

DARDANELLES

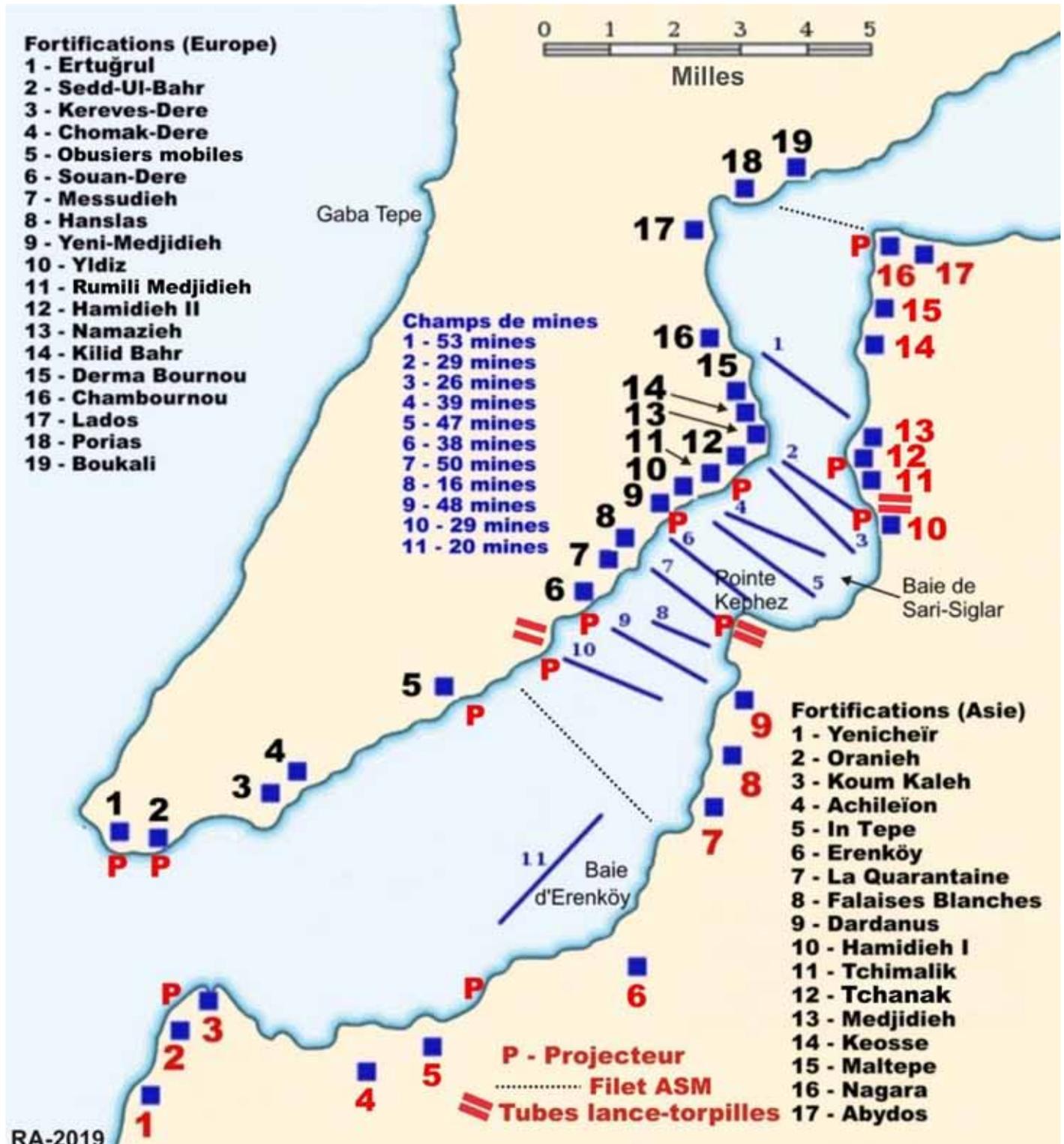
(1^{re} partie)

René Alloin

Une carte représentant l'ensemble des défenses mises en place par les Turcs, sous le contrôle des officiers allemands afin d'interdire l'accès du détroit aux forces anglo-françaises.

Dardanelles ! Ce nom résonne dans toutes les mémoires comme une terrible succession de batailles sanglantes au cours de la Première guerre mondiale.

... Pourtant, des siècles avant, ce passage étroit a été le théâtre de bien d'autres affrontements. A l'origine le terme de Dardanelles désignait les régions situées de part et d'autre du détroit. Cette zone, séparant l'Europe de l'Asie portait également le nom d'Hellespont. Bien plus tard, le mot Dardanelles désignera le détroit lui-même.





La traversée des troupes de Xerxès en 481 av J.C. (DR)

Le détroit est long de 61 km et large de 1,2 à 6 km seulement tandis que la profondeur maximale atteint 103 m pour une moyenne de 55 m. Deux courants franchissent ce passage, l'un en surface se déplace de la mer de Marmara vers la mer Égée, l'autre, plus profond, ayant une salinité plus importante, circule dans le sens contraire.

Les Grecs colonisèrent les rivages du détroit dès le VII^e siècle avant J.C. mais auparavant mille navires grecs ont amené l'armée du siège de Troie, vers 1200 av.J.C.

En 481 av. J.C., Xerxès I^{er}, le roi de Perse, fait relier les deux rives dans le passage le plus étroit (1,2 km), entre Abydos et Sestos, par 674 bateaux maintenus ensemble par des cordes et formant deux bras obliques de 314 et 360 navires, afin de permettre à son armée d'envahir la Grèce. Hérodote écrira : « sept jours et sept nuits, les ponts de bateaux ont gémis sous la marée humaine que l'Asie déversait sur l'Europe ». D'autres batailles, navales cette fois, vont se dérouler entre les flottes d'Athènes et de Sparte en 411 puis en 405 av. J.C. En 334 av. J.C., l'essentiel des forces d'Alexandre le Grand, en partance pour la conquête du royaume des Achéménides, embarque du port de Sestos.

Les flux et les reflux vont se succéder jusqu'en 1357 lorsque Soliman, fils du sultan Orkhan, traverse le détroit à Abydos sur une nef génoise portant trente-neuf guerriers qui s'emparent du château de Tzympe (aujourd'hui Cinbi sur la côte grecque). Il se saisit des bateaux trouvés sur place et retourne chercher trois mille soldats. Désormais les Osmanlis garderont les bords du détroit sans partage.

Dix-sept ans après la prise de Constantinople par les Turcs (29 mai 1453), le sultan Mehmet II fait ériger deux forteresses, Kilid-Bahr sur la rive européenne et Tchanak-Kalissi sur la rive asiatique et les équipe de trente énormes canons qui assurent la protection de l'étranglement des Dardanelles.

À l'époque du 1^{er} Empire, Napoléon, par l'intermédiaire de son ambassadeur le général Horace Sébastiani nommé à Constantinople, donne comme instruction de profiter de toutes les circonstances favorables pour entraîner la « Sublime Porte » dans une guerre contre la Russie. Il va de soi que les Britanniques n'entendent pas que les Français parviennent à leurs fins. L'ambassadeur britannique à Constantinople, Charles Arbuthnot, exige que le gouvernement ottoman expulse Sébastiani et ajoute que si les Ottomans résistent à l'ultimatum, la flotte méditerranéenne attaquerait. Devant l'inaction des Turcs, le 19 février 1807, profitant d'une brise du sud, Sir John Duckworth, amiral anglais, force le détroit avec une flotte comprenant :

. **Division Vanguard commandée par le contre-amiral Sir Thomas Louis :**

- *HMS Canopus*, navire de troisième classe doté de 84 canons (Capitaine Thomas George Shortland)
- *HMS Ajax*, navire de troisième classe doté de 74 canons (Capitaine Henry Blackwood)
- *HMS Endymion*, frégate de cinquième classe dotée de 40 canons (Capitaine Thomas Bladen Capel)

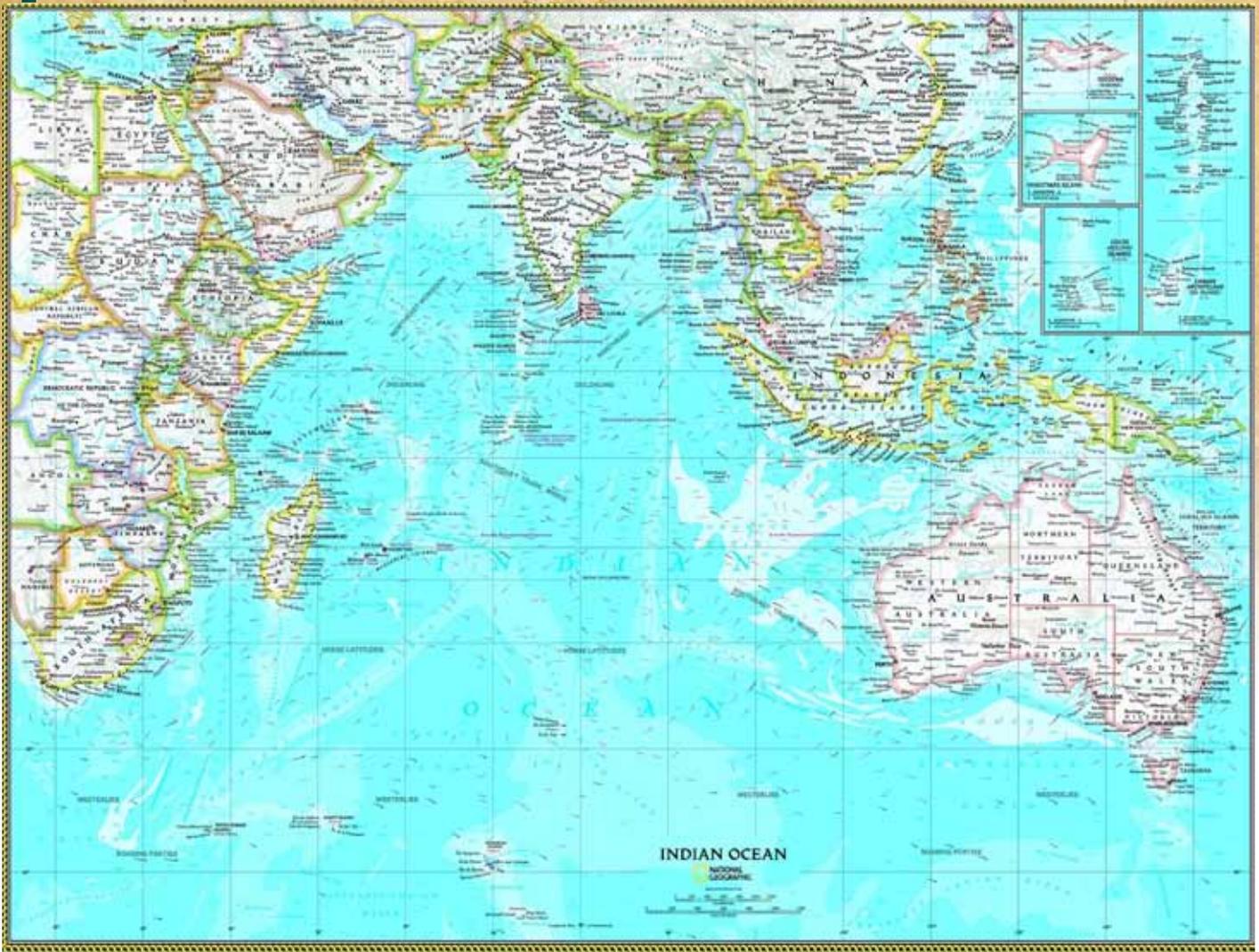
. **Division principale commandée par le vice-amiral Sir John Thomas Duckworth :**

- *HMS Royal George*, navire de première classe doté de 100 canons (Capitaine Richard Dalling Dunn)
- *HMS Windsor Castle*, navire de deuxième classe doté de 98 canons (Capitaine Charles Boyles)
- *HMS Repulse*, navire de troisième classe doté de 74 canons (Capitaine Arthur Kaye Legge)
- *HMS Active*, frégate de cinquième classe dotée de 38 canons (Capitaine Richard Hussy Moubray)

. **Division arrière commandée par le contre-amiral Sir Sidney Smith :**

- *HMS Standard*, navire de troisième classe doté de 64 canons (Capitaine Thomas Harvey)
- *HMS Thunderer*, navire de troisième classe doté de 74 canons (Capitaine John Talbot)
- *HMS Pompée*, navire de troisième classe doté de 74 canons (Capitaine Richard Dacres)
- *HMS Juno*, frégate de cinquième classe dotée de 40 canons (Capitaine Charles Richardson)
- *HMS Madras*, navire de quatrième classe - navire magasin doté de 54 canons (Capitaine Charles Marsh Schomberg)
- *HMS Delight*, brig-sloop doté de 16 canons (Capitaine Phillip Handfield)
- *HMS Meteor*, bombardier doté de 8 canons, un mortier de 13 " et un de 10 " (Capitaine James Collins)
- *HMS Lucifer*, bombardier doté de 8 canons, un mortier de 13 " et un de 10 " (Capitaine Elliot)

A cause d'un manque de réalisme du Capitan-Pacha, aucune défense n'a été entreprise pour renforcer l'artillerie du détroit. D'autre part, les ouvriers qui s'occupent des quelques chantiers en cours ne sont plus payés et décident de cesser totalement leurs activités. Pour faire bonne mesure, c'est le jour du Courban-Beyram, une fête islamique, ce qui fait que les canonniers, au lieu de se trouver à leurs postes, étaient dispersés dans leurs maisons ou au café. En conséquence, Duckworth force le passage sans difficulté et s'approche de Constantinople où la panique s'empare des dignitaires qui supplient le Capitan-Pacha de négocier avec les Anglais. Sébastiani réagit et installe des canonniers français auprès des pièces défendant la ville. Le sultan Sélim reçoit un émissaire anglais qui lui demande une nouvelle fois de rompre avec la France et de renvoyer l'ambassadeur Sébastiani. La terreur qui envahit les habitants du sérail ne s'est pas communiquée aux habitants des faubourgs de Constantinople. Bien au contraire, la fureur de la population et les cris de



Géopolitique de l'océan Indien (suite)

Gildas Borel (recherches documentaires F. Stahl)

Les États qui bordent l'océan Indien sont très différents en terme d'espace (quoi de commun entre les dimensions de l'île Maurice et de l'Australie) et de population (des micro-États insulaires de moins de 100 000 habitants à l'Inde qui s'approche des 1,4 milliard d'habitants). Les contrastes sont tout aussi marqués en terme de développement et de richesses, avec des États avec un PNB par habitant les plus élevés au monde (Qatar, Koweït) ou très élevés (Singapour, l'Australie, les Émirats Arabes Unis) et parmi les plus bas de la planète (États de l'Afrique de l'Est, Myanmar, Pakistan, Bangladesh). Ces facteurs conditionnent souvent l'influence que ces pays peuvent avoir sur l'océan Indien bien, qu'au contraire, une extrême pauvreté peut amener une importance majeure comme par exemple : la Somalie. Le vaste tour d'horizon suivant tente d'en dresser un tableau général.

Des États riverains contrastés.

Au premier rang d'entre eux, l'Inde, géant démographique en pleine croissance tend à vouloir y assurer un rôle majeur.

Depuis l'évocation en 2005 d'un « collier de perles » chinois par un analyste naval américain et le développement de la PLAN (*People Liberation Army Navy*), l'attention de l'Inde sur cette présence navale de la grande puissance rivale asiatique, s'est accentuée. Le début de patrouilles en 2008, dans le cadre de la lutte anti-piraterie notamment dans le golfe d'Aden a encore ravivé cette attention. Cependant sous le gouvernement Singh, la priorité est restée accordée à la situation sur la frontière terrestre avec la Chine.

Si l'Inde s'inquiète plus de la présence chinoise naissante que de celle de l'US Navy pourtant plus importante, c'est surtout en raison de la situation de tension plus ou moins accentuée avec l'« Empire du milieu » sur la frontière terrestre au nord de l'Inde, et du soutien accordé par sa grande rivale asiatique à son principal ennemi: le Pakistan. La situation au Cachemire reste tendue et malgré des victoires militaires majeures sur son voisin, l'Inde dénonce le soutien à des actions terroristes sur le sol indien, sinon du gouvernement de Karachi, du moins de certaines composantes (extrémistes islamistes, forte suspicion d'implication de certaines divisions des services secrets). Lors de la guerre froide, les USA, alors soutien du Pakistan, inquiétaient alors plus New Delhi que la Chine. Aujourd'hui, c'est cette dernière dont l'Inde se méfie, au point de s'allier avec les USA. Cependant ce n'est pas ce contexte seul qui



contrarie l'Inde. C'est aussi en raison de sa propre stratégie et de son objectif majeur en la matière : devenir la puissance majeure de l'océan Indien qu'elle souhaiterait mieux contrôler. L'Inde paie pourtant déjà les conséquences de ses ambitions et aux yeux de certains voisins d'une certaine arrogance ressentie évidemment par le Pakistan mais aussi par des voisins et alliés supposés. Si le Bangladesh, le Sri Lanka ou les Maldives ont accordé des facilités à la Chine, ce n'était pas seulement pour pouvoir bénéficier des largesses chinoises mais pour s'émanciper ou adresser un signal d'avertissement à leur puissant voisin.

Le contexte a évolué depuis une dizaine d'années. Au point de vue économique, le changement de politique depuis les années 1990, quelques années après l'ouverture de la Chine, a porté ses fruits. Même si l'Inde connaît encore de gros problèmes de développement dans certains États (notamment au Nord et dans l'Est), l'Ouest et le Sud du pays sont

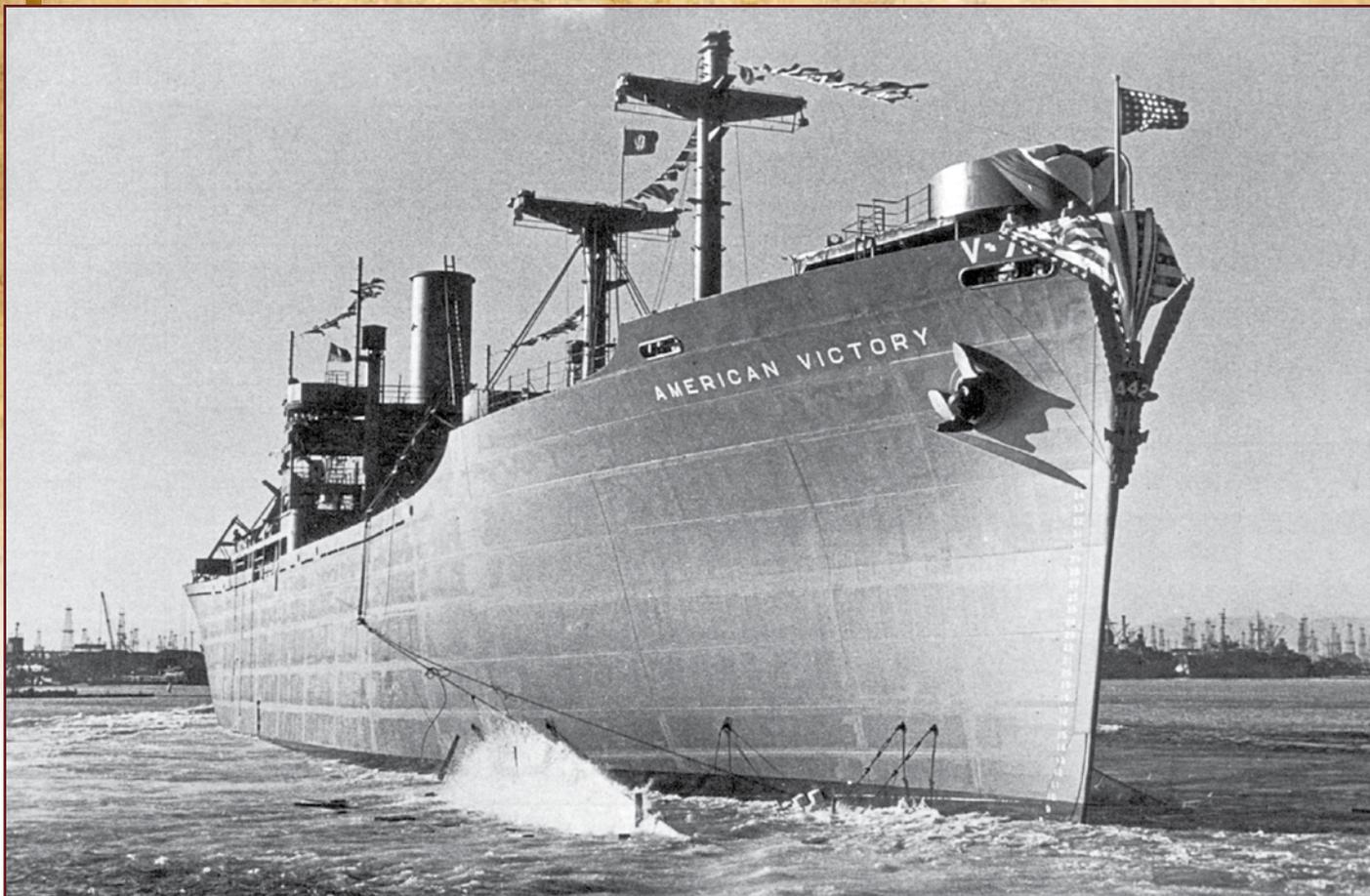
engagés dans une forte expansion économique. En 2018, le taux de croissance de l'économie indienne qui atteint les 7%, dépasse celui de Chine dont l'activité ralentit (6%). Dans le domaine démographique, l'augmentation de la population, demeurée plus forte en Inde doit lui faire ravir en 2020, la première place à la Chine avec près de 1,4 milliard habitants. Depuis l'arrivée de Narendra Modi à la fonction de premier ministre en avril 2014, le fort nationalisme de ce dernier s'est traduit également par l'affirmation d'une attention plus forte accordée à l'océan Indien. Il a renouvelé son intérêt pour le concept d'Indo-Pacifique. En janvier 2015, un document stratégique sur l'océan Indien et l'Asie Pacifique évoque le soutien à la liberté de navigation en mer de Chine méridionale, en appui des actions engagées par les USA, le Japon et l'Australie.

Le gouvernement Modi se focalise également très vite sur les États insulaires voisins de l'océan Indien en invitant les chefs d'État de Maurice, des Maldives

Les F 51 *Trikand*, F 44 *Tabar* et F.45 *Teg*, trois frégates type « Krivak IV » (1135-6) de la marine indienne. (Indian Navy)



Le porte-avions de 37 500 t R 33 *Vikramaditya*. L'Inde aligne la seule marine de l'océan Indien équipée d'un porte-avions, bientôt de deux avec l'arrivée du *Vikrant* de 32 000 t en 2021-2022. (Indian Navy)



Le 24 mai 1945, Madame Georges J. McMillian a baptisé l'*American Victory*, le 76e Victory ship de la California Shipbuilding Corp. Le navire sera géré durant le restant de la guerre par la compagnie Hammond Shipping. Par la suite, il participera à la guerre de Corée et du Vietnam. Il deviendra à partir de 1999 un des quatre « Victory ships » conservés de nos jours et transformés en musées vivants. (Collection American Victory Mariner's Memorial & Museum ship, Tampa - Floride).

Victory ships (chapitre 1)

Par Jean-Yves Brouard (avec la collaboration de Jean Robert)

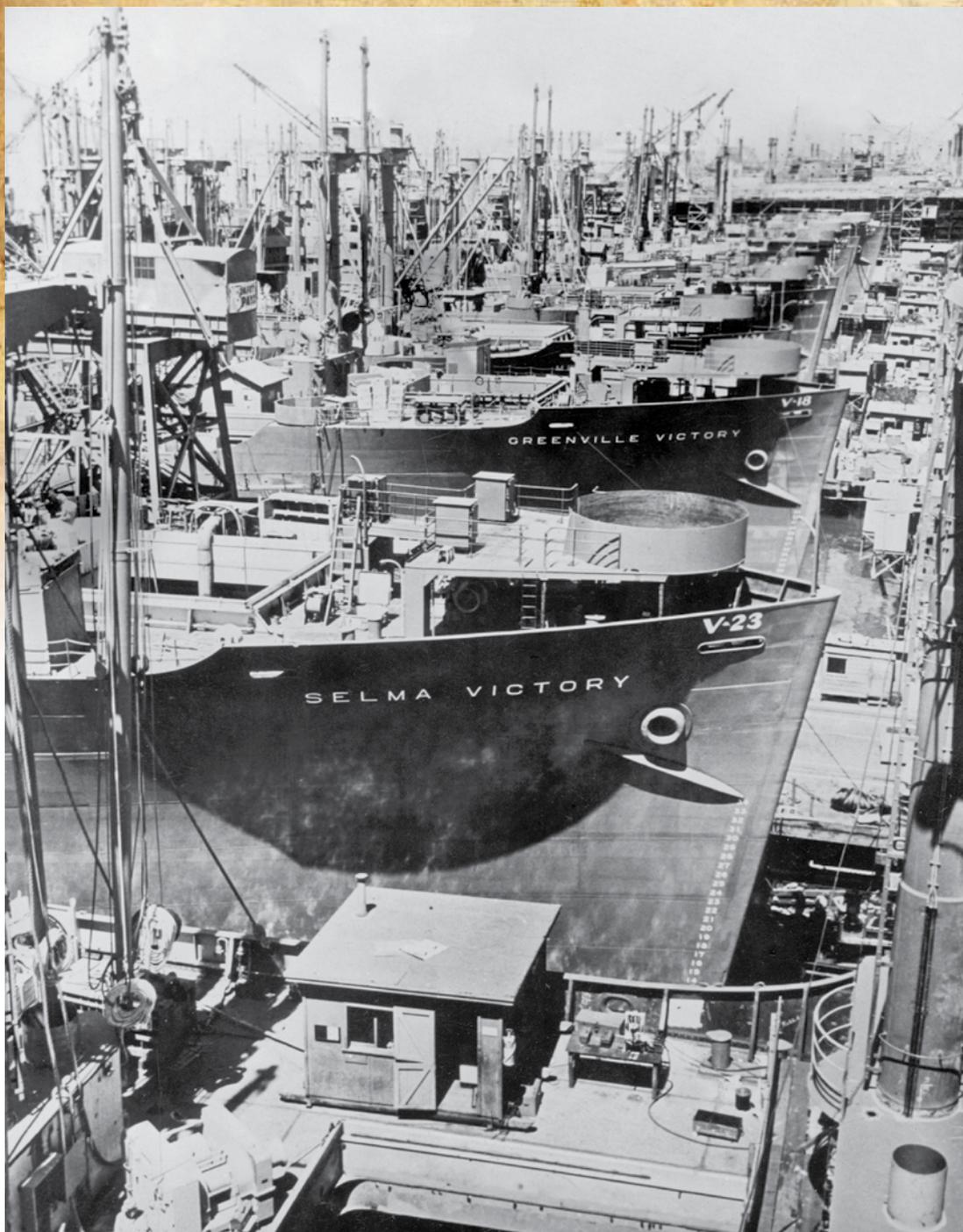
Une grande famille de cargos remarquables, sans doute les plus appréciés, dans toute l'histoire de la marine marchande internationale, pour leurs qualités, a été lancée dans l'urgence à partir de 1944 : les bien-nommés Victory ships.

Le *Merchant marine act* (loi sur la marine marchande) de 1936, prévoyant un lourd conflit à venir, lança un programme de construction d'environ 500 navires, à raison de 50 navires chaque année, étalé sur 10 ans, pour soutenir et maintenir les routes commerciales. 91% des navires marchands américains avaient alors plus de 20 ans d'âge, et naviguaient à environ 10/11 nœuds. On a donc besoin de nouveaux cargos et de nouveaux pétroliers, plus rapides, qui pourraient être réquisitionnés en cas de besoin comme auxiliaires de la marine militaire.

Mais la guerre arrive en septembre 1939, et implique les USA à partir de Pearl Harbor en décembre 1941. On s'est aperçu entre-temps que le rythme des constructions depuis 1936 est plus lent que prévu, et en outre que les marines alliées connaissent, depuis le début du conflit mondial, des pertes conséquentes en raison des attaques ennemies. Les Américains lancent donc des programmes d'urgence : en particulier les fameux Liberty ships, dont 2 700 exemplaires seront construits jusqu'en été 1945. Mais on s'aperçoit que les Liberties sont trop lents, et que la manutention des marchandises par leurs mâts de charge prend du temps dans les ports, ce qui est risqué lorsque des cargos stationnent trop longtemps à quai sans pouvoir bouger, en devenant des cibles des bombardements aériens. Il faut donc construire un autre type de cargo résolvant ces problèmes. Un nouveau type de cargos rapides est donc conçu

dès 1942 : son surnom a un air de famille avec celui des « Liberty ships » : le « Victory ship ». Il devait être le successeur du Liberty, mais on verra que ce dernier continuera d'être construit en quantité industrielle, et il y en aura même plus de cinq fois plus que de Victory ships. Au début de la conception, le « Victory » était désigné EC2-S-AP1 : E pour « Emergency » (Urgence, en anglais), C pour « Cargo », 2 pour sa longueur (les désignations C1, C2 et C3 correspondent chacune à une longueur, et C2 à celle des 400 à 450 pieds), S pour « Steam » (vapeur). Les dernières lettres, AP, désignent un type de coque. Mais EC2-S est déjà la désignation du Liberty de base. Finalement, le 28 avril 1943, la nouvelle désignation VC2 est adoptée et le type de navire baptisé « Victory ship ». Le V remplaçant le E évoque-t-il la forme de la proue, en V ? Ou est-ce l'initiale du mot Victory ?

Les Liberties et les Victories ne sont pas les seuls navires du programme d'urgence : il ne faut pas oublier les 500 et quelque pétroliers type T2, et les cargos types Empire construits en Grande-Bretagne, ainsi que les Fort et les Park au Canada, dont les capacités et la taille se rapprochent des Liberty ships. Grâce à des moyens de propulsion appropriés, les futurs cargos censés remplacer les Liberty ships atteindront au moins 15 nœuds. Pour une question de production de masse, on choisit dans un premier temps une machine... allemande ! Mais aucune machine Lentz de la taille souhaitée n'a été construite



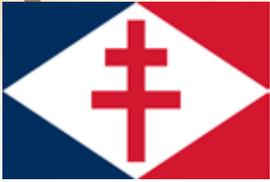
Les Selma Victory et Greenville Victory, lancés en juillet 1944, font partie des 32 VC2-S-AP3 construits à la California Shipbuilding Corp. En 1950, le Greenville Victory sera transféré à l'US Navy et utilisé dans les zones arctique et antarctique ; pour cela sa coque aura été renforcée. (Collection JY Brouard)

à ce jour. Et on s'aperçoit qu'aux Etats-Unis, une seule société possède une licence pour en construire. Sur le nouveau type de navires qu'envisage la marine américaine, d'autres améliorations que la vitesse sont apportées. Cela va de la tenue à la mer, au rayon d'action augmenté, à une flottabilité accrue en cas d'invasion d'une cale suite à un torpillage, en passant par une plus grande puissance des appareils de levage : treuils et mâts de charge pour débarquer plus vite les cargaisons dans les ports qui peuvent être la cible de raids aériens ennemis (il y aura 10 treuils électriques, au lieu de treuils à vapeur des Liberties), etc.

Un renforcement de la coque prévu à la construction permettra d'éviter les fêlures et cassures assez fréquentes, dans certaines conditions, sur les « Liberty ships ». Il n'empêche qu'on relèvera des fêlures sur 33 navires entre 1944 et 1946 – mais ce sont des fêlures de classe 3, la classe 1 désignant des fêlures fatales (cassures graves, voire naufrage du navire). Les principales mini-fêlures constatées sur les « Victory ships » se situent sur le bord du

pont du gaillard, qui subit les assauts des paquets de mer par mauvais temps, ou parfois à un endroit sur l'arrière, bâbord ou tribord, du château, à la lisse du pavois. Des fêlures importantes sur deux navires, les *Costa Rica Victory* et *Petersburgh Victory*, n'ont pas eu de conséquences grâce à des « crack arrestors » (renforts de pont ou de coque). On a même trouvé une fêlure importante sur le pourtour du mât d'artimon, au-dessus de la maison-mât, du *Mahanoy City Victory*, le 24 janvier 1946. Quatre autres unités ont connu des fêlures sur un de leurs mâts.

Un point particulier touchant au chargement des « Liberty ships » va être étudié et réglé sur les « Victory » : la cale 2 est en effet la plus grande des cinq cales du Liberty, et même disproportionnée par rapport aux autres. On a vu pendant la guerre que des navires en plein chargement de munitions dans la cale 2 ont été retenus à quai quatre jours de plus que prévu, le chargement des autres cales étant pourtant terminé depuis longtemps. Sur les « Victories », les ouvertures des cales (les « panneaux ») seront les plus larges possibles, pour faciliter les opérations



Le général de Gaulle vient saluer les premiers volontaires venus de France en juin-juillet 1940. (FNFL)



Histoire des Forces Navales Françaises Libres I - Juillet-août 1940 – la naissance des FNFL

Frédéric Stahl

En juin 1940, de nombreux navires français - 2 vieux cuirassés, 2 contre-torpilleurs, 8 torpilleurs, 1 aviso-colonial, 5 avisos et avisos-dragueurs, 7 avisos anciens, le grand croiseur sousmersible *Surcouf*, 6 sous-marins, 15 chasseurs de sous-marins, 2 mouilleurs de mines, 34 patrouilleurs, un bateau-cible, ainsi que 150 autres petites unités auxiliaires de la Marine nationale et 115 navires marchands - trouvent refuge en Angleterre mais également dans des ports contrôlés par les Britanniques à travers le monde. Certains vont former le noyau des Forces Navales Françaises Libres (FNFL)...

Un peu plus de 19 000 militaires français se retrouvent en Grande-Bretagne, le plus gros contingent étant celui de la Marine avec plus de 9 800 hommes dont 350 officiers. Il faut également rajouter les 1 026 marins du commerce, les pêcheurs, dont 129 hommes de l'île de Sein, et 147 jeunes de moins de vingt ans des écoles de la Marine nationale, de la Marine marchande et des étudiants volontaires.

Après la signature de l'Armistice et suite à l'appel du général de Gaulle, la confusion est totale. La Marine nationale quasi-intacte se retrouve éparpillée à travers le monde même si le plus gros de ses moyens se trouve concentré en Méditerranée. **Le 1^{er} juillet, la répartition des navires de la Marine nationale est la suivante :**

A - en Méditerranée

Toulon :

- les croiseurs lourds *Algérie*, *Foch*, *Colbert*, *Dupleix* ;
- les contre-torpilleurs *Vauban*, *Lion*, *Aigle*, *Guépard*, *Verdun*, *Valmy*, *Tartu*, *Chevalier Paul*, *Gerfaut*, *Albatros*, *Vautour*, *Kersaint*, *Cassard* et *Vauquelin* ;
- les torpilleurs *La Palme*, *Le Mars*, *Tempête*, *Casque*, *Le Flibustier* (+ *L'Intrépide* et *Le Téméraire* en construction aux chantiers de La Seyne) ;
- les sous-marins *Le Conquérant*, *Archimède*, *Aréthuse*, *Argonaute*, *Atalante*, *Iris*, *Vénus*, *Pallas*, *Céres*, *Naiade*, *Sultane*, *Vestale*, *L'Espoir*, *Galatée*, *Sirène*, *Turquoise*, *Saphir*, *Nautilus*, *Diamant*, *Perle* (+ *Aurore* en cours d'achèvement) ;
- plusieurs avisos dont la *Dédaigneuse* ;
- le croiseur auxiliaire *Kutubdia* ;
- les pétroliers *Garonne*, *Durance*, *Rance*...



Acronymes utilisés dans la série d'articles sur les FNFL

AD	Arroisoneurs/dragueurs	Bateaux de pêche, yachts et autres petites unités utilisées comme auxiliaires
AEF	Afrique Equatoriale Française	Moyen Congo, Gabon, Oubangui-Chari, Tchad (capitale Brazzaville)
AFN	Afrique Française du Nord	Maroc, Algérie, Tunisie
AMBC	Armement Militaire des Bâtiments de Commerce	Personnel servant l'armement défensif des navires marchands
AOF	Afrique Occidentale Française	Côte d'Ivoire, Guinée, Sénégal, Soudan (Mali), Dahomey, Niger, Mauritanie (capitale Dakar)
BFL	Brigade Française Libre	La 1 ^{re} BFL
BFM	Bataillon de Fusiliers-Marins	Le 1 ^{er} BFM est créé le 17 juillet 1940, le 2 ^e BFM en octobre 1940
BFM CO	Bataillon de Fusiliers-Marins Commandos	Le 1 ^{er} BFM-CO est
CH	Chasseur de sous-marins	
DB	Division Blindée	La 2 ^e DB est créée en Libye à partir de la 2 ^e DFL le 24 août 1943.
DBLE	Demi-Brigade de la Légion Etrangère	La 13 ^e DBLE créée le 20 février 1940 rejoint partiellement les FFL le 30 juin 1940
DFL	Division de la France Libre	La 1 ^{re} DFL va être créée en juin 1941. La 2 ^e issue de la « Force L » le 15 mai 1943
DMI	Division Motorisée d'Infanterie	En mars 1944, la 1 ^{re} DFL deviendra la 1 ^{re} DMI
DMI	Division de Marche d'Infanterie	Autre appellation de la 1 ^{re} DMI
DUKW	Dual Utility Kargo Waterborne	Camion amphibie
ES	Escadrille de Surveillance	
FAA	Fleet Air Arm	Aéronautique embarquée de la Royal Navy
FAFL	Forces Aériennes Françaises Libres	Forces aériennes gaullistes
FE	Flottille d'Exploration	
FFI	Forces Françaises de l'Intérieur	
FFL	Forces Françaises Libres	Ensemble des forces « Terre-Air-Mer » gaullistes
FMA	Forces Maritimes d'Afrique	Forces maritimes fidèles à Vichy
FNFL	Forces Navales Françaises Libres	Marine gaulliste
FNTF	French Naval Task Force	Va désigner la formation de navires engagée lors de la libération des poches de l'Atlantique
FNGB	Forces Navales en Grande Bretagne	Créées en 1943 pour intégrer les unités FNFL à la Marine nationale
FTP	Franco-Tireurs et Partisans	Organisation de résistance communiste
GPRF	Gouvern. provisoire de la République Française	Créé à Alger le 3 juin 1944
HDML	Harbour Defence Motor Launch	Vedette de défense portuaire
HMT	His Majesty Trawler	Navire auxiliaire britannique (sur base de bateau de pêche)
MGB	Motor Gun Boat	Vedette canonnière rapide
ML	Motor Launch	Vedette à moteur
MMS	Motor Mine Sweeper	Dragueur de mines
MODEX		Immatriculation d'un navire (Pennant number pour les Britanniques)
MOWT	Ministry Of War Transport	Organisme formé le 1 ^{er} mai 1941 pour coordonner le transport, en particulier maritime
MTB	Motor Torpedo Boat	Vedette lance torpilles
MWT	Ministry of War Transport	Acronyme du futur MOWT jusqu'en avril 1941
RAC	Régiment d'Artillerie Coloniale	
RBFM	Régiment Blindé de Fusiliers-Marins	Unité créée le 15 août 1943
RCA	Régiment de Chasseurs d'Afrique	
RFM	Régiment de Fusiliers-Marins	
SFF	Services Féminins de la Flotte	Equivalent gaulliste du WRNS britannique
VP	Vedette Portuaire (où Vedette de Port)	
WRNS	Women's Royal Navy Service	Branche féminine de la Royal Navy, communément appelée « Wrens »
VTB	Vedette Torpilleur de type B	Vedette pratiquant le lancement latéral de torpilles (VTA lancement par l'arrière)
YMS	Yard Mine Sweeper	Dragueur de mine côtier construit aux USA

Les formations de l'aéronautique navale présentes dans le sud de la France sont : les escadrilles E9 (quatre Breguet *Bizerte*), E11 (avec un seul SNCASE LeO H 470Bis), 1S1 (quelques Laté 298, ses Loire 130 ayant été envoyés le 24 juin en Algérie), 3S1 (Gourdon-Lesseurze 810/811/812/813 et Loire et Olivier H43), 3S3 (Gourdon-Leeurre 810/811/812/813), 2S4 (divers modèles), 3S4 (divers modèles), 3S5 (Potez 25A2 et TOE, Lioré et Olivier H43), 3S6 (divers modèles), T3 (14 Latécoère 298), T4 (12 Latécoère 298), B5 (avec trois Centre NC.222.4), F1A (un Levasseur PL.101 et cinq Loire-Nieuport LN.40), AB1 (Vouht 156F), AC5 (Morane-Saulnier 406). Elles sont basées sur l'Etang de Berre, à Marignane, Saint-Mandrier, Hyères, Saint Laurent la Salanque, La Fare les Oliviers et Aspretto en Corse.

Alger :

- les croiseurs légers *Gloire, Georges Leygues, Montcalm, Jean de Vienne, Marseillaise, La Galissonnière* ;
- les contre-torpilleurs *L'Indomptable, Le Malin, Le Fantasque, L'Audacieux* ;
- le torpilleur *Simoun* ;
- les avisos *Annamite et Engageante* ;
- le patrouilleur *Sergent Gourne* ;
- le chasseur de sous-marins *Chasseur 3 (CH.3)* ;
- le pétrolier *Lot*.

Mers el-Kébir :

- les croiseurs de bataille *Dunkerque, Strasbourg* ;
- les cuirassés *Bretagne, Provence* ;
- les contre-torpilleurs *Le Terrible, Volta, Mogador, Lynx, Kersaint et Tigre* ;
- le transport d'hydravions *Commandant Teste*.



Le paquebot *Diamond Princess* immobilisé à Yokohama va devenir un des principaux symboles de la diffusion du coronavirus. (DR)

Quelques actualités

Frédéric Stahl

« Ça » se passe ainsi !

Ça se passe ainsi ! la technique nous condamnant à ne considérer comme réelles que les choses mesurables, nous nous sommes habitués à une « information » de plus en plus diffuse, anecdotique, scabreuse, en boucle, répétée (avant de disparaître aussi soudainement qu'elle est arrivée), mais appuyée par une litanie de chiffres. De plus, l'Agora numérique est maintenant clairement devenue un véritable dépotoir qui participe au chaos ambiant. Les « zones de guerre » déjà éparses, se sont encore fractionnées avec une multiplication des puissances intervenantes, marquant ainsi une profonde évolution dans l'espace d'une « mondialisation » qui s'effrite, se désagrège peu à peu. Le processus d'hybridation et de privatisation des conflits se poursuit alors que le provocateur « plan de paix » asymétrique américain du 27 janvier, hold-up tellement « énorme », en violation du droit international, marque la fin des dernières petites traces d'espoir de création d'un véritable état palestinien souverain... Le 31 janvier, la sortie effective de la Grande-Bretagne de l'union Européenne est un autre événement fort qui marque qu'une page est tournée. C'est dans ce contexte que le coronavirus de Wuhan arrive en Europe.

Le coronavirus de Wuhan « 2019-nCoV » puis « Covid-19 » apparu le 8 décembre 2019, annoncé par l'OMS le 31 décembre et reconnu comme tel le 9 janvier 2020, va rapidement se révéler comme un nouveau vecteur clairement visible du ralentissement dans la courbe d'inversion parabolique dans laquelle nous sommes entrés depuis 2014-2015 (voir N&H n°117). Fin février, il dévoile que si, à ce stade, la Chine a su répondre à une crise sanitaire par un processus de surveillance et de contrôle généralisé porté à un niveau extrême, cela nous éclaire sur un monde cybernétique où le sécuritaire a pris le pas sur le sécurisant. Le « Covid-19 » qui est une « épidémie » parmi d'autres (1), « change la donne » car, venant se placer dans un contexte de rivalité commerciale et d'instabilité, il va profondément interférer dans les flux de l'économie mondiale et montrer que notre « méga-système » est bien un géant aux pieds d'argile et que celui-ci a, peu à peu, hypothéqué complètement la « maison monde » en espérant que des miracles techniques lui apportent des solutions.

Ça se passe ainsi ! et, dans un tel contexte, il n'est vraiment plus possible d'assurer la pérennité de notre rubrique d'actualités puisque, pour une information pouvant être vérifiée (elles sont de plus en plus rares), il faut en compter dix autres invérifiables, dix autres qui ne sont que du « ramdam » et encore plus de dix autres délibérément fausses... Ça se passe comme ça !

1 – Sans remonter jusqu'à l'épidémie de grippe espagnole de septembre 1918 à avril 1919 avec ses 40 millions de victimes : - 1956-1957 la grippe asiatique H2N2 fait 4 millions de morts - 1968-1970, la grippe de Hong-Kong H3N2 entre un et deux millions de victimes décédées - Le VIH apparu en 1983, et qui est toujours à l'œuvre, a fait plus de 40 millions de morts - 2002-2003, le SRAS (Syndrome respiratoire aigu sévère) qui ne fera officiellement que 774 morts. - 2009-2010, la Méningite bactérienne cause la mort d'au moins 4 059 personnes - A partir de 2014, Ebola va faire plus de 11 323 morts...

Quelques brèves maritimes du 10 janvier au 29 février

- Le 10 janvier, aux **USA**, le destroyer type « Arleigh Burke » DDG-122 USS *Basilone* est mis sur cale aux chantiers General Dynamics Bath Iron Works (BIW)... Le cutter WPC-1136 USCGS *Daniel Tarr* entre en commission à Galveston...

- Les 11 et 12 janvier, en **Inde**, le démonstrateur NLCA NP2 *Tejas Marine* vient effectuer une campagne d'appontages et de décollages à bord du porte-avions R 33 *Vikramaditya* croisant en mer d'Oman... Ces essais participeraient à l'élaboration du futur « *Twin Engine Deck Based Fighter* » (REDBF) *Tejas Mk.2* qui pourrait entrer en service vers 2026...

- Le 13 janvier, aux **USA**, le sous-marin nucléaire d'attaque SSN-720 USS *Pittsburg* est officiellement

désarmé à Bremerton après 35 années de service... En **Corée du Sud**, les frégates N°955 *Masan*, N°956 *Kyeongbuk* et la corvette N°767 *Sun Chon* sont retirées du service...

- Le 14 janvier, en **Allemagne**, le ministère de la défense annonce que le groupe néerlandais Damen a remporté l'appel d'offres pour la construction de quatre frégates multimissions « MKS 180 ». La première devrait être livrée à la Bundesmarine en 2027... En **Australie**, les frégates FFG-06 HMAS *Newcastle*, désarmée le 30 juin 2019, et FFG-05 HMAS *Melbourne*, retirée du service le 26 octobre 2019, sont officiellement transférées à la **Marine chilienne**...



- Le 15 janvier, au **Japon**, le navire de surveillance océanique AOS-5203 *Aki* est mis à l'eau aux chantiers Tamano Woks/Mitsui E&S shipbuilding CO. Il est la troisième unité de la classe « Hibiki »... En **Irlande**, la marine annonce qu'elle place en réserve la corvette P 31 *Elthne* et le patrouilleur P 41 *Orla*, à cause d'un manque de personnel...

- Le 16 janvier, au **Canada**, le *Joint Support Ship* HMCS/NCSM *Protector* est mis sur cale au chantier Seaspan de Vancouver...

- Le 19 janvier, aux **USA**, au cours d'une cérémonie sur la base d'Hickam à Pearl Harbor, les autorités

américaines annoncent que le futur porte-avions CVN-81, le quatrième « Ford » qui doit être inscrit au FY-2023, portera le nom d'USS *Doris Miller*, « le héros de Pearl Harbor »... Lockheed Martin met à l'eau la future LCS-23 USS *Cooperstown* aux chantiers de Marinette dans le Wisconsin... L'**Inde** teste avec succès un missile balistique K-4 ayant une portée de 3 500 km depuis un ponton immergé au large de Vizag...

- Le 22 janvier, le **Maroc** intègre les eaux au large du Sahara occidental dans son espace maritime (entre Tanger et Languira jusqu'à la frontière mauritanienne)...

Le LHD italien L 9090 *Trieste* qui devrait entrer en service en 2022, a été doté d'un tremplin, ce qui lui permettra de remplacer le 551 *Giuseppe Garibaldi* comme porte-avions STOVL, même si sa capacité d'emport en matière aéronautique est relativement faible. (Marine italienne)



Le démonstrateur NLCA NP2 *Tejas Marine* apponte sur le *Vikramaditya*. Le paradoxe est que si le programme *Tejas naval* a été abandonné par la Marine, il pourrait naître sous la forme d'un « *Twin Engine Deck Based Fighter* » (REDBF) *Tejas Mk.2*. (Indian Navy)