, elle restait une composante faible et mal équipée de l'Armée chinoise. En 1988, elle devient une force navale tout juste capable de protéger les approches immédiates du pays mais il faut attendre 1998 pour que la machine se mette en marche. Entre 1998 et 2018, la marine chinoise va alors passer du rang d'une marine de second rang à celui de deuxième puissance navale du monde (voir N&H N°29, N°30, N°31, N°54, N°68, N°76...)

La « marine des eaux brunes » de Mao

En 1968, la « révolution culturelle » qui agite la Chine depuis 1966 est peu à peu reprise en main par l'Armée et se transforme en processus de déportation des jeunes urbains vers les campagnes. Liu Shaoqi est chassé de la présidence de la République qui est, elle-

même, abolie. Deng Xiaoping, le vice-premier ministre qui va devenir plus tard l'homme clef de la Chine, est mis sur la touche. Dans un tel contexte, le régime maoïste ne s'occupe pas de sa marine réduite à quatre vieux destroyers type 07 classe « Anshan » (ex-soviétiques) classe « Gordyi », quatre frégates « Changdu » (6601 ou 01) qui sont des « Riga » (Projet 50) assemblées en Chine, trois frégates type « Jiangnan » de conception nationale (deux autres étant au stade des essais), neuf corvettes de divers modèles datant de la seconde guerre mondiale, douze dragueurs de mines « T43 », une quarantaine de vedettes lance-missiles type « Komar », vingt-et-un sous-marins type « W », quatre « Romeo » assemblés en Chine à partir de 1963, trois petits sous-marins côtiers type « M V », trois vénérables sous-marins type « S » utilisés pour l'instruction à poste fixe et un sous-marin lanceur d'engins type « Golf » le *Yuanzheng 1101* fabriqué en Chine sur plans soviétiques et mis à l'eau en 1966, mais qui n'embarque aucun missile SSN-5.

Trois ans plus tard, en 1971, la situation reste chaotique et le maréchal Lin Biao qui cumule

La frégate N°502 (ex-N°202) *Nanchong* de type « Jiangnan » conservée au musée maritime de Qingdao. Les cinq unités de cette classe peuvent être considérées comme étant les premières de conception réellement chinoise. Les formes de la coque sont inspirées de celles des unités japonaises de la seconde guerre mondiale. Si l'armement est le même que celui des frégates type « Riga », la propulsion est assurée par des moteurs diesel. (Musée maritime de Qingdao)





les fonctions de premier vice-président du parti communiste chinois, de vice-premier ministre et de ministre de la défense, jugé trop proche de Moscou, est éliminé dans des conditions obscures. Il faut en effet noter qu'en 1969, les relations entre l'URSS et la Chine, déjà très tièdes depuis la rupture de 1962, se sont dégradées complètement après une série d'affrontements armés le long du fleuve Oussouri dans le courant du mois de mars... En juillet 1971, Henry Kissinger se rend secrètement à Pékin pour rencontrer son homologue Zhou Enlai. Cette entrevue va déboucher sur l'incroyable rencontre Nixon-Mao du 29 février 1972 (cet événement donnera naissance à l'opéra de John Adams « Nixon in China »)... En 1973, Deng Xiaoping qui est d'une certaine façon le dauphin de Zhou Enlai, revient sur le devant de la scène mais il est à nouveau marginalisé par la « bande des quatre » (Zhang Chunqiao, Jiang Qing, Yao Wenyuan et Wang Hongwen) en 1975. Entre-temps, en 1974, la bataille des îles Paracels entre des navires chinois et sud-vietnamiens va amener les autorités chinoises à accorder la priorité au renforcement des moyens destinés à protéger les approches de la Chine avec des unités lance-missiles. En 1976, alors que les rapports sino-américains se transforment, de fait, en une véritable alliance stratégique antisoviétique, Mao, le « grand timonier », décède et en 1977, Deng Xiaoping, tel un phœnix, revient aux avant-postes et retrouve sa fonction de vice-premier ministre ainsi que celle de vice-président du parti communiste.

Au cours de la période 1968-1977, malgré la situation dans le pays, la Marine chinoise reçoit ses cinq premières frégates type « Jianghu I » (053H). Elle accueille également deux frégates classe « Jiangdong » (053K) qui se veulent les premières unités chinoises lance-missiles antiaériens. Conçues et construites dans une période troublée, elles vont se révéler inutilisables comme unités de défense AA avec leur HQ 61 et la construction de deux autres unités de ce type, initialement programmée, va être stoppée. Elle met en service également ses six premiers destroyers classe « Luda » (051) N°105 *Jinan*, N°106 *Xi'an*, N°160 *Guangzhou*, N°107 *Yinchuan*, N°161 *Changsha* et N°131 *Nanjing*, des vedettes lance-



missiles type « Huang Feng » (021), une copie de l'« Osa I » de la marine soviétique, le premier sous-marin à propulsion nucléaire type « Han » (091) *Shangzheng 1* dont la mise au point sera longue et laborieuse, une quarantaine de sous-marins type « 033 » (ES 3B) qui sont des copies rallongées de 1,60 m des « Romeo » soviétiques et les *Changcheng 232* et *Changcheng 233* qui sont les deux premiers type « Ming » (035) ». Toutes ces unités sont prévues pour pousser la défense côtière plus au large avec des navires dotés de missiles *Hai Ying-2*, version chinoise du célèbre *Styx* soviétique) opérant en liaison avec les sous-marins et sous la protection d'avions basés à terre. A ce stade, les trois flottes chinoises du Huang Hai (nord), du Dong Hai (est) et du Nan Hai (sud) forment une « marine des eaux brunes » opérant essentiellement devant



Le destroyer N°103 *Changchun* conservé au musée maritime de Qingdao (N°104 *Taiyuan* à Laohutan/Dalian). Les quatre unités de la classe « Anshan » sont des vénérables destroyers type 7 classe « Gordyi » (Gnevnyi) de la Marine soviétique transférés entre décembre 1954 et juillet 1955... Entre 1971 et 1974, ils vont être modifiés pour emporter des systèmes Hy-2 à la place des tubes lance-torpilles et ainsi devenir le type 6607. Il faut noter que la conception de ces unités, mises sur cale en 1935-1936 sur plans italiens de 1933, sont déjà de véritables antiquités au début des années 1970. Les « Anshan » ne seront néanmoins retirés du service qu'au cours des années 1990. (Musée naval de Qingdao)

Le sous-marin type « Han » n°401 *Shangzheng 1* a été construit au cours de la période de la « Révolution culturelle ». Il est mis à l'eau le 26 décembre 1970 et entre en service le 1^{er} août 1974. Il est la première unité à propulsion nucléaire de la Marine chinoise. En fait, il servira essentiellement à mettre au point les unités de la série et ne sera jamais vraiment une unité opérationnelle. Il faut noter que ses lignes sont modernes avec sa coque en forme de goutte d'eau. (DR)

Le destroyer « Luda » N°108 *Xining*. Les unités de ce type sont dérivées des « Kotlin » et selon certaines sources, du prototype *Neustrashimiy* de la marine soviétique. Les missiles *HY-2* (copie chinoise des *Styx*) dont ils sont équipés, ne sont déjà plus à niveau à la fin des années 1970 ce qui limite les « Luda » à des missions de défense côtière. (DR)



II - Îles et espaces maritimes convoités en mer de Chine méridionale

Gildas Borel (recherche iconographique Frédéric Stahl)

Carte de Petrus-Plancius de 1594 sur laquelle figurent déjà presque toutes les îles et îlots de la mer de Chine méridionale.



Senkaku (pour les Japonais) / Danyo (pour les Chinois). La géopolitique de la mer de Chine méridionale est encore plus complexe, en raison du nombre de protagonistes impliqués et de la diversité des enjeux. Elle revient plus régulièrement que son homologue orientale, sur la scène internationale. C'est le cas depuis 2014-15, suite aux travaux de création ou d'extension de bases militaires, essentiellement chinoises sur des îles d'un archipel disputé: les Spratley (« Spratly islands » pour les Anglo-Saxons). En outre, la mer de Chine méridionale est un enjeu non seulement pour plusieurs états riverains mais également pour des puissances extérieures, principalement en raison de la grande route maritime mondiale qui la traverse. Sa localisation dans cet espace de croissance économique et stratégique que constitue l'Asie-Pacifique, contribue également à l'attention qui lui est prêtée. La seule montée en puissance de la Chine et le « retour vers le Pacifique » proclamé par les USA depuis le début de la décennie, ne sont pas non plus étrangers à cet intérêt.

La surface de la mer de Chine méridionale est de 3,5 millions km². De taille comparable à la Méditerranée, elle s'en distingue par un étirement plus important du Nord au Sud, environ 2 000 km, qu'entre l'Est et l'Ouest avec 1 000 à 1 500 km, entre le Vietnam et les Philippines. Complètement fermée au Nord et à l'Ouest, elle n'est ailleurs accessible que par d'étroits passages. Au Sud, elle ne communique avec l'océan Indien que par le détroit de Singapour, au débouché de celui de Malacca, et avec la mer de Java par celui de Karimata. Elle est bordée à l'Est par l'archipel des Philippines qui prolonge l'île de Bornéo. Ici l'accès au Pacifique se fait de manière indirecte, en traversant l'archipel des Philippines par la mer de Sulu voire parfois celle des Célèbes. Ce n'est qu'au Nord, que les détroits entre les diverses îles qui s'échelonnent entre les Philippines et Taïwan permettent un accès direct à l'océan Pacifique. Enfin au Nord-est, il convient de citer le détroit de Taïwan, voie de passage hautement stratégique vers la mer de Chine orientale.



Cette peinture chinoise est censée représenter un des chasseurs de sous-marins type « Hainan » au cours de la bataille navale de Hoàng Sa. Si les traits de cette image de propagande sont forcés, elle a pour intérêt de montrer que la bataille s'est déroulée à très courte portée. (DR)

III – Deux batailles en mer de Chine méridionale

Frédéric Stahl

1 – 1974, la bataille navale des Quan Dao Hoàng Sa (Xisha Qundao)

En 1958, la République populaire de Chine publie une déclaration définissant la limite de ses eaux territoriales et incluant les îles Spratley et les îles Paracels. Pham Van Dong, le premier ministre nord-vietnamien, envoya une note diplomatique à la Chine, en précisant : « *Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que le gouvernement de la République démocratique du Viêt Nam reconnaît et soutient la déclaration datée du 4 septembre 1958 écrite par le gouvernement de Chine, fixant l'étendue des eaux territoriales chinoises. Le gouvernement de la République démocratique du Viêt Nam respecte cette décision.* ». Il s'en mordra les doigts car, en 1973, après la signature des Accords de paix de Paris, le Sud-Viêt Nam a réclaté la juridiction des îles, sur la base de l'occupation française antérieure et a envoyé une petite force d'occupation sur les îles et en particulier sur celle de Pattle. Si dans un premier temps, cette action ne va entraîner qu'un communiqué de protestations de la part des autorités de Pékin, quelques mois plus tard, en janvier 1974, alors que les combats au Vietnam mobiliseront les troupes du Nord et du Sud, elles autoriseront les troupes de l'Armée populaire de libération chinoise (APL) à aller manifester la souveraineté de l'« Empire du milieu » sur les Paracels (Xisha). De fait, lorsque en 1976 les

autorités d'Hanoi, victorieuses, réclameront publiquement ces mêmes îles et îlots (Quan Dao Hoàng Sa), la Chine rappellera la déclaration de septembre 1958, créant un différend entre « frères communistes » encore d'actualité aujourd'hui...

Le 16 janvier 1974, la frégate HQ-16 Lý Thường Kiệt (Cdr Le Van Thu) fait route pour inspecter les avant-postes dans les îles de la « Chaîne du Croissant » (Crescent group) qui forment une sorte de Lagon de 15 km du nord au sud, sur 31 km d'ouest en est, et où Saigon a implanté des petites garnisons pour manifester la souveraineté vietnamienne sur les Paracels. Elle amène une petite unité de 15 hommes qui doit former la garnison de l'îlot de Money ainsi que six officiers sud-vietnamiens et un observateur américain. A peine arrivé sur zone, le navire aperçoit deux chalutiers de pêche armés, les *Nam Ngu 402* et *Nam Ngu 407*, en train de débarquer un petit groupe de miliciens chinois sur l'île de Hữu Nhật, appelée l'île Robert par les navigateurs internationaux. Un peu plus tard, Il repère également des soldats chinois en train de construire un bunker sur l'îlot Duncan (Dao Quang Hòa pour les Vietnamiens). Ceux-ci ont été débarqués par un LST (ex-nationaliste ex-US) capturé en 1949 qui a quitté la zone et qui fait maintenant route au nord-est de la Chaîne du Croissant. Sur Hữu Nhật, les miliciens plantent un drapeau et des stèles marquant la souveraineté chinoise sur les Paracels et en particulier sur cette île portant le nom chinois de Cam Tuyen.



Ha Van Ngac, le commandant de la flottille sud-vietnamienne. (VNN)



Destroyer d'escorte HQ-4 Trần Khanh Du



Frégate HQ-5 Trần Bình Trọng



Frégate HQ-16 Lý Thường Kiệt



Corvette HQ-10 Nhật Tảo



Escorteur côtier «Kronstadt» N°271



Escorteur côtier «Kronstadt» N°274



Dragueur «T43» N°389



Dragueur «T43» N°396



Chasseur de SM «Hainan» N°281



Chasseur de SM «Hainan» N°282



Le 17 janvier, le destroyer d'escorte HQ-4 Trần Khanh Du tente d'aborder (ou d'éperonner ?) le chalutier Nam Ngu 407. (VNN)

Échappant aux navires alliés qui détruisent le *Bismarck*, le *Prinz Eugen* parvient à rejoindre Brest dont il partira dans la nuit du 11 au 12 février 1942. (Site Presqu-île-de-Crozon)

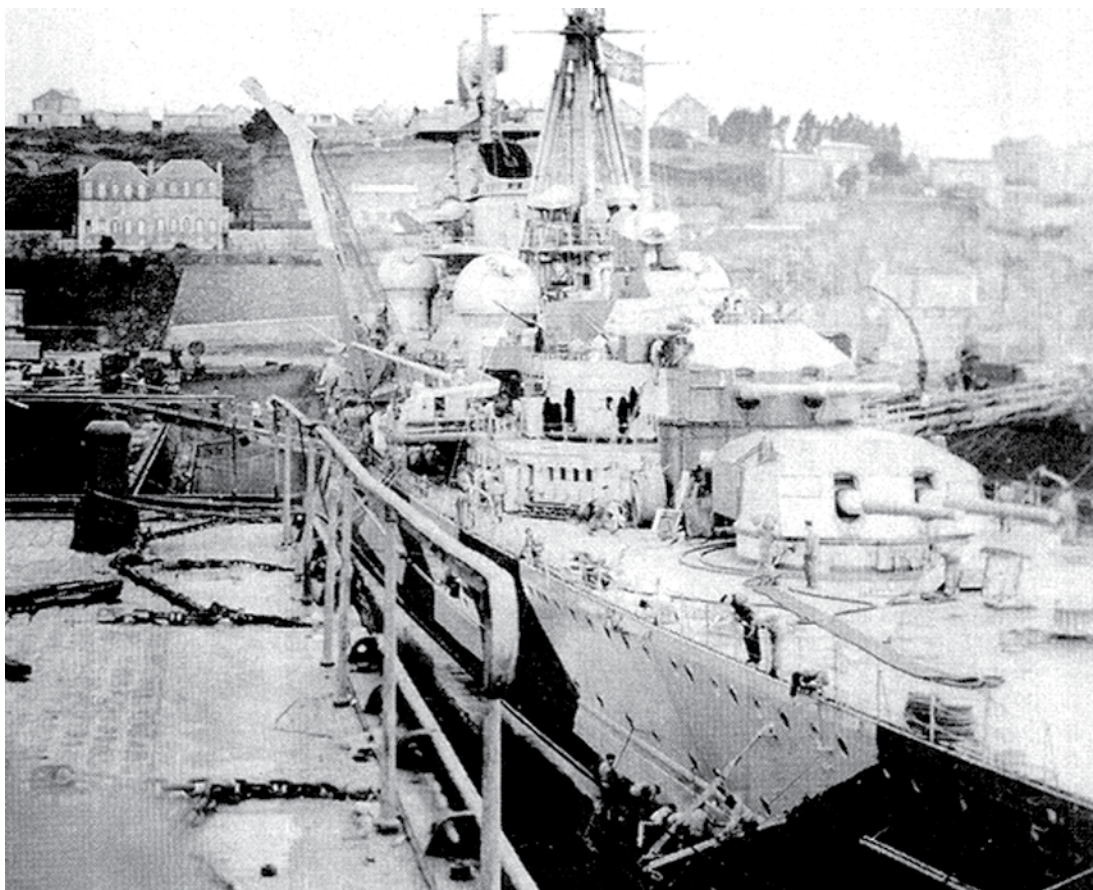


Agent secret britannique du S.O.E., Harry Peulevé fut à la tête de plus de 4 000 résistants en Corrèze à partir de septembre 1943. Arrêté en mars 1944, il est l'un des sept agents du S.O.E. sur vingt-sept à avoir survécu à la déportation au camp de Buchenwald. (Coll Nigel Perrin)

1 - La majorité des noms et des lieux de cet article ont déjà été cités au cours des deux écrits précédents parus dans les n° 106 et 107 de Navires & Histoire.



Szyfra Lypszyc, alias Anna Uspenskaya, est un agent soviétique arrivé à Londres en novembre 1941. Envoyée en France par le S.O.E., elle rejoint Robert Beck, responsable du mouvement action de l'Orchestre Rouge. Arrêtée le 1^{er} juillet 1942, elle dénonce Beck. Elle est condamnée à mort tout comme Beck mais on n'a pas la certitude que sa sentence ait été exécutée. (Source : la véritable Histoire de l'Orchestre Rouge de Guillaume Bourgeois)



LES DÉBARQUEMENTS CLANDESTINS SUR LES CÔTES NORD ET OUEST DE LA FRANCE

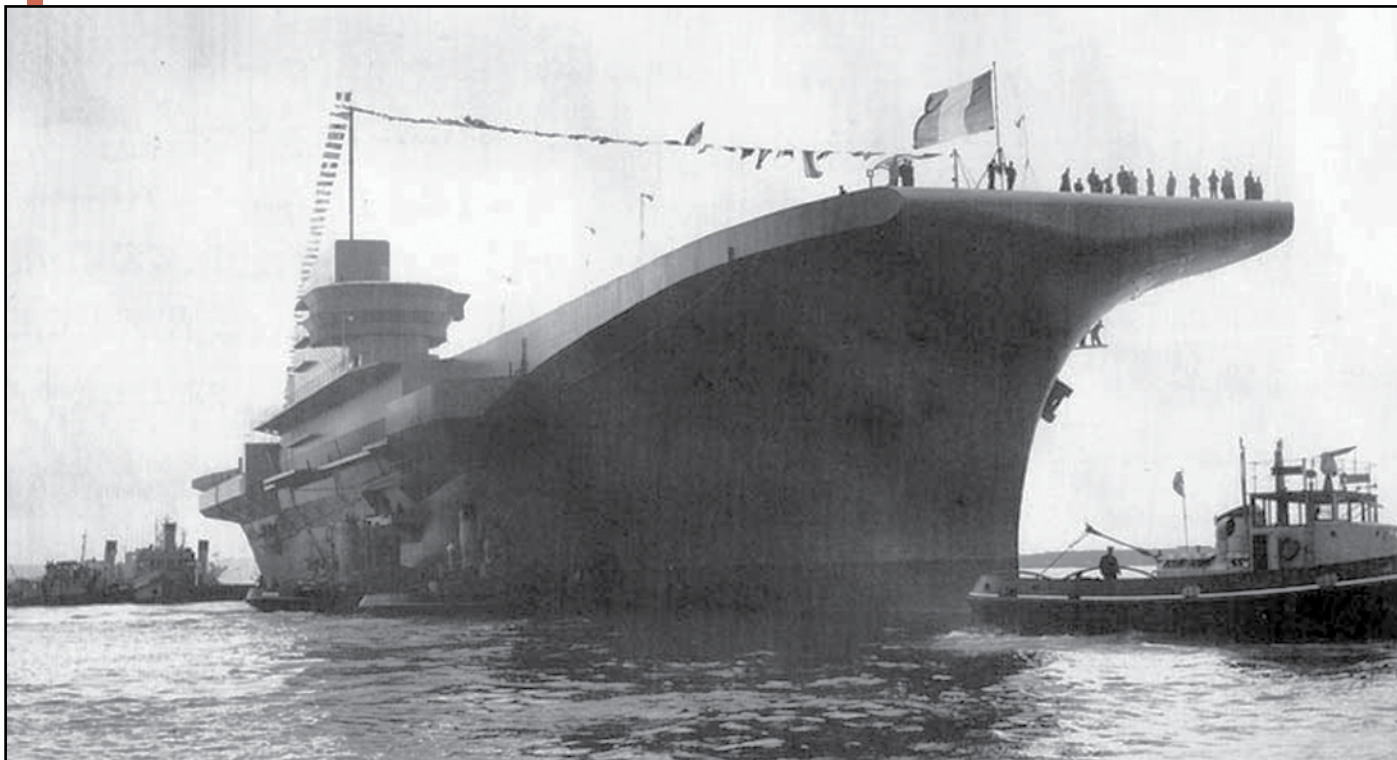
(3^e partie - 1942)
René Alloin

Après des débuts hésitants en 1940 (N&H n° 106) et des opérations diversement réussies en 1941 (N&H n° 107), l'année 1942 voit un léger accroissement des opérations et débarquements secrets sur les côtes françaises.

Janvier 1942

Dès le 6 janvier 1942, la canonnière britannique *MGB 314* se prépare pour une traversée à destination de l'île Guénioc (opération Overcloud III) pour y débarquer quatre agents et récupérer huit personnes. Pour faciliter le transfert des huit passagers attendus, Gerry Holdsworth, responsable des moyens de transports vers la France, fait embarquer deux youyous. En France, les passagers sont arrivés à la villa des Le Tac. Outre les deux frères Yves et Joël Le Tac, on trouve Jean-Pierre Forman, un parachutiste qui a déjà participé à trois sorties opérationnelles en France, Henri Labit déjà parachuté à deux reprises pour le compte du B.C.R.A., un lieutenant

de l'Armée de l'Air nommé Chenal, Harry Peulevé un agent secret britannique du Special Operations Executive et Paul Simon, chef du réseau parisien Valmy. Le huitième personnage ne s'est pas présenté. Le 6 janvier au soir, la B.B.C. envoie le message « Aide-toi et le ciel t'aidera » qui signifie que la canonnière est en route. Deux par deux, à l'aide d'un canoë Folboat, les passagers sont conduits d'une petite plage à destination de l'île Guénioc. De là, Yves Le Tac (1) envoie un signal lumineux et la *MGB 314* vient mouiller à 500 mètres de l'île. Le transfert s'effectue à l'aide des deux youyous apportés par les Anglais mais il faut près de deux heures pour terminer l'opération. Aux premières lueurs de l'aube, la *MGB 314* embouque l'entrée de la rivière Helford en Angleterre. Quatre jours plus tard, le 10 janvier, la *MGB 314* est de retour en France, dans la baie de Lannion pour y débarquer une femme, un agent soviétique du nom de Szyfra Lypszyc, alias Anna Uspenskaya, pour le compte du S.O.E.. Partie de Dartmouth, l'opération Pickaxe se déroule avec succès mais, en juillet 1942, l'agent est arrêtée et exécutée.



Du Richelieu au Redoutable : la renaissance de la Marine française

VII - 1957-1959, une flotte entre deux eaux

Frédéric Stahl (remerciements à M. Jacques Marquet et Jacques Pradignac)

La mise à l'eau « officielle » du porte-avions *Clémenceau*, le 21 décembre 1957, en présence du fils du « Tigre », de l'amiral Nomy et d'Alain Poher, le secrétaire d'état à la marine (du 11 novembre 1957 au 14 mai 1958), est le symbole de la « nouvelle marine nationale ». En fait le navire a pris contact avec l'élément liquide la veille. (DCN)

Après l'opération « Mousquetaire » de 1956 et alors que la France s'enfonce dans ce qu'à l'époque, on appelait encore « les événements d'Algérie », au cours de la période 1957-1959, notre Marine nationale tourne la page de la seconde guerre mondiale et s'équipe d'unités modernes, sur les critères des années 1950. Il va néanmoins rapidement apparaître que, dans plusieurs domaines, elles sont déjà obsolètes. ...

... Après le rejet du projet de communauté européenne de défense en août 1954 et la pathétique aventure militaire à Suez, l'OTAN s'affirme avec l'adhésion de l'Allemagne le 9 mai 1955. En réaction, quelques jours plus tard, le 14 mai, l'U.R.S.S. va constituer le Pacte de Varsovie avec ses états satellites le 14 mai, ce qui va, dès lors, déterminer une politique des blocs qui va se prolonger pendant trente-cinq ans. Le lancement de *Sputnik 1*, en octobre 1957, par un missile R-7 *Semiorka* utilisable comme engin balistique intercontinental et le déploiement des armes nucléaires américaines en Allemagne de l'ouest dès 1955, en Italie en 1958 puis en France en 1959, vont être les premiers symboles de cet état de fait alors qu'en Algérie, un vent de contestation commence à souffler parmi certains officiers français frustrés par la déconfiture indochinoise et par l'humiliation de Suez ...

Du Verdun à l'ombre « Redoutable » du nucléaire

« Sans la bombe, on n'a pas voix au chapitre » Mendès-France le 26 décembre 1954. Il fut politiquement à l'origine du programme nucléaire français en autorisant le lancement clandestin du programme militaire.

Au cours de la période 1957-1959, la Marine nationale peut dresser un premier bilan de sa politique navale de l'après-guerre. Au niveau des armes embarquées, si la tourelle double Bofors de 57 mm/60 Mle 51 reste un bon système d'arme de défense rapprochée, il serait plus juste de dire de défense ultime, le montage double de 127 mm/54 CAD Mle 48 qui équipe les nouveaux croiseurs et les escorteurs d'escadre s'est révélé déficient avec un taux de dispersion très important qui le rend tout à fait incapable de traiter des cibles aériennes modernes. De plus la dernière génération d'escorteurs

de la Marine nationale apparaît comme appartenant déjà à un autre âge. Il faut dire que ce qui est vrai pour notre marine l'est, tout autant, pour la Royal Navy et les autres marines européennes à l'exception, peut-être, de la *Marina Militare* italienne qui, dès 1957 a pris le virage du missile et de l'hélicoptère ASM avec la mise sur cale des croiseurs de 6 000 t *Andrea Doria*, *Caio Duilio* et des escorteurs d'escadre *Impavido* et *Intrepido*, sans parler de la programmation du projet de transformation du croiseur *Giuseppe Garibaldi*. Une directive du 12 avril 1958 et une fiche du 7 novembre 1958 établissent un projet de plan quinquennal pour les constructions navales de la période 1959-1964. Elles prévoient en particulier la construction de trois croiseurs escorteurs lance-engins d'approximativement 5 000 t sur la base d'un projet initial de Croiseur Léger d'Union Française étudié en 1956 (avec option pour trois autres à réaliser ultérieurement entre 1965 et 1969)... Il faut noter que, pour répondre au même cahier des charges, en 1959, la Royal Navy va mettre sur cale en 1959 quatre petits

ATHOS II

Célèbre photo du paquebot *Athos II* à Port-Saïd mi-décembre 1956, à la fin de la campagne de Suez, avec le LCT 9071 à couple. (Photo : ECPA-D)

III — LE PAQUEBOT DE SERVITUDE

Par Jean-Yves Brouard (avec Philippe Ramona et Yvan Letellier)

Au cours de sa longue fin de carrière, le paquebot français *Athos II* connaît nombre d'imprévus et de rebondissements.

Après la Seconde guerre mondiale, l'*Athos II* renoue avec la vie civile – ou presque, car il va être sollicité pour transporter essentiellement des troupes. Ici, une partie des matelots photographiés en 1946, première année « civile » après le conflit. (DR)

Une fois rendu au Gouvernement français et à sa compagnie, les Messageries maritimes, l'*Athos II* poursuit dans un premier temps la ligne de New York (voir *N&H* n°108). Le vendredi 16 août 1946, en provenance de New-York via Fort de France et Pointe à Pitre, il arrive enfin à Marseille, son port d'attache, qu'il n'avait pas revu depuis près de 4 ans. Tout le monde aspire à du repos et pense que le navire va passer dans une période de remise en état et en conditions. Mais c'est sans compter sans un besoin urgent de ce navire, les paquebots étant rares au lendemain de la guerre : conduire à New York encore des passagers dont un ensemble d'équipages complets de cargos type Liberty ship que les USA cèdent à la France, mais qu'il faut aller chercher outre-Atlantique. A bord de l'*Athos II*, rien n'est prêt, rien n'est propre, le personnel renouvelé à cette escale marseillaise ne connaît pas le navire, et avant le départ, il faut loger à bord tous ces équipages

marchands venus pour beaucoup du nord et de l'ouest de la France (plus de 500 personnes, en sus du millier de passagers normalement prévus). A l'occasion de cet embarquement, la pagaille, dans une ambiance d'énervement grandissant, est indescriptible à différents niveaux, les frictions, oppositions, récriminations et compromissions nombreuses, l'improvisation générale, tout cela à cheval sur un week-end, par une chaleur étouffante (peu après mi-août à Marseille) et dans un décor de destructions dues à la guerre. Le nouveau commandant, Verlaque, remplaçant Brachet, et le commissaire Raguet, ont bien du souci, au point que le commandant voudra démissionner (mais il ne le fera pas).

Parti finalement le 24 août, le paquebot arrive à New York le 7 septembre. La discipline à bord est difficile à maintenir parmi les passagers. Beaucoup trop de monde : nombreux migrants âgés, femmes avec bébés ou nombreux enfants, malades et handicapés, pauvres hères allant chercher fortune en Amérique, etc. Des passagers obligés de dormir dans les spartiates installations de la troupe ayant servi durant la guerre et encore en place dans les faux ponts. De nombreux matelas ont dû être posés à même le sol pour dormir. Des bagages encombrant partout, les passagers ne souhaitant pas se séparer de leurs biens. Pas d'hygiène, pas d'intimité possible. L'eau douce rationnée. Surpopulation et promiscuité ; des hommes sont souvent surpris dans les locaux destinés en principe aux femmes (la plupart du temps, ce sont des maris rejoignant leur femme, mais il y a aussi des marins cherchant l'aventure). Rondes de surveillance toutes les heures. Le Guignol pour les enfants de la 1^e classe et l'ex-fumoir des 2^e classe transformés en dortoirs : un seul commutateur, pas de lavabo, pas d'installation sanitaire à proximité, pas de persiennes aux hublots que les femmes doivent obturer avec des serviettes. Beaucoup de mécontentement de la part de



Quelques actualités...



Une photo prise le 27 mai à Hodeïda. A noter, derrière le parapet, la présence de deux vedettes garde-côtes « Plascoa 1500 » récupérées par la marine d'Ansarrullah (Houthi). (DR)

La bataille de la ville portuaire d'Hodeïda dans l'invisible guerre du Yémen

Hodeïda (Al-Hudaydah) est une ville portuaire sur la mer Rouge. Sa population est de 600 000 âmes (dont 104 200 réfugiés) ; celle de la province homonyme étant de 3 320 000 personnes. Elle dispose d'un port de pêche à l'ouest, d'un port de commerce en eau profonde au nord et d'un aéroport au sud ...

Le **26 mai**, les forces de la « coalition arabe » (Arabie Saoudite, EAU, Soudan du nord et Yémen du gouvernement d'Aden) prennent le contrôle de la ville d'Al Qubay dans le cadre de l'offensive sur Hodeïda annoncée le 14 mai par les EAU. Le but de celle-ci est de couper l'état « rebelle » du gouvernement de Sanaa (zaïdite/houthi/Ansarullah) de la mer, Hodeïda étant la dernière grosse agglomération et le dernier port équipé avant la frontière saoudienne... Le **27 mai**, les avions émiratis et saoudiens bombardent massivement la partie

sud-ouest du port en évitant de toucher les quais où les navires chargés d'aide humanitaire viennent accoster. De leur côté, les forces du gouvernement de Sanaa se replient sur Husseinia et Bayrt al Faqih... Le **28 mai**, 18 000 combattants appartenant aux « Brigades des géants » formées avec l'aide des EAU, à la « Résistance nationale » du général Tarek Saleh (le neveu du président Ali Abafallah Saleh assassiné en décembre 2017) et aux milices de la « Résistance de Tihama », soutenus par des éléments saoudiens et émiratis ainsi que par des soldats soudanais, soit approximativement une force 21 000 hommes, ne se trouvent plus qu'à 25 km au sud de la ville et s'approchent de Wadi al Uqr. Plus au sud, une brigade des EAU mettant en œuvre des chars français AMX-56 *Leclerc*, des véhicules blindés G6 *Rhino*, des *Nimr* N35-4, quelques AMV 8x8 *Patria* et des canons automoteurs de 155 mm s'emparent de la base d'al-Zaraniq et entrent dans la petite ville d'al Durayhami (al-Derayhimi). Les forces émiraties sont discrètement accompagnées par des éléments français en application des accords de défense mutuelle qui lie la France aux EAU... Le **29 mai**, le major-général Abdulhakeem Al-Maori, le ministre de la défense du gouvernement de Sanaa, effectue une visite à Hodeïda. Il est entouré d'officiers qui doivent préparer la défense de la ville... Le **30 mai**, des combats entre des éléments d'avant-garde émiratis et les Houthis se déroulent à six kilomètres au sud de l'aéroport de Hodeïda, mais les forces de la « coalition arabe » sont repoussées ... Le **1^{er} juin**, des combattants d'Ansarullah venus de Sanaa,



Le 29 mai, major général Abdulhakeem Al-Maori accompagné par le gouverneur Ahmed al-Heij, le major-général Rizq Alle et Daoud Fadhel, le directeur du port de Hodeïda. La vedette, présente le long du quai, est une « Plascoa 1500 ». (DR)