

« Ce qui rend sale, immoral, et bête la vie publique, est-il une presse mauvaise plutôt qu'une presse stupide ? »  
(Karl Kraus 1913 – « Die Katastrophe der Phrasen »)

Le BDC L 9008 *Dives* à couple du BSL A 618 *Rance* dans le port de Larnaka, à Chypre, en août 1982. (ECPA-D)



### Au sujet des Malouines et du Liban en 1982

*Magnifique évocation de la guerre des Malouines, de même que votre chronologie mondiale, quel travail, c'est intéressant et corrigé comme toujours dès que vous voyez une erreur ! ... Les Malouines, une « vraie » guerre si proche, mais déjà si loin et une question que je me suis posée : qu'aurions nous pu aligner dans une situation analogue à cette période ? Nous étions bien engagés au Liban et ailleurs, il n'est guère possible de faire un point de situation de nos bâtiments militaires et encore moins civils ! ... Y a-t-il un parallèle qui aurait été fait à votre connaissance ? Continuez à nous informer de la sorte ! Bien cordialement.*

**M. Jacques Marquet**

Merci pour la gentillesse de votre courrier très encourageant... Sur le papier, la Marine nationale complétée par des navires marchands nolisés aurait probablement été capable de mener une opération dans l'Atlantique Sud en avril 1982 même si son train d'escadre était faible par rapport à la *Royal Fleet Auxiliary* (RFA) britannique avec seulement trois pétroliers-ravitailleurs, un bâtiment atelier et cinq BSM, et qu'elle ne disposait pas encore de SNA puisque le S 601 *Rubis* était encore au stade des essais. Elle aurait donc dû mobiliser des « Agusta » et des « Daphné », les seconds n'étant pas vraiment adaptés pour mener de longues missions océaniques. De plus, le porte-avions R 98 *Clémenceau* est entré en IPER le 1<sup>er</sup> février 1982 et il ne sera vraiment disponible qu'à partir du 25 octobre (peut-être un peu plus tôt pour répondre à une situation d'urgence). L'escorteur D 624 *Bouvet* avait été désarmé le 1<sup>er</sup> janvier, le croiseur C 611 *Colbert* était immobilisé pour une IPER et la frégate D 603 *Duquesne* pour une IE « Indisponibilité pour Entretien »

étouffée jusqu'au 18 mars et elle ne sera à nouveau disponible que dans le courant du mois d'avril (elle doit de plus entrer en IPER en décembre). Cela fait qu'en avril la France n'aurait pu mobiliser qu'un seul porte-avions, un croiseur porte-hélicoptères, trois ou quatre unités de défense AA et une douzaine d'escorteurs. La flotte amphibie aurait pu être au complet, moins le L 9007 *Trieux* mobilisé dans le Pacifique. Il reste également à savoir si la France méditerranéenne aurait eu la même niaque que la Grande-Bretagne thatchérienne. De toute façon en 1982, comme vous l'avez justement dit, la France, a d'autres chats à fouetter et va se retrouver engagée dans le conflit au Liban alors que cette même année est également marquée par l'élargissement de la guerre Iran-Irak à l'ensemble du golfe Arabo-persique et par la guerre en Afghanistan...

**Pour mémoire, le 6 juin, 1982**, Tsahal lance l'opération « Paix en Galilée » et pousse son action jusqu'à Beyrouth ce qui va être le détonateur d'un conflit qui va se prolonger jusqu'en 1989. ...

- Le **9 juin**, après avoir liquidé les poches de résistance palestiniennes au Sud-Liban, Tsahal se lance contre les forces syriennes en train de se replier (opération « Mole Cricket 19 »)...

- « **Olifant 1** »... Le **11 juin**, jour où un cessez-le-feu entre Israël et la Syrie est observé, plusieurs pays procèdent à l'évacuation de leurs ressortissants à Beyrouth. Celle des Français est réalisée par le paquebot nolisé *Azur* et le BDC L 9003 *Argens* accompagnés par la corvette ASM D 642 *Montcalm*. De leur côté, les Américains engagent les transports de chalands de débarquement LPD-13 USS *Nashville* et LSD-34 USS *Hermitage*. Le dispositif est complété par le porte-conteneurs britannique *Royal Prince* qui va ramener des ressortissants de divers pays à Chypre...

- Le **13 juin**, les Israéliens commencent le siège de Beyrouth et, les jours suivants, un sous-marin israélien type « Gal » torpille un navire marchand libanais avec 54 réfugiés à son bord. Le naufrage entraîne la mort d'au moins 25 personnes (opération « Dreyfus ») ...

Fin juin, le porte-avions CVN-69 USS *Dwight D. Eisenhower* qui croise dans le bassin oriental de la Méditerranée est rejoint par le CV-67 USS *John F. Kennedy* puis, un peu plus tard, par les CV-59 USS *Forrestal* et CV-62 USS *Independence* qui doivent remplacer les deux premiers. Les eaux au large du Liban sont très encombrées puisque s'y croisent également des unités de l'*Eskadra* soviétique, des patrouilleurs de la Marine israélienne et le collecteur de renseignements français A 644 *Berry*,...

Le **18 juillet**, la corvette D 641 *Dupleix* vient remplacer la D 642 *Montcalm*... Le lendemain, c'est le l'escorteur d'escadre D 629 *D'Estrées* qui arrive sur zone...

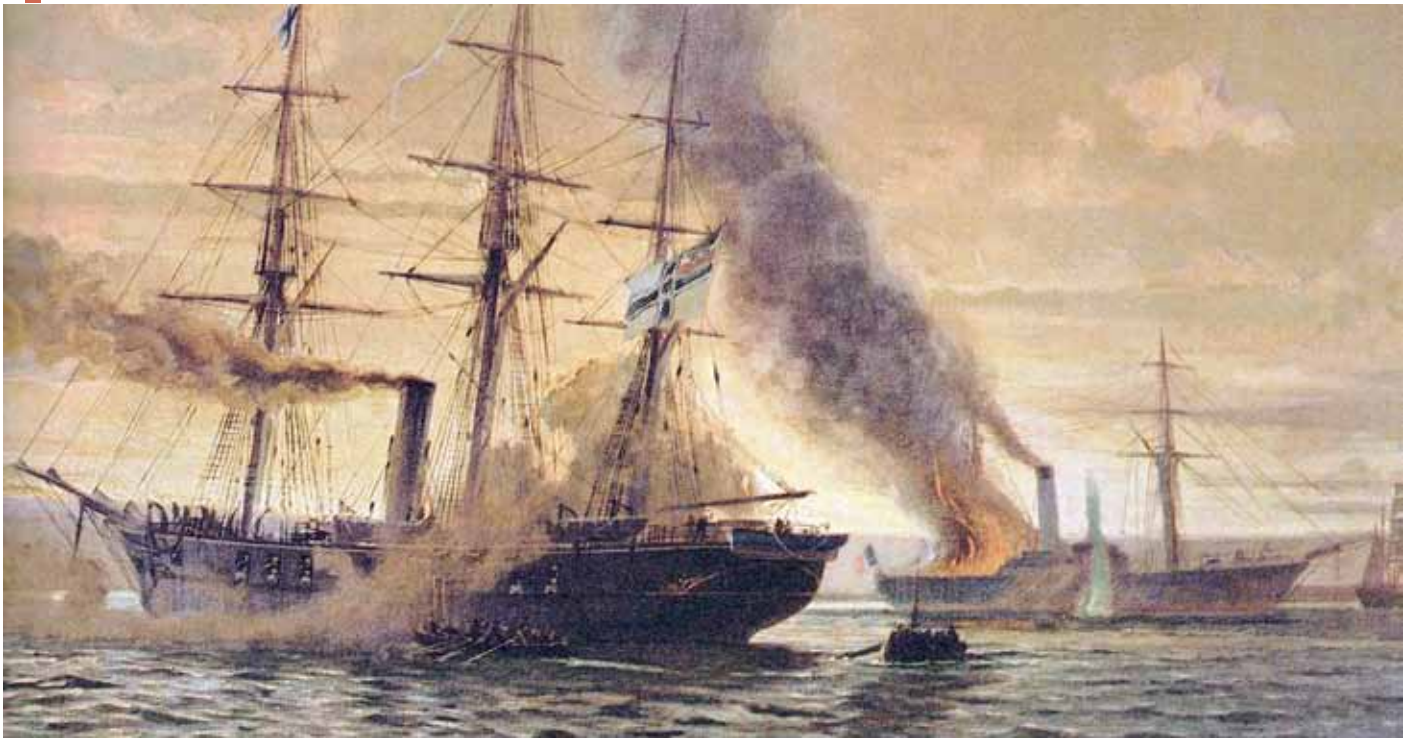
- Le **4 août**, les forces israéliennes entrent dans Beyrouth ouest...

- « **Olifant 2** »... Le **6 août**, la corvette D 641 *Dupleix* arrive au large du Liban suivie, le lendemain par la D 640 *Georges Leygues*...

- Le 12 août, un fragile cessez-le-feu est imposé par les Américains et la décision est prise de débarquer dès que possible une Force Multinationale d'interposition » (FMI) composée de 850 Français (général Granger), 820 Marines américains (colonel James Mead) et 530 militaires italiens (général Angioni)...

- « **Epaulard** » (ersatz « Olifant 3 »)...

- Le **21 août**, le contingent français est mis à terre par le BDC L 9008 *Dives* rejoint par le TCD L 9022 *Orage* avec deux EDIC dans son radier. Le dispositif est complété par les corvettes D 641 *Dupleix* et D 640 *Georges Leygues* et le bâtiment de soutien logistique



## La marine française dans la guerre de 1870-1871

Frédéric Stahl

Une représentation picturale de l'affrontement entre l'avis français *Bouvet* et la canonnière *SMS Meteor* au large de La Havane le 9 novembre 1870 qui fut la seule « bataille navale » de la guerre de 1870-1871. (DR)

*« Les parfums ne font pas frissonner ses navires ;  
Il dort dans le soleil, la main sur la poitrine,  
Tranquille. Il a deux trous rouges au côté droit. »*

(Arthur Rimbaud – Le dormeur du val – Octobre 1870)

**La guerre de 1870 ne donna lieu à aucune bataille navale significative. Néanmoins, les événements maritimes ne furent pas complètement absents. A cette époque, au sommet de la première révolution industrielle, celle de la machine à vapeur et du gaz de ville, celle du remplacement du monde ouvrier traditionnel par une classe prolétarienne, la France est la seconde puissance maritime mondiale et sa marine est même en avance sur la Royal Navy dans bien des domaines...**

Après que Bismarck eut refusé d'accorder à la France des compensations territoriales pour sa neutralité dans la guerre de 1866 entre la Prusse et l'Autriche, la France s'oppose à la candidature de Léopold de Hohenzollern-Sigmaringen au trône espagnol et demande à ce que la famille royale prussienne y renonce. Le 12 juillet, Léopold renonce suite à une demande du roi de Prusse qui veut éviter une guerre mais pour la France cela n'était pas suffisant. A Paris, les autorités veulent un engagement définitif au projet de placer un membre de la famille Hohenzollern à la tête de l'Espagne. Vincent Benedetti, l'ambassadeur de France vient le signifier à Guillaume 1<sup>er</sup>, le roi de Prusse au repos dans la ville d'Ems. Ce dernier trouve la démarche française déplacée et repousse la demande française. Bismarck le fait savoir par voie de presse : « **L'ambassadeur français a adressé à sa majesté le Roi la demande de l'autoriser à télégraphier à Paris que le Roi, à tout jamais, s'engageait à ne plus donner son consentement si les Hohenzollern devaient revenir à leur candidature. Sa Majesté alors a refusé de recevoir l'ambassadeur français et lui a fait dire par l'aide de camp de service qu'elle n'avait plus rien à lui communiquer.** » (Dépêche d'Ems du 13 juillet 1870).

La situation aurait pu en rester là mais, des deux côtés du Rhin, le climat est à la guerre. Bismarck pour qui « **ce texte fera sur le taureau français l'effet d'un chiffon rouge** » voudrait profiter d'un conflit avec la France pour sceller l'alliance de

la confédération des états protestants du nord le l'Allemagne (*Norddeutschen Bundes*) avec les principautés catholiques du sud (le royaume de Bavière, le grand-duché de Bade, le royaume de Wurtemberg et le grand-duché de Hesse-Darmstadt). De son côté, la France a des vues sur la Belgique et le Luxembourg pour repousser la frontière. Le 14, malgré l'avertissement d'Adolphe Thiers aux parlementaires belliqueux « vous n'êtes pas prêts ! », la France lance la mobilisation. Le 16, le commandement du 3<sup>e</sup> corps de l'« **Armée du Rhin** » est confié au maréchal François Achille Bazaine, un royaliste convaincu. Si l'Association Internationale des Travailleurs (AIT) dénonce la guerre qui s'annonce, l'opinion publique, en particulier les étudiants et une partie des couches populaires manifestent pour que la guerre soit déclarée puisque « l'armée de Sébastopol et de Solferino est invincible ! ». Emile Ollivier, le président du conseil cède alors que les « élites » et l'état-major sont persuadés de la supériorité française. Visiblement, ils n'ont pas tenu compte de la « Guerre de Sécession » qui peut être considérée comme la « Première guerre industrielle ».

Le 19 juillet, Napoléon III déclare la guerre à la Prusse et comme Bismarck l'avait prévu, en ouvrant les hostilités, la France jette les états allemands du sud dans les bras de la Prusse. L'empereur français décide de se placer à la tête de l'« **Armée du Rhin** » assisté par le maréchal Le Bœuf, alors que, pour la deuxième fois, l'impératrice Eugénie de Montijo devient régente avec les prérogatives d'un chef d'Etat.







Le dispositif français aligne 265 000 hommes de la Garde Impériale du général Bourbaki et de sept corps d'Armée avec vingt-trois divisions d'infanterie et six de cavalerie. Elle doit faire face aux 340 000 soldats

des troupes coalisées des états allemands placés sous le commandement du maréchal von Moltke qui est formé de seize corps d'armées regroupant trente-deux divisions d'infanterie et huit de cavalerie, 105 000 hommes placés sous le commandement du général Vogel von Falkenstein étant conservés pour défendre le littoral allemand de la mer du Nord et de la Baltique. Le dispositif de Von Molke est articulé entre :

- la 1<sup>er</sup> Armée du général Karl Friedrich von Steinmetz forte de 60 000 hommes ;
- la 2<sup>e</sup> Armée du prince Friedrich-Karl de Prusse qui aligne 140 000 hommes ;

Deux navires français et un cargo à vapeur dans le canal de Suez en 1870, quelques mois après son inauguration le 17 novembre 1869. (DR)



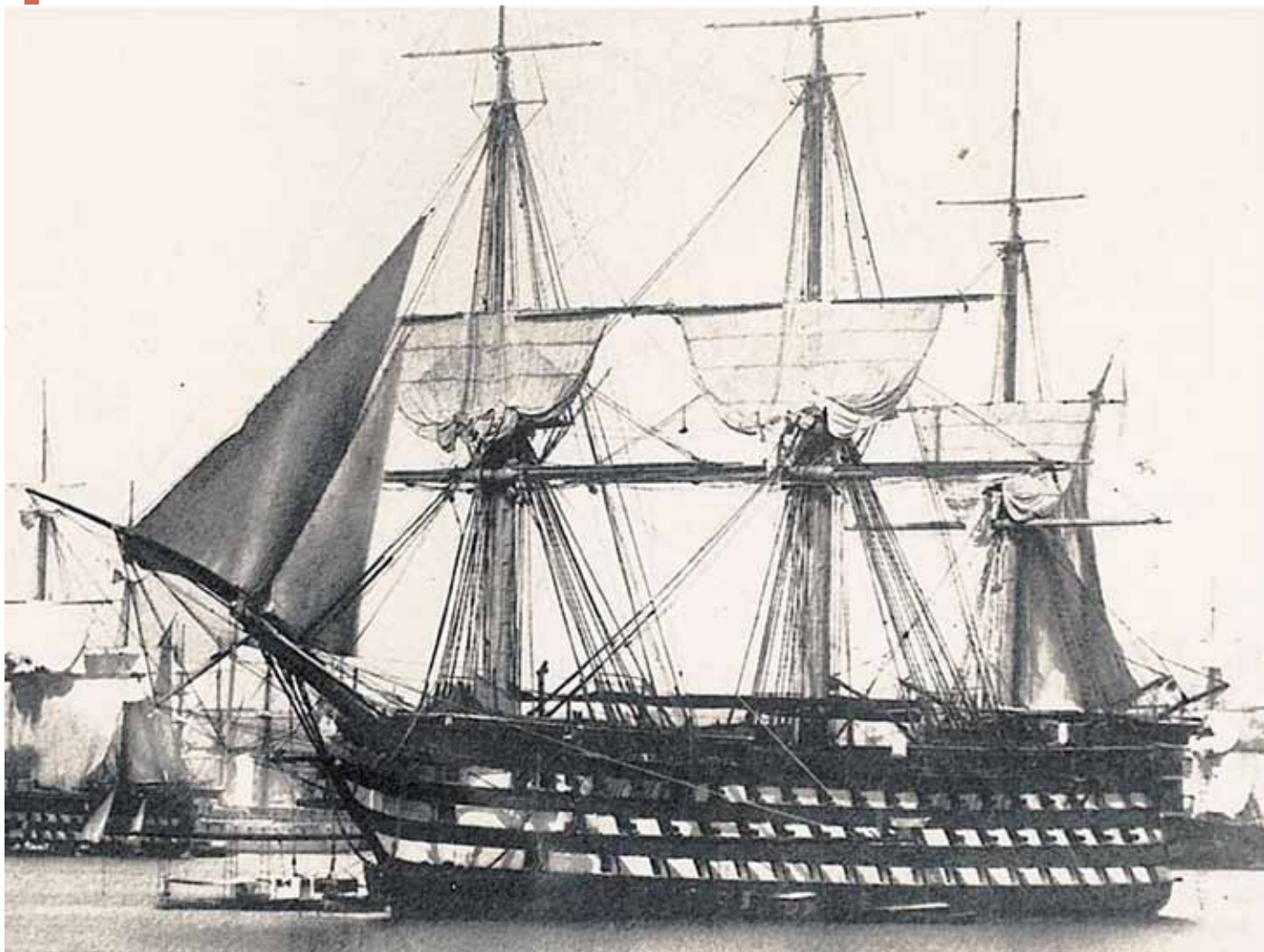
Napoléon III : « l'Empire c'est la paix »... Charles-Louis-Napoléon Bonaparte est élu président de la République suite à la révolution de 1848. Son coup d'état du 2 décembre 1851 met fin à la III<sup>e</sup> République. Il devient Empereur le 2 décembre 1852. Son « Empire autoritaire » va prendre la forme d'un « césarisme démocratique » teinté de saint-simonisme et de fouriérisme. A partir de 1859, peu à peu, il va se transformer en « Empire libéral ». Napoléon III est un fervent défenseur des avancées technologiques.

Au niveau international, favorable au « Principe des nationalités », il remet en question l'héritage de Metternich et du congrès de Vienne. En 1870, c'est un homme malade qui déclare la guerre à la Prusse. (DR)



L'impératrice Eugénie de Montijo, surnommée « Falbala 1<sup>re</sup> » à cause de son goût pour les soieries et les bijoux, mais également, et plus méchamment, « Badinguette », était une femme séduisante, généreuse, fervente catholique mais très dépensière. Elle a fait beaucoup pour la popularité de Louis Napoléon auprès de certaines couches de la population. Son origine espagnole va certainement influencer le jugement de l'empereur dans l'affaire de la succession au trône d'Espagne. Régente à deux reprises, elle va intervenir pour que l'Armée française ne se replie pas sur Paris mais marche vers Metz pour se porter au secours de Bazaine encerclé, ce qui va se révéler être une tragique erreur (portrait réalisé en 1854). (DR)





Le vaisseau à hélice *Montebello* avant qu'il ne soit utilisé comme caserne à Toulon. (DR)

frégate *Cybèle*), *Blavet* (Lorient), *Scorff* (Lorient) ;  
 - les péniches *Bler* (ex-*Elsa*), *Becassine*, *Eveil*, *Mesquer*, *Noyallo*, *Penerf*, *Trinité*, *Eugénie* ;  
 - les chaloupes à vapeur *Turbot*, *Rouget*, *Active*, *Scorff*, *Loubine*, *Barbue*, *Congre*, *Batistin*, *Forte*, *Résolue* (à Tahiti), *Porte-voix*, *Saintonge*, *Surprise Numéro 1*, *Surprise Numéro 2*, *Mésange*, *Courlis*, *Hasard*, *Soude*, *Soïrap*, *Lorcha n°9*, *Vedette N°1*, *Vedette N°2*, *Vedette N°3*, *Vedette N°4*, *Vedette N°5*, *Vedette N°6* ;  
 - le bateau-phare *Indicateur* ;  
 - le câbliez *Dix-décembre* ;  
 - les remorqueurs *Balaguier*, *Pelican*, *Piston*, *Eduard*, *Saint-Mandrier*, *Solide*, *Samson*, *Patient*, *Navette*, *Caniche*, *Précieuse*, *Elorn*, *Infatigable*, *Robuste*, *Excentrique*, *Adolphe*, *Arthur*, *Hector*, *Jules*, *Max*, *Utile*, *Chastaing*, *Milon*, *Rameur*, *Mineur*, *Porteur*, *Mourillon*, complétés par les anciennes chaloupes canonnières déclassées *Pertuisane*, N°1 *Poulmic*, N°2 *Précieuse*, N°3 *Va-et-vient*, N°4 *Modeste*, N°5 *Minou*... ;  
 - le bateau à mater *Travailleuse* (ex-frégate *Melpomène*)...

#### VIII - Les derniers voiliers

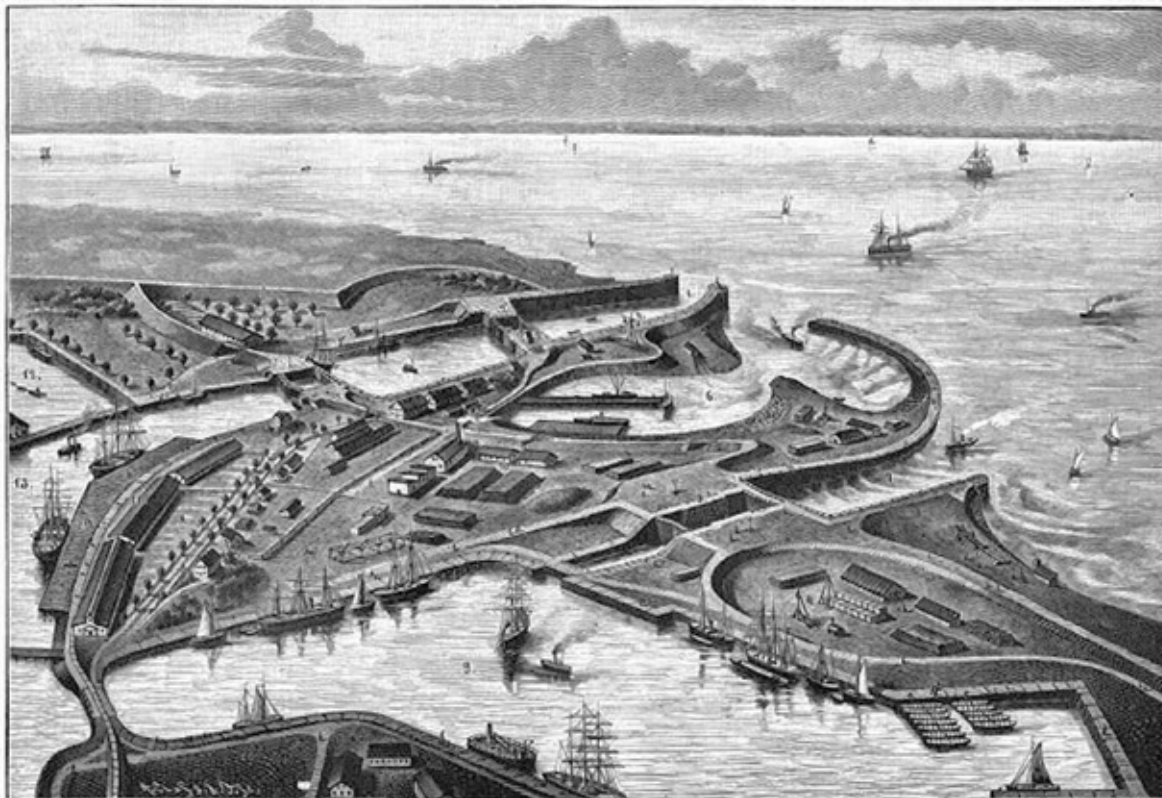
- le vaisseau à voiles (ex-120 canons) *Borda* (ex-*Valmy* - ponton de l'école navale) ;  
 - le vaisseau à voiles (ex-110 canons) *Vulcain* (ex-*Borda*, ex-*Commerce*, ex-*Commerce de Paris*) ;  
 - le vaisseau à voiles (ex-74 canons et 80 canons) *Ville de Marseille* (caserne à Toulon), *Alger* (ponton caserne à Toulon), *Triton* (ponton à Rochefort), *Trident* (ponton-baigne à Toulon), *Marengo* (ponton-baigne à Toulon), *Duperré* (vaisseau-caserne à Saïgon), *Jemmapes* (ponton-caserne à Cherbourg) ;  
 - les frégates *Iphigénie*, *Andromaque* (ponton à

Port Saïd), *Forte* (ponton à Cherbourg), *Ecurie* (ex-*Indépendante* - ponton à Toulon), *Vengeance* (ponton-caserne des apprentis fusiliers à Lorient), *Minerve* (ponton à Brest), *Alceste*, *Néréide*, *Virginie*, *Andromède* (ponton à Rochefort), *Sibylle*, *Némésis* (ponton-caserne à Lorient), *Bâche* (ex-*Atalante* - ponton n°2 à Lorient), *Calypso* (casernes flottantes à Rochefort), *Isis* (désarmée à Toulon), *Constitution* (ponton à Toulon), *Africaine* (ponton à la Martinique), *Pénélope* (ponton-prison à Lorient), *La Prudente* (ex-*Jeanne d'Arc* - ponton-hôpital à Lorient), *Virginie* (transformée en transport) ;  
 - les bricks *Janus*, *Beaumanoir*, *Victor*, *Touvre*, *Janus*, *Chevert*, *Zèbre*, *Chasseur* (école de Brest), *Entreprenant* (reclassé transport), *Obligado*, *Messenger* (ex-*Charente*- à Lorient), *Express* ;  
 - les bricks-avisos (où bricks goélettes) *Léger*, *Argus*, *Cerf* (ponton à Brest), *Ouessant* (ex-*Comète* - école de Brest), *Mousse* (ex-*Dupetit-Thouars*) ;  
 - les goélettes *Laborieuse* (désarmée à Brest), *Pourvoyeuse* (en Guyane), *Vigilante* (désarmée à Rochefort), *Belette*, *Levrette*, *Topaze*, *Esméralda*, *Unité*, *Mouche* (désarmée à Rochefort), *Gabrielle*, *Como*, *Fine* ;  
 - les voiliers *Dorade*, *Bonite*, *Marie*, *Cyclope* (ex-navire *Bombarde*) ;  
 - le voilier transport écurie *Taouey* au Sénégal ;  
 - les cotres *Alcyon*, *Macreuse*, *Ecureuil n°1*, *Capelan* (ex-*Papillon*), *Lévrier*, *Espiègle*, *Moustique*, *Loutre*, *Grondin*, *Furet 2*, *Sarcelle*, *Colibri*, *Emmanuel*, *Mirmidon*, *Ramier*, *Zéphyr*, *Canard* (ex-*Pêcheur*)...  
 - le lorcha *Soïrap*...

... A toutes ces unités, il faut ajouter le yacht *La Reine Hortense* et le submersible de 42,50 m *Plongeur* désarmé à Rochefort depuis juin 1867.







Die neuen Seefestungen in Wilhelmshaven, nach einer Originalzeichnung von G. C. H. v. (S. 111)  
 1. Die Seefestung, 2. Batterie, 3. Batterie, 4. Batterie, 5. Batterie, 6. Batterie, 7. Batterie, 8. Batterie, 9. Batterie, 10. Batterie, 11. Batterie, 12. Batterie.

En 1870, le port de Wilhelmshaven est la base des navires allemands opérant en mer du Nord. Il est ceinturé de batteries. (DR)

## La marine allemande en 1870

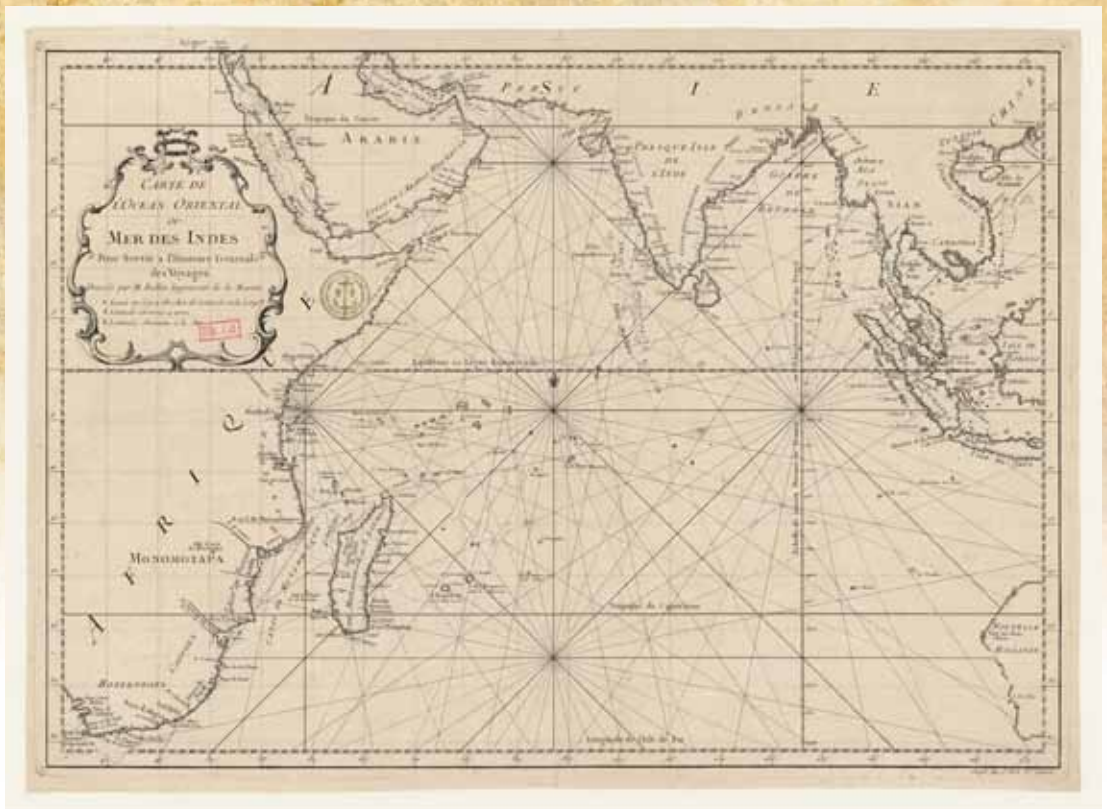
La *Norddeutsche Bundesmarine* issue de l'ancienne marine prussienne (*Königlich Preußische Marine*) était très loin de pouvoir armer des moyens aussi imposants et ne pouvait mettre en œuvre que :

- les frégates cuirassées (*Panzerfregatte*) SMS *Friedrich Carl* (6 800 t), SMS *Kronprinz* (5 767 t) et SMS *König Wilhelm* (9 800 t) ;

- le ram SMS *Prinz Adalbert* ;
- le monitor SMS *Arminius* de 1 829 t, peu à l'aise en haute-mer ;
- les frégates à hélice SMS *Arcona*, SMS *Hertha*, SMS *Ellisabeth*, SMS *Gazelle*, SMS *Vineta* ;
- les corvettes à hélice SMS *Augusta*, SMS *Medusa*, SMS *Victoria*, SMS *Nymphe* ;
- les frégates à roues SMS *Loreley*, SMS *Barbarossa* ;
- la corvette à roues SMS *Lübeck* ;
- les canonnières SMS *Jäger*, SMS *Crocodill*, SMS



La frégate cuirassée de 6 822 t SMS *Friedrich Carl* a été construite en France et ressemble aux unités de la classe « Gloire ». Elle est armée de seize pièces de 210 mm. Cette photo a été prise en 1896 alors qu'elle est devenue le navire-école des torpilleurs. En 1902, elle sera rebaptisée SMS *Neptun* et elle sera finalement livrée à la démolition en 1906. (DR)



## Géopolitique de l'océan Indien (1)

Une longue histoire de rivalités de puissances extérieures ou riveraines

Gildas Borel (recherches documentaires F. Stahl)

Espace majeur de circulation maritime, l'océan Indien fait l'objet d'un renouveau d'intérêt ces dernières années. Si les actions de piraterie dans le golfe d'Aden et dans le détroit de Malacca ont focalisé l'attention des observateurs dans la première décennie du XXI<sup>ème</sup> siècle, ce sont aujourd'hui surtout les luttes d'influence entre grandes puissances extérieures ou riveraines (notamment les USA, la Chine, l'Inde...) qui sont mises au-devant de la scène géopolitique mondiale. Le projet chinois de « Routes maritimes de la Soie » présente des opportunités à saisir pour certaines puissances riveraines. Il suscite diverses inquiétudes pour d'autres, en premier lieu l'Inde, elle-même ambitionnant de jouer un rôle croissant dans l'océan Indien. Il s'y ajoute le maintien d'une attention permanente sur certaines de ces composantes : au Moyen Orient, les parages du golfe Persique, particulièrement dans le détroit d'Ormuz, de la Mer Rouge – notamment dans le détroit de Bab El Mandeb - sans oublier le conflit au Yémen, sur fond de rivalité accrue entre Arabie Saoudite et Iran. On peut également y ajouter la situation toujours tendue entre Inde et Pakistan et la crise des réfugiés Rohingyas au Myanmar, territoire stratégique pour la Chine comme pour l'Inde. Enfin, pour la France, puissance extérieure mais aussi riveraine par ses départements et collectivités d'outre-mer, cet océan revêt également un grand intérêt, qu'elle concrétise par plusieurs implantations militaires.

### L'océan Indien, objet d'enjeux majeurs

L'océan Indien est le plus petit de la planète (le tiers de la superficie du Pacifique) mais n'en joue pas moins un rôle fondamental dans la géopolitique mondiale. Ensemble composite, complexe, il demande tout d'abord à être délimité, en ayant conscience qu'il ne peut être complètement séparé des grands espaces marins voisins : Méditerranée et Atlantique à l'Ouest, Mer de Chine Méridionale et eaux de l'archipel Indonésien ouvrant l'accès au Pacifique à l'Est. Ce sont souvent ses composantes périphériques qui attirent l'attention des observateurs, notamment les mers bordières comme le golfe Persique (qu'on appelle parfois Arabo-persique, ce qui a le mérite de mieux refléter la réalité géopolitique, mais n'est pas encore retenu dans la plupart des atlas), la mer Rouge ou le détroit de Malacca. Il en va de même des espaces marins comme le golfe d'Aden, et le canal du Mozambique, sans oublier le Grand Sud en direction de l'Antarctique. On peut noter que des historiens

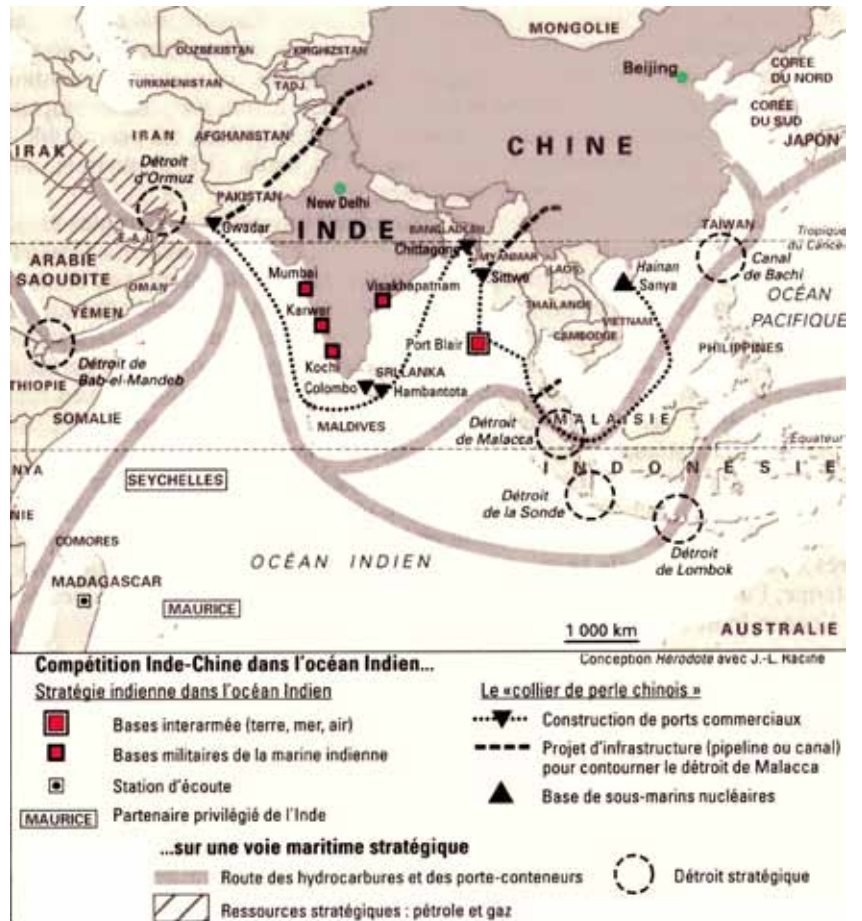
présentent des cartes de l'océan Indien, qui à l'Ouest incluent la Mer Rouge, espace de transit, mais, à l'Est, y intègrent aussi la mer de Chine méridionale. On retrouve cette approche dans le concept d'« Indo-pacifique » en vogue depuis le début du XXI<sup>ème</sup> siècle, et qui illustre la difficulté à établir des limites géopolitiques précises entre les deux océans. Les mers bordières ou intérieures de la Malaisie, l'archipel indonésien et l'Australie constituent en fait un espace de transition avec le Pacifique.

La production d'énergie et, dans une moindre mesure les activités halieutiques, constituent des enjeux majeurs dans le domaine marin et maritime de l'océan Indien, mais c'est l'importance des grandes voies de navigation (dont certaines concernent le transport des hydrocarbures) qui préoccupent d'abord les puissances riveraines et extérieures. Il n'y a par ailleurs pas que la composante maritime, qui joue un rôle majeur dans la géopolitique de la région, mais aussi la situation politique et économique des États qui bordent ses rivages. Certains auteurs y ont d'ail-



leurs appliqué une approche similaire à celle de François Braudel pour la Méditerranée. Lorsque les États riverains s'appellent Arabie Saoudite, Iran, Pakistan, Inde, Indonésie, Afrique du Sud, Yémen ou Somalie, on comprend leur importance. Les projets de « Nouvelles routes de la Soie » terrestres comme maritimes sont considérés par la Chine - qui en est à l'initiative - pas seulement sous l'angle de voies communications (par le rail, la route, les oléoducs ou gazoducs à terre, par navires en mer) mais également comme des espaces de coopération internationale étroitement imbriqués. En témoignent les divers noms qui leur sont donnés dans les traductions anglo-saxonnes: « *One Belt, One Road* » (OBOR) puis « *Belt and Road* » suivi ou non du terme « *Initiative* » (dans ce cas sous le sigle BRI).

Si l'on précise les enjeux, la **circulation océanique des produits énergétiques** (essentiellement pétrole mais également gaz), des **minerais** (charbon, fer) et des marchandises diverses (**conteneurs**) constituent le principal objet d'intérêt de grandes puissances souvent extérieures à la région (route Europe-Asie, approvisionnement énergétique de l'Asie du Nord-est, de l'Europe, des USA). La **route maritime du Nord**, de la mer Rouge d'une part, du golfe Persique d'autre part, qui relie ces deux espaces aux détroits d'Asie du Sud-est, essentiellement, Malacca en est la principale composante. Cependant, la voie de circulation qui transite au large de l'Afrique du Sud n'en est pas moins importante notamment pour les plus gros navires (pétroliers, vraquiers, voire certains porte-conteneurs géants). En effet, le nord de l'océan Indien abrite un axe de communication millénaire, entamé il y a cinq mille ans dans sa portion initiale congrue (fond du golfe Arabo-persique au Nord-ouest de la mer d'Arabie) pour s'étirer progressivement du golfe d'Aqaba au détroit de Malacca et jusqu'en Chine du Sud, et ce, dès le début de l'ère chrétienne. Dans son passionnant ouvrage « *The Indian Ocean in World History* », Milo Kearney montre l'importance de cette route mondiale, et surtout la convoitise de toutes les puissances riveraines de Rome (lorsqu'elle était présente en Égypte) aux grandes marines du XX<sup>e</sup> siècle (la Royal Navy, l'US Navy, la Marine soviétique...). Mais la diagonale qui relie le nord-est de l'océan Indien à l'Afrique australe et orientale, constitue un axe en plein essor en liaison avec l'inté-



rêt croissant de la Chine comme de l'Inde pour les ressources – et les marchés - du continent africain.

Autres axes de communication pour des produits bien spécifiques (les informations), les **câbles sous-marins** qui assurent l'essentiel des communications par internet, constituent sans surprise un sujet d'importance croissante. Les tracés majeurs suivent la route maritime du nord de l'océan Indien : mer Rouge, détroit de Bab El Mandeb, sud de l'Inde, détroit de Malacca. Les **ressources énergétiques** constituent un second enjeu mais pour le moment concernent essentiellement les rivages et eaux côtières d'une



Bataille de Grand Port des 20 au 27 août 1810 au large de l'île Maurice (île de France) entre des navires français et britanniques. (Peinture de Pierre-Julien Gilbert)





Un Breguet BR 1050 *Alizé* catapulté depuis le porte-avions *Vikrant* croisant dans le golfe du Bengale au cours de la guerre indo-pakistanaise de décembre 1971. (Indian Navy)

## Les combats navals de la 3<sup>e</sup> guerre indo-pakistanaise (du 3 au 16 décembre 1971)

Pascal Francqueville (recherches documentaires et compléments F. Stahl)

La troisième guerre indo-pakistanaise, bien que gagnée sur terre, a été marquée par de nombreuses opérations navales de part et d'autre.

### Origines de la guerre

En 1947, la partition des Indes britanniques divise le pays en trois entités ethniques :

- à l'ouest, le Pakistan occidental, ethnies pendjâbîe de confession musulmane ;
- au centre, l'Inde de confession indoue ;
- à l'est, le Pakistan oriental (futur Bangladesh), situé à 1 600 km du Pakistan occidental et lui aussi de confession musulmane mais l'ethnie y est bengalie.

L'Union Soviétique supporte l'Inde tandis que la Chine et les USA sont alliés du Pakistan, bien que pour des raisons totalement différentes. En effet, la Chine est rivale et voisine de l'Inde tandis que les Américains voient d'un mauvais œil le rapprochement de l'Inde avec Moscou. Ce manque d'entente entre la Chine et les USA coûtera cher au Pakistan au final.

Les deux Pakistan sont dirigés par les pendjâbîs du Pakistan occidental. Rapidement le peuple bengali, majoritaire au Pakistan oriental, est victime d'ostracisme par les élites pendjâbîs au pouvoir à Karachi. Un sentiment de rejet grandissant se fait jour et entraîne l'émergence d'un mouvement indépendantiste : la ligue Awami. La catastrophique gestion étatique du cyclone de Bohla qui fait plus de 250.000 morts au Pakistan oriental en 1970 enflamme les esprits. En décembre 1970, se déroulent les premières élections générales. La Ligue Awami, menée par Mujibur Rahman, remporte 160 des 162 sièges attribués au Pakistan oriental à l'assemblée nationale pakistanaise. Or, le général pendjâbî Yahya Khan qui dirige depuis le Pakistan occidental, invalide les résultats.

Après quatre mois de troubles et d'incertitudes, l'opération « **Searchlight** » commence le 25 mars 1971 afin de mater l'opposition. Les intellectuels, les hindous et les membres de la ligne Awami sont les premiers visés. Les méthodes violentes des militaires pakistanaïes d'origine pendjâbîe mettent le feu aux poudres. Le 26 mars 1971, soit le lendemain, Mujibur Rahman déclare l'indépendance du Bangladesh. L'Inde et l'URSS reconnaissent immédiatement le nouvel état bengali. Karachi fait emprisonner le leader indépendantiste tandis que le peuple bengali prend les armes avec le soutien logistique de l'Inde qui espère ainsi affaiblir son adversaire pakistanaïe, voire lui faire perdre son territoire oriental. Les rescapés de la Ligue

Le 25 mars 1971, le lancement de l'opération « **Searchlight** » menée par les militaires et les paramilitaires pakistanaïes ouvre un champ d'horreur. (DR)







# DECIMA FLOTTIGLIA MAS

## Les « Gamma »

René Alloin

Une carte de la Méditerranée montrant tous les lieux où les hommes-grenouilles italiens ont opéré.

Les « Gamma » sont des nageurs de combat, une unité d'élite créée au cours de la Première guerre mondiale par les Italiens et reprise ensuite par d'autres pays comme la Grande-Bretagne et l'Allemagne et développée pendant la Seconde guerre mondiale.

Mais, c'est le cas de le dire, rendons à César ce qui lui appartient.

Deux Italiens, Raffaele Rossetti et Raffaele Paolucci, vont couler un cuirassé austro-hongrois, le *Viribus Unitis* (voir Navires & Histoire n° 116) et devenir les précurseurs d'un corps qui obtiendra, lors du second conflit mondial, des résultats tels que d'autres nations s'intéresseront aux performances de ces redoutables plongeurs.

En 1939, la Regia Marina crée la première unité d'hommes-grenouilles munie de recycleurs d'oxygène. Placée sous le commandement du Capitano di Fregata Paolo Aloisi, la 1<sup>re</sup> Flottiglia Mezzi d'Assalto (Première flottille de véhicules d'assaut) va utiliser les Siluri Lenta Corsa (SLC ou torpilles lentes) pour mener des actions offensives contre les ports ennemis. Nous ne reviendrons pas sur les exploits de ces « torpilles habitées » relatés dans les deux numéros 116 et 117 de Navires & Histoire.

De 1940 à 1943, les hommes-grenouilles vont opérer dans toute la Méditerranée, à Gibraltar, en Afrique du Nord, en Crète, en Turquie, à Alexandrie et mener des actions causant de lourdes pertes dans les marines alliées. Avec seulement 172 hommes engagés au cours de cette période, ils vont couler ou endommager 213 209 tonnes de navires militaires ou marchands, à comparer aux 477 000 tonnes coulées par l'*U-Bootwaffe* en Méditerranée. (1)

Revenons aux « Gamma ». Équipés de chaussures lestées ou de palmes, ils marchent sur le fond ou nagent pour atteindre leurs objectifs. Ils disposent d'un appareil à circuit fermé de type ARO (Auto Respiratore Ossigeno), mis au point par la société Pirelli, qui fonctionne à l'oxygène pur ou au mélange suroxygéné. La respiration du plongeur est recyclée et n'émet donc pas de bulles en surface.

Deux types de charges peuvent être transportés par ces nageurs de combat :

- La sangsue consiste en une charge de 3 kg d'explosifs contenus dans une enveloppe métallique fixée à la coque par une ventouse. Comportant des compartiments creux, elle autorise ainsi une flottabilité négative ce qui permet à chaque homme d'en transporter 3 ou 4 sur un baudrier adapté.

- La Malette correspond à une charge plus importante et peut se fixer également à l'aide de ventouses. Elle est équipée d'un dispositif à hélice se mettant en action dès que le navire atteint la vitesse de 5 nœuds. Après un certain nombre de tours d'hélice programmés par le plongeur, l'explosion se produit en dehors du port, ce qui laisse supposer une rencontre avec une mine.

### Antonio Ramognino

Ainsi que nous l'avons vu lors d'un précédent article, un pétrolier nommé *Olterra*, qui effectuait du transport entre l'Espagne et l'Italie, s'est retrouvé en baie de Gibraltar, au large d'Algesiras, lors de la déclaration de guerre italienne le 10 juin 1940. Pour éviter sa saisie, il a été sabordé par son équipage mais d'autres sources prétendent qu'il a

1 - Voici le tableau des actions menées par les SLC et les Gamma :

Moyens d'assaut	Tonnage	Interventions	Opérateurs employés	Opérateurs tués	Opérateurs prisonniers
SLC « Maiale »	184 861 t	14	101	4	33
« Gamma »	28 348 t	14	71	10	13
<b>TOTAL</b>	<b>213 209 t</b>	<b>28</b>	<b>172</b>	<b>14</b>	<b>46</b>





Quelques-uns des navires russes présents le 23 novembre dans le bassin oriental de la Méditerranée :

- : 1<sup>re</sup> ligne : les frégates N°499 *Admiral Makarov* et N°777 *Yaroslav Mudriy*, la corvette °368 *Vasily Bykov*, le collecteur de renseignements *Kidlin*, le dragueur de mines océanique N°770 *Valentin Pikul*, et le LST N°151 *Azov* ;
- 2<sup>e</sup> ligne : la vedette anti-sabotage *Kinel*, les sous-marins N°482 (B-265) *Krasnodar*, N°560 (B-262) *Stariy Oshkol*, les remorqueurs *Viktor Konetskiy* et *Shakter* ;
- 3<sup>e</sup> ligne : le pétrolier-ravitailleur *Ivan Bubnov*, le pétrolier *Yelnya*, le bâtiment hydrographique *Donuzlav*, le remorqueur de sauvetage *Nikolay Muru*, le PM-82 et une des deux vedettes « Raptor » présentes à Tartous.

La *Yaroslav Mudriy* est en transit et va rejoindre l'océan Indien. L'*Admiral Makarov* va retourner en mer Noire le 23 décembre, elle sera remplacée par la N°490 *Admiral Essen*. La corvette *Vasily Bykov* va retourner en mer Noire le 12 décembre. Le sous-marin *Stariy Oshkol* va quitter la Méditerranée pour rejoindre Kronstadt fin décembre. (Sources diverses)

### Quelques brèves maritimes

- Le 4 novembre, au **Pakistan**, le navire océanographique de 3 000 t PNS *Behr Masah*, construit en Chine, est officiellement livré à la Marine pakistanaise à Karachi...
- Le 6 novembre, en **Inde**, le patrouilleur N°34 ICGS *Vijaya*, le deuxième OPV de type « Vikram II », est livré aux garde-côtes... Au **Japon**, le N°512 *Toryu*, le douzième sous-marin de la classe « Soryu », est mis à l'eau aux chantiers Kawasaki Heavy Industries de Kobe... Ce même jour, en **Allemagne**, le sous-marin égyptien S-43 débute ses essais à la mer...
- Le 13 novembre, en **Russie**, le navire de sauvetage *Voevoda* (projet 23700) est mis à l'eau aux chantiers Yantar... La corvette classe « Karakurt » N°256 *Vikhr* (projet 22800) est lancée aux chantiers Pella en Crimée... En **Corée du sud**, la frégate FFG-821

ROKS *Seoul*, classe « Daegu » (type « FFX II »), est mise à l'eau par les chantiers Hyundai Heavy Industries (HHI)... En **Turquie**, la corvette F 514 TCG *Kinaliada* est admise en service au sein de la marine « ottomane »...

- Le 14 novembre, en **Inde**, le patrouilleur classe « Samarth batch 2 » (Sankalp) ICGS *Sajag* est mis à l'eau à Goa...

- Le 18 novembre, la **Russie** restitue les vedettes blindées *Berdyansk* et *Nikopol* ainsi que le remorqueur *Yani-Kapou* saisies en novembre 2018 dans le détroit de Kertch (voir N&H n°112) Il faut noter que les 24 membres des équipages avaient été libérés le 7 septembre 2019...

- Le 19 novembre, le **Sénégal** signe le contrat d'achat de trois patrouilleurs OPV avec Piriou Group... Aux **USA**, le bâtiment base semi-submersible T-ESB-5 USNS *Miguel Keith* est livré à l'US Navy...

Une image rare, puisque montrant deux croiseurs lance-missiles russes type « Slava » (Atlant – 1164), le N°121 *Moskva* et le N°55 *Marshal Ustinov*, mouillés à Sébastopol le 29 décembre 2019. Ces deux croiseurs ne se sont jamais vus depuis trente ans. (Photo Igor Terekhin)

