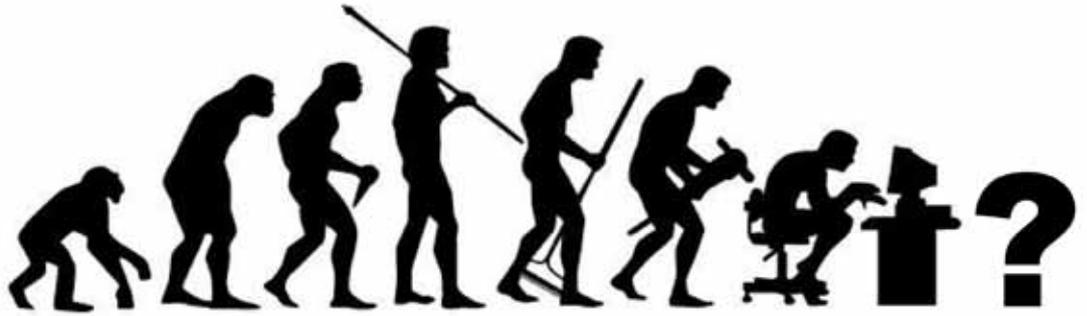


« Qui suis-je, où cours-je, dans quel état j'erre ? »



## Quelques actualités

Frédéric Stahl

# L'épidémie de marché (suite)

« Par-delà tes pensées et tes sentiments, mon frère, il y a un maître puissant, un sage inconnu qui s'appelle le Ça »  
Friedrich Nietzsche

Qui d'entre nous pouvait encore croire sérieusement que « Ça » allait durer encore longtemps comme cela, sous cette forme d'un monde de l'hyperconsommation, du gaspillage et de la croissance sans limite. Depuis 2014, tous les voyants étaient passés au rouge, les uns après les autres. La crise de 2008-2009, Fukushima en 2011, n'avaient visiblement pas été des alertes suffisantes... Oui, c'est fini, ou presque. Certes, l'empire de la marchandise et de la finance va encore jeter quelques forces pour que cela dure, encore un petit peu, mais le tableau de bord de l'avion monde engagé dans sa courbe parabolique n'est plus qu'un arbre de Noël scintillant de milles éclats. Si cela est encore possible, il reste peu de temps pour anticiper sur l'inéluctable chute de « l'empire monde » pour mettre en place des matelas, installer des tapis de mousse et s'équiper de parachutes. Si l'on veut être optimiste, il est possible de dire que la société d' « après-demain », celle de 2040-2050 sera peut-être plus localisée et l'avenir, encore lointain, sera peut-être du côté de la « non-puissance », mais, en attendant, au cours de cette décennie et de la suivante, l'homme devra affronter une accélération de l'effet d'apesanteur, ou

plus exactement, une transformation systémique puis l'effondrement du système. Dans un tel contexte, le futur proche appartient aux « barbares » qui, seuls, seront capables de franchir sans trop de casse l'étape qui est en train de s'ouvrir : celle de l'effondrement de l'empire.

La pandémie en cours nous montre clairement que, comme l'a dit Antoinette Rouvroy il y a déjà quelques années : « *Les modélisations algorithmiques ne visent plus la production d'aucun « savoir » mais la fourniture d'informations opérationnelles qui ne sont ni vraies ni fausses mais qui sont suffisamment fiables pour justifier des stratégies d'action préemptive* »... Les modélisations sont le principe de commandement de la gouvernamentalité algorithmique (voir encadré). Elles semblent confirmer que la catastrophe épistémologique que nous annonçons dans notre N°72 de 2012 est bien là. Elles nous rappellent la phrase de Baruch Spinoza : « *Les hommes se croient libres... les hommes se trompent quand ils se croient libres, opinion qui consiste en cela seul qu'ils sont conscients de leurs actes et ignorants des causes qui les déterminent.* »

A méditer :

« *Les mouvements totalitaires sont des organisations massives d'individus atomisés et isolés* »

Hannah Arendt.



« 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 »)

### Au sujet du Meknès

Bonjour. Ce mail pour vous dire que la revue Navires et Histoire N°119 est arrivée ce jour. Cela vous permettra d'établir la durée de l'envoi dans cette période de crise. Je n'ai pas encore lu la revue, mais voyant le dessin du torpillage du Meknès à la page 62 dans l'article de M. Frédéric Stahl, je suis persuadé qu'il a connaissance du monument érigé à la suite de ce drame, dont voici deux copies de photos que j'en ai fait. Salutations distinguées,

**M. Florent Van Otterdyk**

Merci pour ce mail et les deux photos du monument commémoratif de Saint-Pierre en Campagne près de Dieppe, que nous nous empressons de publier.

La rédaction

### Au sujet du N°119

La dernière revue m'a plus particulièrement intéressé. Mon grand père Premier Maître de Manœuvre, Louis Marie Corfdir, était sur le Bouvet.

Son action lui vaudra la Légion d'Honneur remise le 14 juillet 1916 ...Il décèdera en novembre 1918 à sa sortie de l'Hôpital de Brest. Mon grand père et le père de l'Amiral Flohic étaient amis et voisins à Ploubazlanec !

Un de mes oncles, Jaffry, était officier des Equipages Machine du Surcouf. Il était à bord avec le L.V. Bouillot (officier de garde) qui fit feu sur les Anglais, tous les officiers du Surcouf avaient été invités par les Anglais à terre.

Un de ses camarades embarqué sur le Léopard remettra en 1942 – à la Réunion-, à ma mère des photos prises sur le Surcouf. A ce propos Evenou (Richard) qui commandait le Léopard, prévenu de la présence de ma mère, une paimpolaise qu'il connaissait depuis l'enfance, l'évitera pour qu'elle ne dévoile pas son nom.

A la Delmas je naviguerai avec un des ses frères ou cousin. Un cousin de mon père officier-marinier naviguera sous les ordres de Philippe de Gaulle sur sa vedette... Bien cordialement, un fidèle lecteur.

**M. Jean Louis Quémar**  
(Capitaine au Long Cours)

Merci pour ce témoignage.

La rédaction

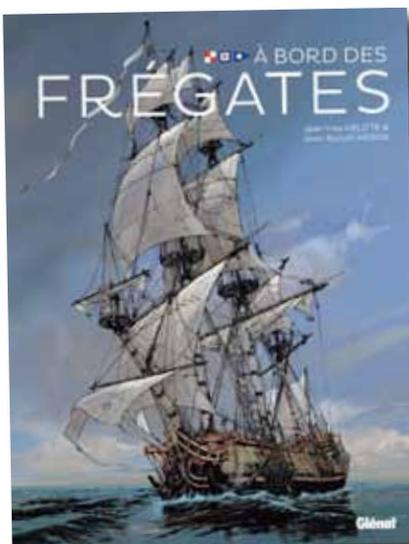


(Florent Van Otterdyk)



(Florent Van Otterdyk)

## LIBRAIRIE



### A bord des frégates

Jean-Yves Delitte et Jean-Benoît Héron

Editions Glénat

Couvent Sainte-Cécile

37, rue Servan - 38000 Grenoble

[www.glenat.com](http://www.glenat.com)

ISBN : 978-2-344-03687-7

U.W.2 (Uniform Whiskey 2), les trois drapeaux forment le logo d'une nouvelle collection des éditions Glénat qui abordera les grands types de navires, du sous-marin au paquebot en passant par les bateaux de pêche. Le premier opus est consacré aux frégates qui, pendant plusieurs siècles, ont fait la gloire des marines. Rédigé et illustré par Jean-Yves Delitte et Jean-Benoît Héron, il retrace l'histoire de l'évolution des frégates, de la fin du XVII<sup>e</sup> à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la visite d'un chantier naval lors de la construction d'un navire de ce type,

la plongée dans la vie des équipages avec tous les détails de la vie à bord. La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée à quelques exemples présentés chronologiquement : la frégate-vaisseau l'Alcyon de 1689, la frégate légère russe Shtandart de 1703, la frégate de IX HMS Rose de 1757, les frégate de XII La Boudeuse de 1766 et Hermione de 1779, la frégate de XXIV USS Constitution de 1797, les frégates de XVIII La Méduse de 1810, HMS Trincomalee de 1816, les frégates cuirassées La Gloire de 1859, HMS Warrior de cette même année. Un texte didactique, très clair vient accompagner un grand nombre d'illustrations au trait ou peintes ...Nous ne pouvons que saluer l'arrivée de cette série de beaux livres... **Prix public observé 25 €.**



## L'Indo-Pacifique: un concept en vogue

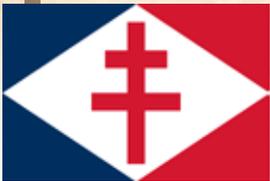
Gildas Borel

**Depuis quelques années, le concept d'Indo-Pacifique est diffusé dans nombre de média et aurait même la pleine adhésion d'un État comme la France. Il apparaît aux yeux de certains comme un outil au service des stratégies américaines pour contrer l'expansion chinoise. Il paraît important d'analyser de manière plus précise ce nouveau terme en vogue.**

... Il est l'objet d'un numéro spécial dans la série « Les Grands Dossiers » (N° 53) du magazine «Diplomatie» d'octobre-novembre 2019. Il a le mérite de présenter plusieurs points de vues d'experts navals comme Alexandre Sheldon-Duplaix, co-auteur de la publication « Flottes de Combats », et chercheur de l'IRSEM (Institut de recherche stratégique de l'École Militaire), et de spécialistes de l'Inde comme Jean Luc Racine ou Isabelle Saint-Mézard.

Les divers articles ont pour mérite de bien présenter le concept et ses limites. On y apprend ainsi qu'il a été initié par des analystes américains, australiens et japonais puis, matérialisé en 2018 par la transformation de l'USPACOM (commandement américain pour le Pacifique) en USINDOPACOM. Une carte de cette dernière zone de responsabilité révèle vite une des motivations américaines : reconnaître l'émergence de l'Union Indienne que Washington souhaite impliquer dans des alliances pour contrer la Chine. La zone de l'USINDOPACOM s'arrête à l'ouest à la frontière du Pakistan et exclut donc tout l'Ouest de l'Océan Indien. Cela amène à douter de la pertinence et de l'objectivité du concept. Le gouvernement Français qui l'a adopté, apprécie sans doute moins cette limite, alors que sa présence dans l'océan Indien se concentre justement dans la partie occidentale, au Nord comme au Sud. Il verrait mieux un vaste espace regroupant la totalité des deux

océans - Indien et Pacifique - surtout leur partie Sud où la France est bien présente. L'Inde, si elle y trouve une occasion de coopération avec les autres pays du «Quad» n'entend pas se laisser enfermer dans une alliance formelle et surtout se soumettre à un leadership de Washington qui dérange moins le Japon ou l'Australie. Le premier qui dès 2007 avait promu ce concept d'Indo-Pacifique partage l'objectif américain de contrer l'influence chinoise. Pour l'Australie, c'est presque naturel, comme d'ailleurs son grand voisin du Nord l'Indonésie, ou encore la Malaisie, la Thaïlande ou Singapour. De fait, bordés par les deux océans, tous ces États devraient se sentir à l'aise dans ce concept. Si cela se vérifie pour l'Australie, les pays de l'ASEAN sont moins enthousiastes. Ils craignent peut être de se retrouver marginalisés. En outre, à des degrés divers, ils ne partagent pas totalement les volontés claires des USA et du Japon de contrer la Chine, l'Indonésie, proposant même de l'inclure dans cette approche. L'ASEAN a par ailleurs ses propres ambitions régionales comme les États insulaires du Pacifique Sud qui constituent un espace distinct. On pourrait ajouter à ce constat, le rappel à un contexte pas si défavorable à ces micro-Etats, oubliés dans les périodes de calme, mais qui bénéficient d'une attention croissante (et en jouent) en période de crise. Dans les années 1980, ils savaient ainsi profité de la rivalité américaine avec l'URSS (demande d'une aide occidentale ou respect de leurs zones de



La corvette *Lobélia* du lieutenant de vaisseau Pierre de Morsier en action en 1942... Le 7 février 1943, elle coulera le sous-marin *U.609*. (FNFL)

## Histoire des Forces Navales Françaises Libres III – octobre 1941 – octobre 1942

Frédéric Stahl

Les corvettes *Lobélia*, *Mimosa*, *Aconit*, *Alysse* et le *Surcouf* à Halifax au Canada. Au premier plan, à gauche, une vedette de sauvetage de la RCAF. (FNFL)





# Les Armements marseillais

(1<sup>re</sup> partie)  
René Alloin

Photo aérienne du port de la Joliette et de l'entrée du Vieux Port à Marseille. (DR)

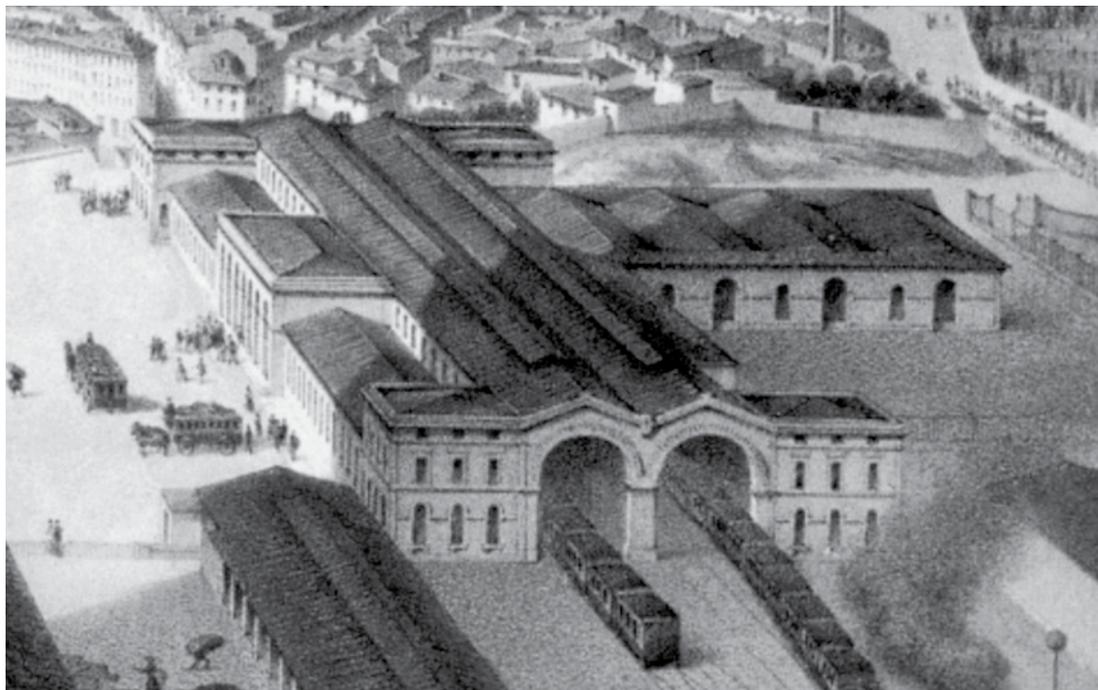
**Parmi les facteurs qui ont amené l'expansion économique de Marseille, l'armement maritime est sans doute le plus déterminant.**

Fondée sous le nom de Massalia vers 600 avant J.C. par des marchands et des marins grecs originaires de Phocée, Marseille a, depuis l'antiquité, été une importante escale méditerranéenne. Ayant acquis l'alliance protectrice de Rome, elle se développe mais elle défie César et connaîtra plusieurs siècles sans prospérité. L'époque des croisades permet un essor maritime incontestable et la création de nouvelles entreprises. En 1481, la

Provence est rattachée à la couronne de France. La rude concurrence de Gênes, Venise, des ports espagnols et même de Montpellier, amène un déclin de son activité. Sous Louis XIV, Colbert assure la modernisation et le développement de son économie, d'autant que depuis 1599, la première Chambre de commerce de France a été créée. L'année 1720, un navire, le *Grand-Saint-Antoine* en provenance de Syrie, apporte la peste

Un tableau de Puvis de Chavannes, en 1869, représentant la colonie grecque de Massilia. (Musée des beaux-arts de Marseille)





Une vue de la gare Saint-Charles vers 1860. (Coll. Cl. E. Laugier)

qui tue cent mille personnes rien qu'en Provence, soit le quart de la population. La Révolution déclenche l'enthousiasme mais une révolte cruellement réprimée fait chuter dramatiquement l'activité. Le premier Empire et le blocus anglais ne risquent pas d'améliorer la situation. Il faudra de nombreux efforts pour récupérer des marchés perdus. Jusqu'au début du 19<sup>e</sup> siècle, le port de Marseille n'a que très peu d'activité. En 1830, le visage de ce qui existe n'est guère différent de celui de l'époque de Louis XVI mais tout va changer en l'espace d'une vingtaine d'années. Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, Marseille compte deux cent mille habitants. L'élément primordial est la création d'une ligne de chemin de fer qui aboutit dans la ville phocéenne.

Les projets se multiplient avec Delorme & Cie en 1833, Delavau en 1835, Kermaingant en 1836, tous proposant une liaison Lyon-Marseille par la vallée du Rhône. La chambre de commerce de Marseille approuve l'idée et donne officiellement son soutien au projet Kermaingant, qui relie Avignon à Marseille via Arles et Martigues, mais sans s'engager financièrement. Il est vrai qu'à Lyon comme à Marseille, les édiles ne souhaitent pas vraiment de liaison entre ces deux cités pour des raisons purement concurrentielles. Ce que désire Marseille, c'est une jonction de la ville au Rhône où les bateliers pourront prendre le relais du transport des marchandises. En 1833, le gouvernement établit plusieurs projets ferroviaires

Le Vieux port encombré de bateaux. (Carte postale Ed. LL)



245

MARSEILLE. — VUE GÉNÉRALE DU VIEUX PORT

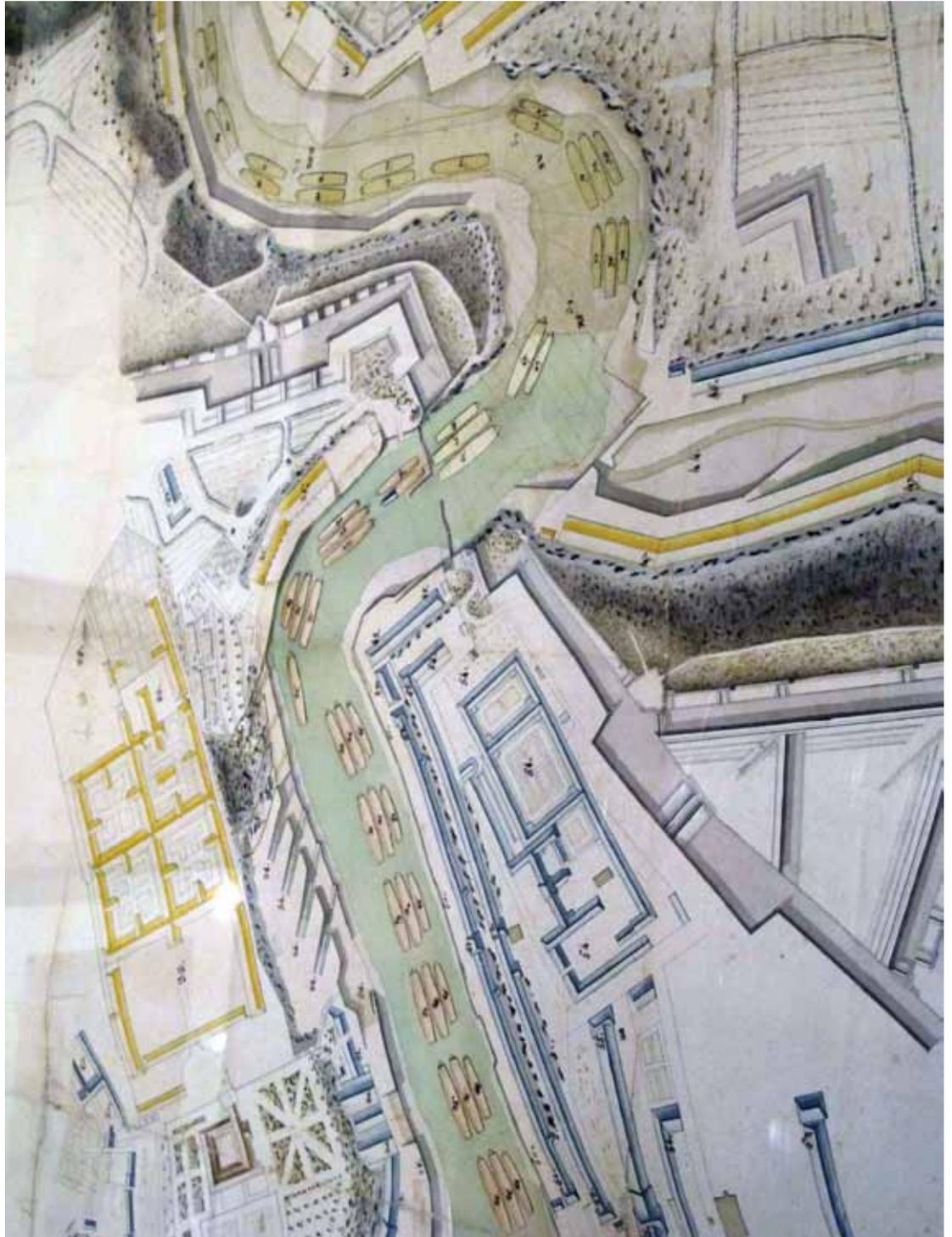
LL

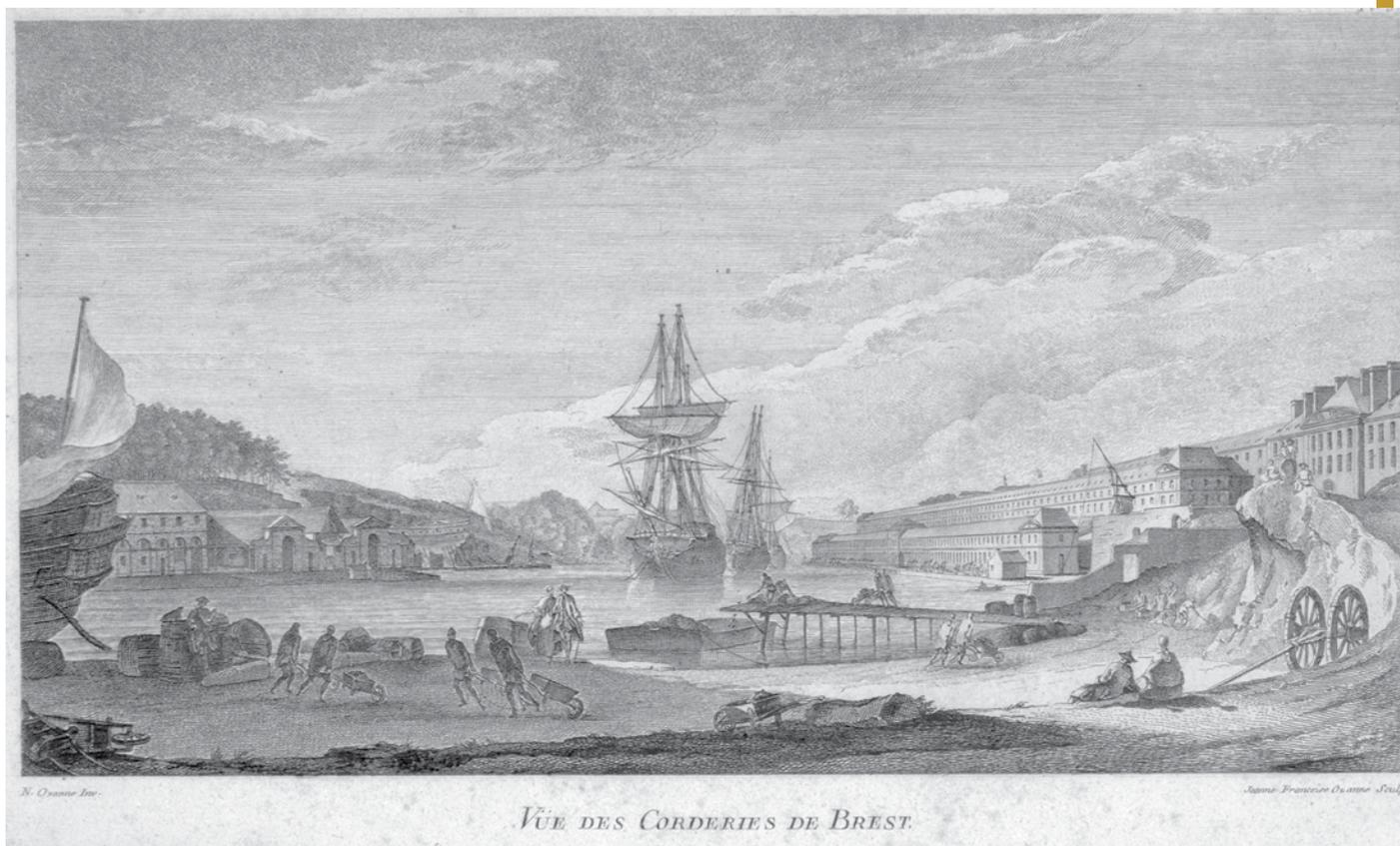
# Quand l'épidémie de 1779 sauve l'Angleterre du débarquement franco-espagnol

Patrick VILLIERS, professeur émérite, Université du Littoral côte d'Opale.

L'histoire maritime du XVIII<sup>e</sup> siècle est marquée par les désastres sanitaires pour la flotte anglaise comme pour la marine française. Après une première épidémie de typhus et de dysenterie qui frappe en 1741 la Bretagne et la flotte des Antilles, les esprits du temps sont surtout marqués par l'épidémie qui frappe en 1746 l'escadre du duc d'Anville. Le typhus et le scorbut ont ainsi empêché toute volonté offensive au Canada pendant la guerre de Succession d'Autriche. C'est encore en allant porter secours à la Nouvelle-France que l'escadre de Dubois de la Mothe est frappée par le typhus. Elle a cependant réussi à protéger Louisbourg du débarquement anglais.

Plan de l'arsenal de Brest et de l'hôpital de la Marine vers 1760 : Brest ne compte pendant le XVIII<sup>e</sup> siècle que deux véritables hôpitaux, l'hôpital de la Charité prévu pour 254 places dont 130 pour les militaires et l'hôpital de la Marine du côté de Brest conçu pour 1100 malades mais qui, de 900 malades en décembre 1757, en accueille 2600 en janvier 1758. L'hôpital de la Marine est ici identifié sous le numéro 54. Il est rarement dessiné, au contraire du bagne de Brest édifié par Choquet de Lindu qui porte ici le numéro 55, ou les bâtiments de la corderie haute qui portent le numéro 53 et la corderie basse, le numéro 51.





Née à Louisbourg, dans les eaux canadiennes en octobre 1757, l'épidémie se développe pendant la traversée de retour. Selon Depreville-Martret, maire de Brest, on débarque le 22 novembre 1757, 6 000 malades sur 9 423 marins de la flotte « sans compter ou indépendamment de ceux qui sont morts ou meurent à tout instant ».

De novembre 1757 au 31 mars 1758, on dénombre 3 483 marins décédés dans les hôpitaux de la marine (forçats non compris) et le total des décès civils est estimé entre 5 000 et 7 000 pour Brest et les villes environnantes. Les deux hôpitaux brestois disposent d'environ 1 500 places. Les marins les moins malades, mais néanmoins porteurs de germes, sont envoyés dans les hôpitaux auxiliaires des villes voisines et diffusent involontairement la maladie. S'ajoutant aux marins prisonniers par la rafle de l'amiral Boscawen et à l'incapacité du système des classes français à fournir rapidement de nouveaux marins expérimentés, la dysenterie de 1757-58 est ainsi une des causes premières de la défaite des Cardinaux en 1759.

La guerre de Succession d'Autriche comme la guerre de Sept ans ont chacune été marquées par une maxi-épidémie, épidémie qui apparaît et se développe outre-mer et qui frappe les provinces maritimes de l'Ouest au retour, lors du désarmement des flottes. Paradoxalement pendant la guerre d'Indépendance, aucune flotte française revenant d'outre-Atlantique ne va débarquer de malades dans les proportions des guerres précédentes. Et pourtant pour les historiens des maladies, la France puis l'Angleterre sont frappées en 1779 par une maxi-épidémie dont les contemporains ont bien noté la violence dans les provinces de l'Ouest. De même qu'en 1757, la ville de Brest et les cités environnantes sont contaminées par les milliers de malades débarqués des vaisseaux que les hôpitaux de Brest ne peuvent soigner à eux-seuls. Estimé à plus de 20 000 morts, le désastre sanitaire de 1779 est du même ordre que celui de 1757 mais son origine, sa propagation et les conséquences sont bien différentes. Sur le plan militaire, on peut affirmer que l'épidémie de 1779 a fait échouer la tentative de débarquement franco-espagnol prévu pour l'été et a transformé la stratégie d'une guerre courte en Manche en guerre longue sur presque toutes les mers. Pour les historiens anglais, cette tentative, appelée outre-manche « *The Other Armada* » a été bien près de réussir. Rappelons d'abord les causes et la mise en place de cette véritable opération « Overlord » avant la lettre mais à partir des côtes de France. On étudiera ensuite les ravages de l'épidémie dans la flotte française avant de revenir sur les hypothèses sur cette épidémie et comment elle se serait propagée dans la flotte française.

Sur ce beau dessin de Nicolas Ozanne, l'hôpital est masqué par les corderies.

### Mai/septembre 1779 : le débarquement franco-espagnol en Angleterre

Vergennes et Sartine ont obtenu de Louis XVI de soutenir la révolte des Insurgents puis de signer le 6 février 1778 le *traité de commerce et d'amitié avec les Etats-Unis* mais comme l'a bien montré Etienne Taillemite dans son ouvrage « Louis XVI

ou le navigateur immobile », le roi veut absolument l'alliance espagnole. En 1778, les autorités espagnoles, ayant en mémoire les lourdes défaites maritimes de la France au cours des deux conflits précédents, choisissent d'attendre les premiers résultats de la stratégie maritime française avant de se décider à entrer en lutte contre l'Angleterre. Ils attendent des victoires maritimes de l'amiral d'Estaing sur les côtes américaines ou du lieutenant-général d'Orvilliers avec la flotte de

# L'AVISO



## « FRANCIS GARNIER »

L'avisos F 730 *Francis Garnier*, vu ici au mouillage en Polynésie française durant les essais nucléaires français, est l'ancien *Eritrea* italien. (Photo collection Charles Limonier)

### I - Au temps de l'avisos colonial « Eritrea »

Par Jean-Yves Brouard (avec Jean Robert)

Sources : Ufficio Storico Della Marina Militare, Vol X, Le Operazioni in Africa Orientale. Rivista Marittima, 2e édition publiée en 1985 (la 1ère l'ayant été en 1951), article sur l'Avventura Dell' Eritrea par Marino Iannucci. La Marina Gli Armistizi E Il Trattato di Pace-Ufficio Storico, par G. Bernardi.

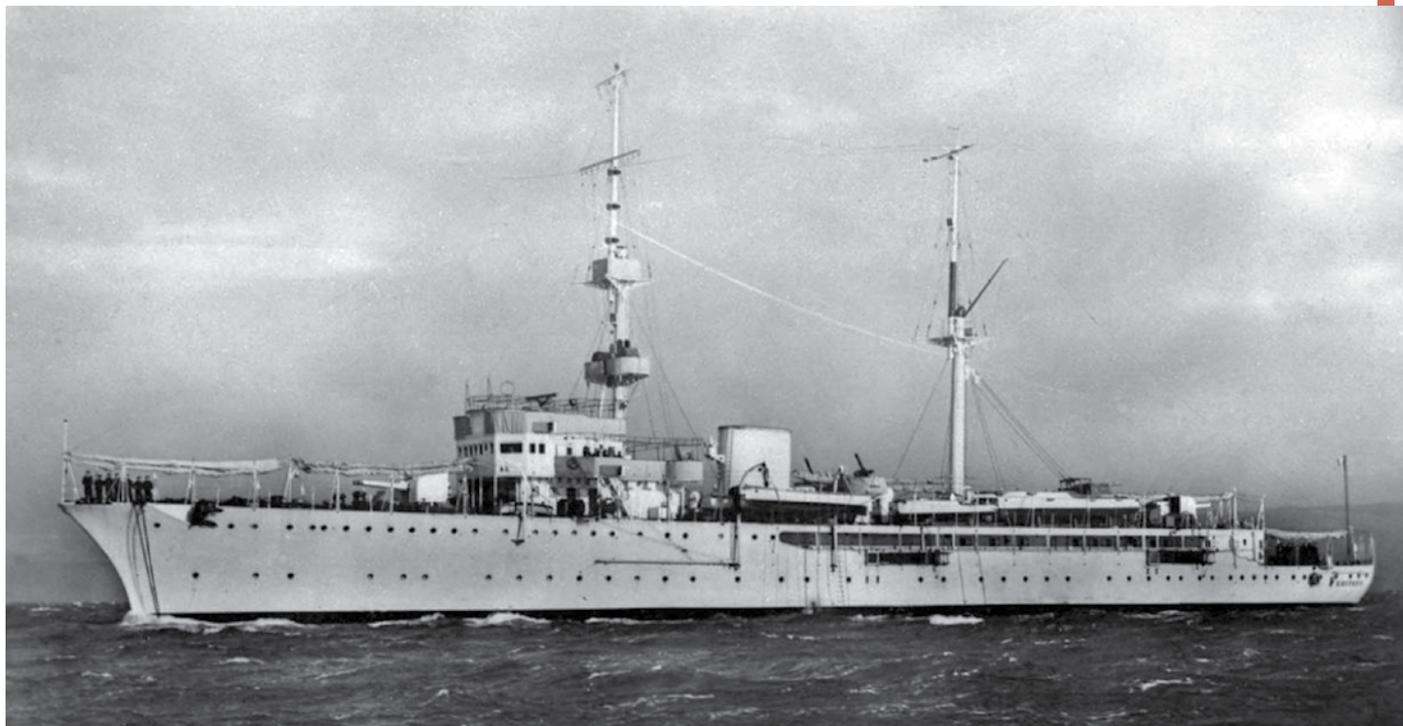
Parmi les navires chanceux, le cas de l'avisos italien *Eritrea*, futur français *Francis Garnier*, reste exceptionnel. Voici, dans ce premier volet, un résumé de sa carrière sous pavillon italien.

Conçu par l'Ingénieur Général Icillio d'Esposito, ce « croiseur colonial » prévu pour l'Afrique Orientale italienne fait l'objet de la commande du 8 mai 1935. Mis sur cale à Castellammare di Stabia, au fond du golfe de Naples, le 25 juillet 1935, il est lancé le 20 septembre 1936 et mis en service le 10 février 1937. A noter qu'un second avisos prévu, l'*Ethiopia*, ne verra pas le jour. La principale base de l'*Eritrea* est Massawa en Erythrée ; depuis ce port, l'Italie contrôle le trafic maritime de la mer Rouge et donc celui du canal de Suez. C'est là qu'il se trouvera en juin 1940, à la déclaration de guerre de l'Italie. La marine de guerre italienne y met également en ligne, outre l'avisos colonial, deux escadrilles de contre-torpilleurs armés de canons de 120 (3 de 1530 t et 4 de 1030 t), 6 sous-marins océaniques et 2 côtiers aux ordres du *Commando Superiore di Marina*, ainsi que les forces locales de la Marina di Massawa comprenant 2 petits torpilleurs de 670 t armés de 6 canons de 102 mm, 5 M.A.S., 1 mouilleur de mines et 2 canonnières, sans compter les navires auxiliaires. Ajoutons que la

base de Massawa dispose d'un dock flottant pour les réparations.

Stratégiquement, si Massawa contrôle le centre de la mer Rouge, les extrémités et débouchés nord et sud sont, eux, contrôlés par la Royal navy, à Suez bien sûr, mais surtout à Aden qui est la porte de l'océan Indien. Alors que les combats se déroulent le long de la côte libyenne, les troupes du Commonwealth partant du Kenya reprennent progressivement, les uns après les autres, par voie terrestre, les territoires coloniaux italiens : Somalie, Ethiopie et Erythrée, paralysant l'action de la flotte italienne en mer Rouge, en même temps que la situation de Massawa devient intenable au début de 1941.

Deux solutions restent ouvertes pour les Italiens : la tentative de s'échapper ou la destruction. S'échapper, mais pour où ? La Royal navy contrôle également l'océan Indien, une étendue bordée par des pays tous neutres ou plus ou moins hostiles à l'Axe. Le seul pays encore neutre, favorable, est le Japon et la zone qu'il a envahie en Chine. La guerre du Pacifique n'a pas encore commencé. Le contournement du cap de Bonne Espérance dans la perspective de rejoindre un port allemand (Bordeaux en France) présente un risque important (sauf pour les sous-marins). La seule issue possible est donc le Japon où l'Italie



espère trouver de l'aide afin de continuer sa guerre au trafic. Il reste toutefois un problème majeur : le franchissement du détroit de Bab el-Mandeb, au sud de la mer Rouge.

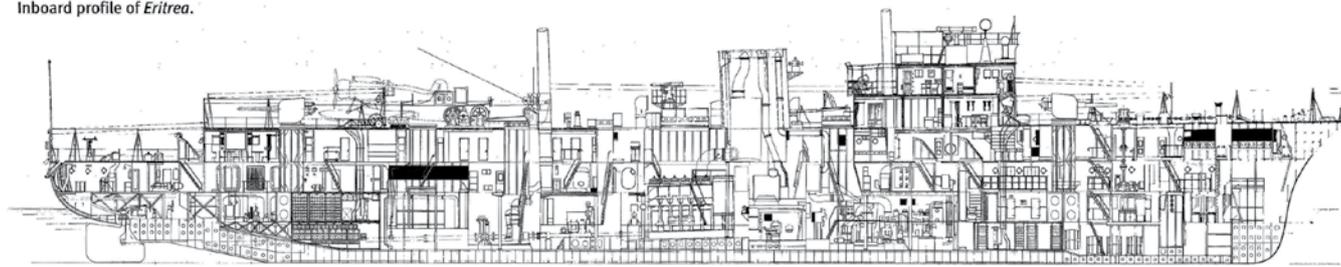
Ceux qui ont les « jambes trop courtes » pour affronter ce long périple seront sabordés sur place, notamment les contre-torpilleurs. Hormis les sous-marins qui tenteront de rejoindre Bordeaux, les autres bâtiments présents tenteront l'évasion : l'*Eritrea*, trois bananiers

armés en croiseurs auxiliaires – les *Ramb I, II, IV* – et le mouilleur de mines *Ostia*, auxquels se joindront des navires de transport (*Himalaya, Piave, India*) et allemands (*Coburg* et trois autres). Les trois premiers tentent la traversée de l'océan Indien, les autres, non armés, s'orientant vers l'Atlantique et des ports neutres. L'opération fixée par l'amiral Bonetti au 19 février tire profit d'une lune dans son dernier quartier, et de 4 heures de nuit noire. Il s'agira de longer la

Portrait officiel de l'avis colonial *Eritrea* à ses débuts. (DR)

Plans de l'*Eritrea*. (Source : Gruppo cultura navale, Bologna)

Inboard profile of *Eritrea*.

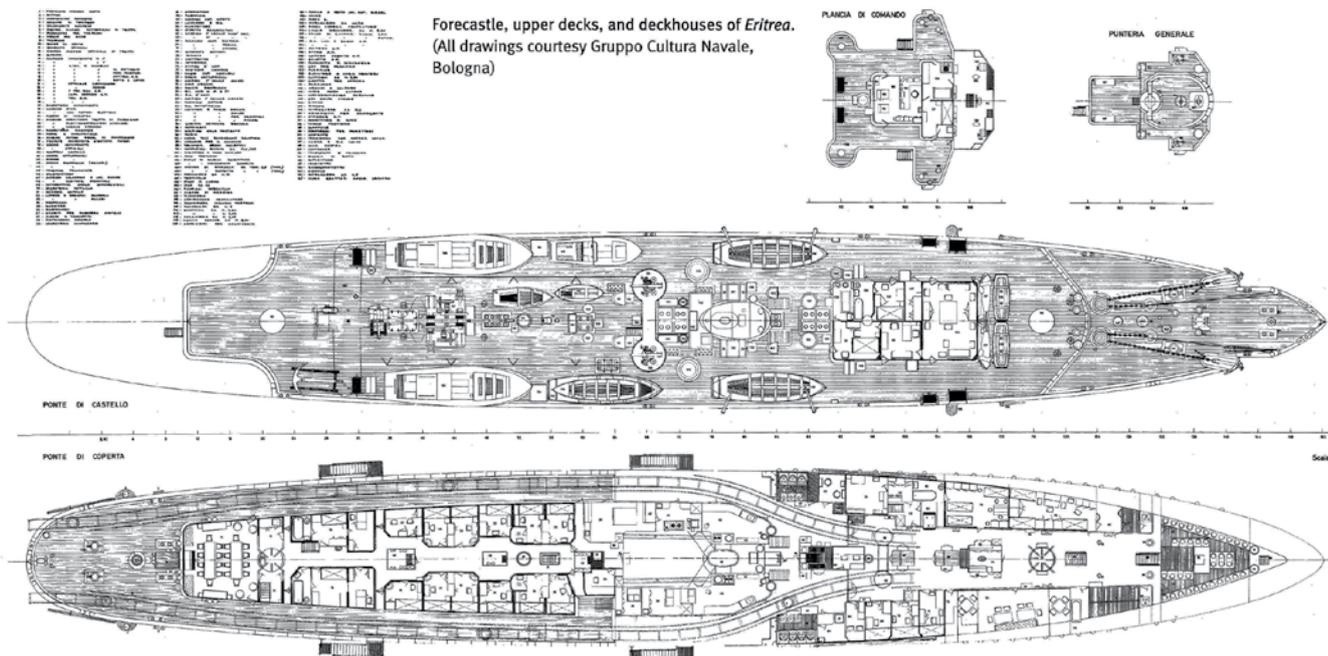


NUMERO	DESCRIZIONE	NUMERO	DESCRIZIONE
1	...	101	...
2	...	102	...
3	...	103	...
4	...	104	...
5	...	105	...
6	...	106	...
7	...	107	...
8	...	108	...
9	...	109	...
10	...	110	...
11	...	111	...
12	...	112	...
13	...	113	...
14	...	114	...
15	...	115	...
16	...	116	...
17	...	117	...
18	...	118	...
19	...	119	...
20	...	120	...
21	...	121	...
22	...	122	...
23	...	123	...
24	...	124	...
25	...	125	...
26	...	126	...
27	...	127	...
28	...	128	...
29	...	129	...
30	...	130	...
31	...	131	...
32	...	132	...
33	...	133	...
34	...	134	...
35	...	135	...
36	...	136	...
37	...	137	...
38	...	138	...
39	...	139	...
40	...	140	...
41	...	141	...
42	...	142	...
43	...	143	...
44	...	144	...
45	...	145	...
46	...	146	...
47	...	147	...
48	...	148	...
49	...	149	...
50	...	150	...

Forecastle, upper decks, and deckhouses of *Eritrea*. (All drawings courtesy Gruppo Cultura Navale, Bologna)

PIANCA DI COMANDO

PUNTERA GENERALE



Scale 1:30