

## Quelques actualités

Frédéric Stahl

« Nef des fous » : la  
gouvernementalité  
algorithmique à la barre.

### Le vol de la « machine infernale »

La « machine infernale » qu'est devenu notre monde hyper-technique, perd des pièces et une partie de cette puissance dont elle était si fière. « Bateau ivre » ou « Nef des fous », elle continue son vol automatique mais perd peu à peu de la vitesse alors que la force centrifuge amène ses passagers en état d'apesanteur... Son apogée, dans 2 ans, 3 ans, ou 5 ans au plus tard, laisse un peu de temps à la « 5G » et à l'« intelligence artificielle » pour complètement transformer notre monde en prison numérique et panoptique afin de surveiller et contrôler les populations avant l'arrivée de cette échéance. En effet, la sérialisation, l'inclusion massive des données, qu'elles soient justes ou fausses, la multiplication et la « dividualisation » statistique des « modèles » dans un flux permanent « ne permet plus un gouvernement du réel mais seulement un gouvernement à partir du réel » c'est-à-dire une « gouvernementalité algorithmique »...



#### Détroits turcs : les mouvements des navires russes entre la mer Noire et la Méditerranée du 1<sup>er</sup> juillet au 8 septembre 2020...

4 juillet	Remorqueur de sauvetage	-	<i>Andrey Stepanov</i>	En route pour rejoindre la « Flotte du Pacifique
4 juillet	Corvette lance-missiles	N°626	<i>Orekhovo-Zuevo</i>	Retourne à Sébastopol
5 juillet	Bâtiment transport de chars	N°151	<i>Azov</i>	Retourne à Novorossiysk
5 juillet	Pétrolier-ravitailleur type « Olekma »	-	<i>Iman</i>	Retourne à Sébastopol après déploiement en Méditerranée
5 juillet	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Tartous
9 juillet	Chasseur de mines	N°601	<i>Ivan Antonov</i>	Retourne à Sébastopol après déploiement en Méditerranée
9 juillet	Remorqueur de sauvetage	-	<i>Professor Nikolay Muru</i>	Retourne en mer Noire
9 juillet	Vedette anti-saboteurs	N°840	<i>Kadet (P 191)</i>	Retourne à Sébastopol en remorque du <i>Nikolay Muru</i>
13 juillet	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta IV</i>	En route vers Tartous
16 juillet	Gabare (bateau grue)	-	<i>KIL-158</i>	En route vers Tartous
20 juillet	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta II</i>	En route vers Tartous
20 juillet	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	Retourne à Novorossiysk
3 août	Gabare (bateau grue)	-	<i>KIL-158</i>	Retourne en mer Noire
6 août	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta II</i>	Retourne à Novorossiysk
14 août	Navire collecteur de renseignements	SSV-221	<i>Priazove</i>	En route pour renforcer le dispositif naval russe en Méditerranée
15 août	Remorqueur	-	<i>Kapitan Gurev</i>	En route pour renforcer le dispositif naval russe en Méditerranée
15 août	Dragueur de mines océanique	N°911	<i>Ivan Golubets</i>	En route pour renforcer le dispositif naval russe en Méditerranée
16 août	Remorqueur	-	<i>Sergey Balk</i>	Retourne en mer Noire
23 août	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta</i>	En route vers Tartous
28 août	Navire atelier	-	<i>PM-138</i>	En route vers Tartous
28 août	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	En route vers Tartous
29 août	Dragueur de mines océanique	N°908	<i>Vitse-Admiral Zakharine</i>	Retourne à Sébastopol
29 août	Remorqueur	-	<i>SB-36</i>	Retourne à Sébastopol
4 septembre	Navire marchand nolisé	-	<i>Sparta</i>	Retourne à Novorossiysk
5 septembre	Navire-école	N°887	<i>Smolny</i>	Venu de la Baltique, il fait route vers Sébastopol
6 septembre	Bâtiment transport de chars	N°150	<i>Saratov</i>	Retourne à Novorossiysk
8 septembre	Navire atelier	-	<i>PM-58</i>	Retourne à Sébastopol
8 septembre	Pétrolier nolisé	-	<i>Sig</i>	En route vers la Syrie



Le navire atelier *PM-138* en route, le 28 août ; il va renforcer le dispositif naval russe dans le bassin oriental de la Méditerranée.  
(Yoruk Isik)

Le navire de débarquement N°150 *Saratov* dans les détroits turcs, en route pour Tartous le 28 août ; visiblement le navire n'est pas très chargé. (Yoruk Isik)



### Au jour le jour

Il est maintenant complètement impossible de suivre les événements qui agitent le monde, mais voici quelques brèves au jour le jour pour se faire une idée.

Vue rapprochée du porte-hélicoptères d'assaut LHD-6 USS *Bonhomme Richard* prise le 16 juillet à San Diego après l'extinction de l'incendie qui a ravagé les entrailles du navire (voir N&H n°121). (US Navy)



Le bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) A 608 *Var* va effectuer un court séjour en mer Noire entre le 18 et le 26 juillet pour participer à l'exercice OTAN « Sea Breeze 2020 ». (Yoruk Isik)





## Histoire des Forces Navales Françaises Libres

### IV – Novembre 1942 – août 1943 : la guerre bascule

Frédéric Stahl

La fin pathétique de la Marine de Vichy : Le croiseur *La Marseillaise* sabordé à Toulon le 27 novembre à Toulon. (MN)

Le 8 novembre 1942, de Gaulle n'est pas informé du débarquement effectué par les forces américaines et britanniques en Afrique du Nord. Si des navires de la Royal Navy participent à l'opération, seule, une unique division britannique doit être mise à terre, la 78<sup>e</sup> DI, pour ménager la susceptibilité des Français qui n'ont, et cela se comprend, toujours pas digéré l'affaire de « Mer el-Kébir »... Les relations du « Grand Charles » avec Churchill, mais surtout avec Roosevelt, sont exécrables... Le 8 novembre, le jour même du débarquement en AFN, à El-Alamein, l'Afrika Korps submergé est contraint de se remplier vers l'ouest. En Union soviétique, l'offensive visant à l'encerclement de la 6<sup>e</sup> armée, l'opération « Uranus » va être lancée le 19 novembre, et son succès mènera, le 2 février 1943, à la capitulation du maréchal Paulus à Stalingrad. Dans l'Atlantique, l'arrivée massive de frégates équipées de nouveaux matériels ASM et de porte-avions d'escorte à la tête de groupes ASM, marque la fin de la période de gloire de l'*U-bootwaffe*. Globalement, en trois mois, la guerre a basculé, d'autant plus que dans le Pacifique, les victoires de Midway et de Guadalcanal ont mis un coup d'arrêt définitif à la progression japonaise, ce qui va permettre aux Américains d'accorder la priorité au front européen...

#### Novembre 1942

Si ce débarquement, baptisé opération « Torch » se déroule sans heurts à Alger où des résistants ont pris le contrôle de plusieurs points stratégiques, il n'en est pas de même dans le reste de l'Algérie et au Maroc (voir N&H n°52) car l'amiral Darlan, le « dauphin officiel » de Pétain, qui se trouve par hasard à Alger depuis le 5, au chevet de son fils Alain atteint par la poliomyélite, a donné l'ordre de résister au débarquement. Il va même envoyer un télégramme à Vichy pour demander une intervention de la Luftwaffe contre les convois alliés. Le général Giraud qui s'est évadé de la forteresse de Königstein en Allemagne le 17 avril 1942 et qui a rejoint Vichy pour convaincre, sans succès, Pétain de reprendre la lutte, a quitté la France et a été amené par le sous-marin HMS Seraph jusqu'à Gibraltar mais n'est pas présent en AFN. Déçu de ne pas avoir reçu le commandement de l'opération « Torch » dont il était informé depuis quelques jours, il a commis l'erreur de ne pas rejoindre immédiatement Alger...

Le 9 novembre, alors que les combats se poursuivent, Giraud arrive à Alger à bord du HMS Seraph qui, pour l'occasion, navigue sous pavillon français...

Le 10 novembre, au moment où, à Casablanca, les combats cessent, la marine a perdu le croiseur léger *Primauguet*, les contre-torpilleurs *Albatros*, *Epervier*, *Milan*, les torpilleurs *Le Fougueux*, *Le Brestois*, *Le Frondeur*, *La Tornade*, *La Tramontane*, *Le Boulonnais*, *La Tempête*, les sous-marins *Conquérant*, *Actéon*, *Argonaute*, *Amphitrite*, *Oreade*, *Psyché*, *Sibylle*, *Sidi-Ferruch*, *Tonnant* et plusieurs autres unités mineures comme l'avis *Dubourdieu*. Le cuirassé inachevé *Jean Bart* a également été sérieusement endommagé. Deux sous-marins, les *Antiope* et *Amazone*, ont gagné Dakar... C'est dans ce contexte que, ce même 10 novembre, Adolf Hitler, au lieu de replier sur le continent européen ses dernières troupes présentes en Afrique du Nord après la défaite de l'Afrika Korps à El Alamein, décide de prendre le contrôle de la Tunisie avec « l'accord » du gouvernement de Vichy. La *Regia Aeronautica*

envoi 28 bombardiers se poser à Tunis et, le 12, les Allemands vont commencer un pont aérien pour amener 15 000 hommes et 581 tonnes de matériel. Les forces françaises présentes en Tunisie se retrouvent prises entre le marteau et l'enclume. Les officiers hésitent alors que le temps presse puisque des navires de transport de l'Axe font route pour amener d'autres troupes, 176 chars, 131 pièces d'artillerie, 1 152 véhicules et 13 000 tonnes de matériel. Les amiraux Jean-Pierre Esteva, le résident général de France en Tunisie et Edmond Louis Hyacinthe Derrien, le préfet maritime de Bizerte, préfèrent obéir aux ordres de Vichy désignant les alliés comme agresseurs...

Les relations entre la France gaulliste et Londres sont très, très *dégradées* et Churchill déclare « ... Vous n'êtes pas la France... Je considère que le général de Gaulle et ceux qui le suivent sont une partie importante et respectable de ce peuple. Mais on pourra, sans doute, trouver en dehors d'eux une autorité qui ait elle aussi sa valeur. » alors que les USA qui entretiennent encore des rapports diplomatiques avec Vichy, sautent sur l'occasion pour jouer la carte de l'amiral Darlan, qui a été libéré, sa présence étant considérée comme providentielle, car il peut être considéré comme un représentant légitime. Le général Eisenhower entreprend sans attendre des négociations qui déboucheront dès le lendemain sur un « cessez-le-feu ». Dans un tel contexte, le général Giraud joue les seconds rôles...

Le 11 novembre, en France continentale, les Allemands lancent l'opération « Anton » pour prendre le contrôle de la « zone libre ». Ce même jour, les Italiens débarquent en Corse. Pour Darlan, les opérations menées par les forces allemandes et italiennes mettent, de facto, fin au traité d'Armistice de 1940 et lève donc son serment au maréchal Pétain qui, n'ayant pas tenté de rejoindre l'AFN, peut être considéré comme l'otage des Allemands...



Le 13 novembre, avec l'aval des Américains, Darlan assume le pouvoir en Afrique du Nord, mais à Toulon l'amiral Laborde, un homme fidèle au maréchal Pétain refuse de donner l'ordre à ses navires de rallier l'Afrique du Nord...

Le 18 novembre, le vice-amiral François Félix Michelier, le commandant des forces navales au Maroc, devient le chef d'état-major général de la Marine... mais, quatre jours plus tard, Vichy nomme à cette fonction le vice-amiral d'escadre Maurice le Luc.

Le 22 novembre, François Darlan et le général Mark W. Clark signent un accord qui prévoit :

*« Que les forces françaises aideront et appuieront les forces des Etats-Unis et de leurs alliés pour chasser l'ennemi commun du sol de l'Afrique, libérer la France et restaurer intégralement l'Empire. Afin d'atteindre ce grand but et pour conclure les arrangements appropriés pour la présence en Afrique du Nord des forces considérables des armées américaines et de leurs alliés, l'accord ci après a été conclu à Alger, ce 22 novembre ».*

Pour la Marine l'article VII donne plus détails :  
« Les unités de la Marine nationale opéreront en

Le général Henri Giraud qui s'est évadé de la forteresse de Königstein en Allemagne le 17 avril 1942 et qui a rejoint Vichy en espérant, avec une certaine naïveté, convaincre Pétain de reprendre la lutte avec le soutien d'un débarquement allié dans le sud de la France, a été amené par le sous-marin HMS *Seraph* jusqu'à Gibraltar, mais n'est pas présent en AFN le jour du déclenchement de l'opération « Torch ». Il n'arrivera en Algérie que le 9. Le général Giraud était pourtant le candidat initial des Etats-Unis pour assumer les pouvoirs civils et militaires en AFN mais, déçu de ne pas avoir reçu le commandement de l'opération « Torch », il a commis l'erreur de ne pas rejoindre Alger dès le 8 novembre...



Le porte-avions USS *Ranger* fait décoller un Wildcat au cours de l'opération « Torch ». (USNA)



## Les Armements marseillais

Quelques-uns des pavillons utilisés par les armements marseillais.

(2<sup>e</sup> partie)  
René Alloin

Après une première partie retraçant l'activité du port de Marseille au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, ce deuxième article va nous permettre de découvrir, plus en détail, les premières compagnies maritimes qui ont fait la notoriété du port marseillais.

### Les grandes compagnies maritimes marseillaises

Voici, dans l'ordre chronologique de leurs créations, une étude des sociétés les plus marquantes qui ont officié à partir de Marseille. En complément, deux importantes compagnies, d'origine parisienne mais qui ont installé une implantation majeure à Marseille, seront également abordées. Il s'agit de la Compagnie Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes.

#### Charles et Auguste BAZIN

Dès 1831, deux cousins, Charles et Auguste Bazin, descendants d'une famille protestante revenue en France après une émigration contrainte, vont créer le premier armement marseillais à utiliser des navires à vapeur sur la ligne Marseille-Gênes-Civitavecchia. Ils font construire aux chantiers de La Seyne-sur-Mer deux navires en bois grésés en goélette à deux mâts avec une machine de 180 ch propulsant des roues à aubes. Ce sont le *Henri IV* et le *Sully* de 292 tjb et

121 tjn. Avec une longueur de 45,80 m (42,50 mètres pour le *Sully*), une largeur de 5,94 m (5,77 m pour le *Sully*), ils atteignent une vitesse de 8 nœuds. Le 12 décembre 1834, le *Henri IV* s'échoue sur un haut-fond à Orbetello, près de Porto Ercole (Italie), avec dix-huit passagers et vingt membres d'équipage, sans faire de victime. Le déséchouage du navire est vain et seule la machine est récupérée pour être adaptée sur un autre bateau. Le *Sully* inaugure son activité le 4 avril 1831 avec un transport de voyageurs réduit en raison d'une forte concurrence sarde et ce n'est qu'en 1835 que la ligne est prolongée jusqu'à Naples. Il est vendu en mai 1850 à l'armement Jourfier & Boissy. Si l'accès vers l'Algérie, dont la conquête a débuté le 14 juin 1830, est encore épisodique, les avisos de l'État effectuent de nombreux allers-retours au départ de Toulon afin de transporter les militaires et leurs chargements. L'État désire développer cette activité au service postal mais toujours au départ de Toulon et les rotations commencent en 1833 avec des avisos à roues et à vapeur, le *Castor*, le *Nageur*, le *Pélican*, le *Souffleur* et le *Sphinx* auxquels se joignent deux petits vapeurs, le *Rapide* et le *Ville du Havre*.

Cependant les correspondances aménagées via Toulon supportent des retards considérables et les plaintes se multiplient à Marseille et à Alger.

Le 23 janvier 1835, l'État consent à ce que leurs navires, toujours au départ exclusif de Toulon, puissent recevoir huit passagers en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe, les Premières étant réservées aux officiers de l'armée et de la marine mais les plaintes pour l'inconfort et les retards importants des navires de l'État s'intensifient. En 1835, Bazin étend sa ligne vers Malte et Le Pirée avec le bateau en bois à vapeur et à roues *Pharamond*, une commande d'Henri Fraissinet rachetée par Bazin à son achèvement. Déplaçant 450 tjb et 272 tjn, sa machine développe 180 ch. Il mesure 45 m de long, 7,13 m de large et inaugure la ligne vers Malte et Le Pirée le 5 septembre 1835. Après une belle carrière sans problème, il est démolé à La Seyne en 1848.

Devant les récriminations des usagers contre le service apporté par les avisos de l'État sur la ligne d'Alger, l'armement Bazin se décide à assurer une liaison régulière vers l'Algérie avec trois rotations mensuelles. Désormais, à partir du 3 juillet 1841, un départ vers Alger s'effectue tous les dix jours. Pour cela, il utilise le nouveau *Charlemagne* qui vient de sortir des chantiers de La Seyne-sur-Mer et réalise la traversée en seulement 45 heures. Il s'agit encore d'un vapeur en bois et à roues grée en goélette et mis en service en 1840. Avec 48,62 m de long et 7,35 m de large, il déplace 500 tjb et 215 tjn. Il est propulsé par deux machines anglaises totalisant 200 ch et sa vitesse atteint 9 nœuds, un record pour l'époque. Au bout d'un certain temps, la supériorité de ces navires sur ceux de la Marine devient tellement évidente que le Ministère de la Guerre passe un accord avec l'armement Bazin, qui débute en novembre 1842. Cet accord est avantageux pour l'État qui bénéficie du transport gratuit du courrier et de prix réduits pour le personnel et le matériel du gouvernement. En contrepartie, Bazin reçoit une subvention et un véritable monopole dans le secteur civil.

Le 22 mai 1843, un nouveau contrat est signé pour trois ans avec la création d'une ligne vers Oran suivie d'une autre vers Stora, près de Philippeville (aujourd'hui Skikda). Bazin affrète l'*Elbe* et le *Phénicien* de l'armement Dervieux, Barry & Cie et acquiert le *Sphinx* (à ne pas confondre avec le navire

de Toulon) en 1845. Ce navire de 580 tjb, 358 tjn et 47,33 m de long pour une largeur de 7,53 m, navigue à la vitesse de 7 nœuds grâce à une machine de 160 ch. Son parcours est tumultueux. Il est construit à Londres en 1835 pour le compte de la General Steam Navigation Co, sous le nom de *Britannia*. Le 14 octobre 1840, il aborde et coule le *Phoenix* de l'armateur havrais Guillon. La responsabilité du navire britannique ayant été reconnue, le *Britannia* est saisi et attribué à l'armateur havrais qui le renomme *Sphinx* en 1841. En 1843, il le vend aux enchères. Il va changer à trois reprises de pavillon avant d'être acquis par Bazin en 1845 qui le revend, en 1854, aux Messageries Impériales.

Un nouveau navire fait son entrée dans l'armement Bazin, le *Philippe-Auguste*. C'est le premier navire en fer à naviguer en Méditerranée. Construit à La Ciotat, il dispose de deux cheminées, de deux mâts et deux machines développant 190 ch qui consomment plus d'une tonne de charbon à l'heure. Déplaçant 414 tjb et 248 tjn, il mesure 49,5 m de long et 7,03 m de large. Le 5 juillet 1846, il appareille pour Alger mais son entretien est tellement coûteux et les avaries sont si répétitives que Bazin le vend aux Messageries Impériales le 10 janvier 1854.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1845, un nouveau traité est signé pour neuf ans avec l'engagement d'effectuer deux rotations mensuelles vers Alger, deux vers Oran, deux vers Stora puis, le 1<sup>er</sup> février 1847, le voyage de Stora se prolonge à destination de Tunis via Philippeville et Bône. En 1846, Bazin s'associe avec l'armement Théophile Périer & Cie créé dix ans plus tôt et disposant, à cette date, de trois navires à vapeur desservant principalement les côtes espagnoles, le *Golo*, le *Phénicien* et le *Saphir*. C'est ainsi que naît la compagnie Bazin & Périer, appelée aussi Compagnie des bateaux à vapeur de Marseille en Algérie. Un autre navire en fer est construit au chantier de La Ciotat, sous le nom de *Mérovée*. Il mesure 52,15 m de long, 7,15 m de large, déplace 557 tjb et 268 tjn et une machine de 180 ch assure sa propulsion. Affecté au service postal sur l'Algérie, il a un équipage de trente-cinq hommes. Ce navire est mis en service en juillet 1847 et garantira une liaison sans problème jusqu'à sa vente le 10 janvier 1854 aux Messageries Impériales. Les affaires sont florissantes et Bazin



Les différents pavillons que Bazin a arborés en fonction des accords et des fusions avec l'armement Théophile Périer & la Compagnie Léon Gay & Cie.



Un tableau d'un peintre anonyme représentant l'*Henri IV* de l'armement Bazin. (Musée naval de Marseille - source : Own work)



## GÉOPOLITIQUE MARITIME DE L'INDE DANS L'OCÉAN INDIEN

Gildas Borel (iconographie, légendes et encadré FS)

A bord du croiseur HMIS *Delhi* (ex HMS/HMNZS *Achilles*), le jour de son transfert à la Marine indienne le 5 juillet 1948 à Chatham, en présence de Sri V. Krishna Monon, le représentant indien en Grande-Bretagne, et Lord Louis Mountbatten. (DR)

Un précédent article (Navires et Histoire n°119) a dressé un portrait général des enjeux géopolitiques de l'océan Indien, pour les puissances riveraines comme extérieures. Le présent article a pour objectif d'effectuer un zoom sur la grande puissance émergente qu'est l'Inde. Une analyse des traits majeurs de la géopolitique maritime actuelle, notamment son inquiétude croissante face au développement de la marine chinoise, est précédé d'un aperçu historique de l'attention prêtée à l'océan Indien. Si l'histoire maritime de l'Inde est très ancienne, le propos actuel se limite à l'Union Indienne, née en 1947.

### Première partie : Evolution des visions indiennes de l'océan Indien

Les années 1947 et 1948 marquent le terme d'un processus engagé depuis le début du XXème siècle : la longue quête vers l'indépendance de l'Inde. Cette année-là marque la fin d'une époque: celle de l'Empire Britannique des Indes, immense construction s'étendant des frontières de l'Iran à celle de la Thaïlande. Cet ensemble se démembre rapidement, avec, entre 1947 et 1948, l'accès à l'indépendance de l'Union Indienne, mais aussi du Pakistan (avec deux composantes, une occidentale et une orientale), de la Birmanie et de petits Etats frontaliers (Népal, Bhoutan) ou insulaires, notamment Ceylan (qui devient le Sri Lanka) et les Maldives. L'Union Indienne rassemble alors plusieurs anciens territoires administrés directement par Londres mais aussi des "Etats princiers" indépendants, convaincus de rejoindre cet immense Etat fédéral, parfois par la force.

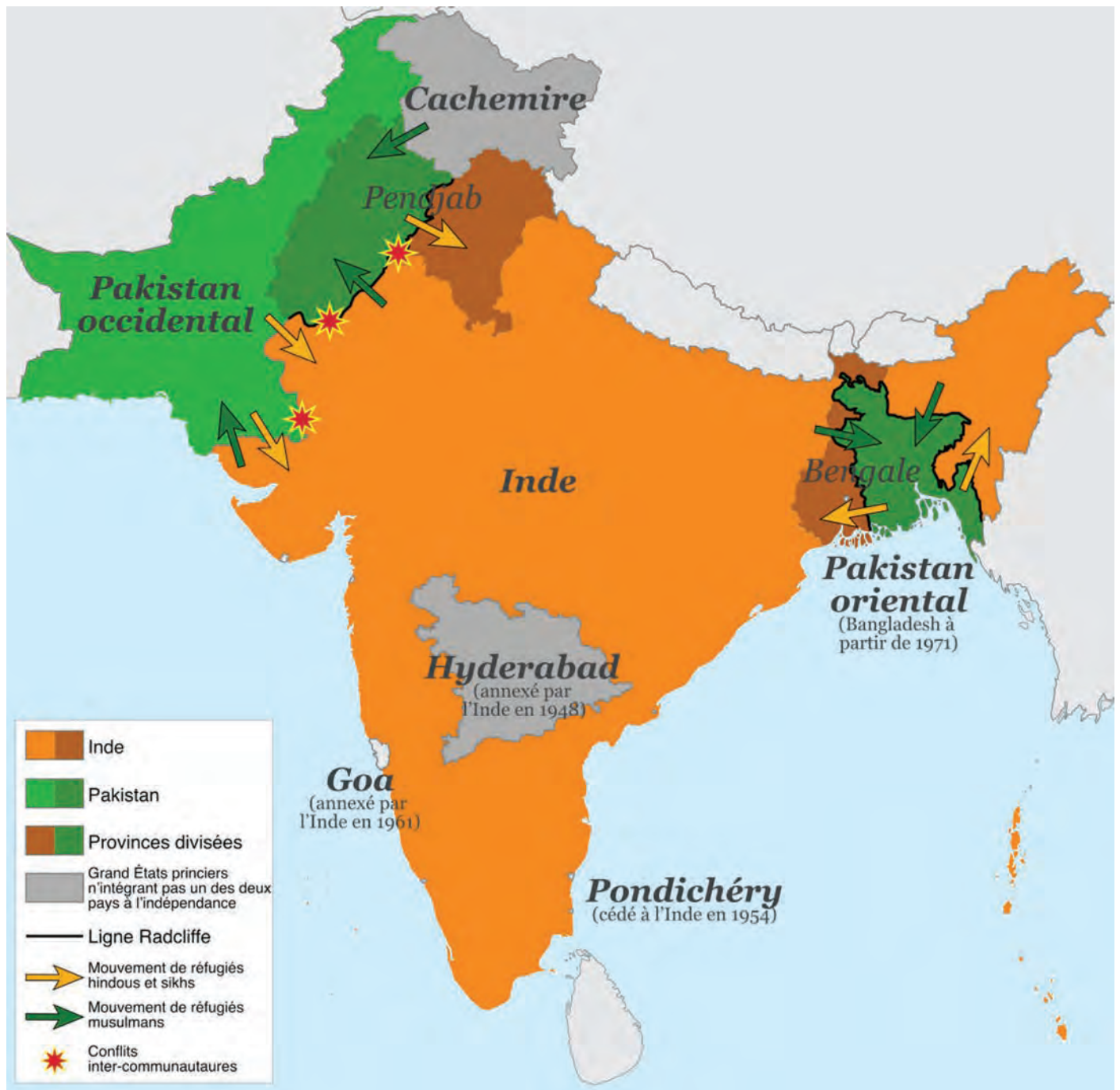
### L'Union Indienne de Nehru : menaces continentales et faible intérêt pour "l'Indian Navy".

Sous le mandat du premier ministre Nehru en 1947-1964, l'Inde se veut surtout être le leader du Tiers-Monde de l'époque, avec une vision plus mondiale que régionale. La conférence de Bandung (1955) l'illustre bien, tout comme le mouvement des non-alignés. A l'origine, ce dernier mérite bien son nom ; il rassemble des pays qui souhaitent être indépendants des deux grandes puissances émergentes de l'après-guerre : les USA et l'URSS. Cela n'empêchait pas certains membres de pencher pour l'un ou l'autre. Ainsi Nehru, sensible aux idées socialistes, se sentait plus proche de l'URSS que des Etats-Unis. De même, l'Inde nouvellement indépendante a célébré l'arrivée au pouvoir de Mao en 1949, et au cours d'une rencontre des deux dirigeants à Pékin en 1954, une alliance entre les deux grands pays a été envisagée. Mais cela n'a duré qu'un temps. L'occupation rapide du Tibet et le déploiement de troupes à ses frontières ont vite refroidi les ardeurs de

New-Dehli. En outre, héritière d'une longue histoire marquée par des invasions venues des plateaux et vallées du Nord-Ouest - même si les Européens sont arrivés par la mer - l'Union Indienne donne alors la priorité aux menaces continentales.

Durant ces premières années, la marine est donc "le parent pauvre des forces armées indiennes" (Couteau Bégarie). Les objectifs modestes de développement ne sont souvent même pas atteints. A sa création, la Marine de l'Union Indienne prend la suite de la "Royal Indian Navy" de l'ex-empire britannique. Celle-ci, qui compte en 1945 30 000 hommes et 117 bâtiments de combats, était constituée à 80 % de musulmans dont une bonne part rejoint la « Royal Pakistan Navy ». Une autre part plus modeste, contribue à la nouvelle "Indian Navy". Il est important de souligner que le Royaume-Uni continue alors à fournir les forces navales des deux Etats qui, notamment pour cette raison, restent à l'écart du premier conflit entre l'Inde et le Pakistan lors de la partition en 1947. Le chef d'Etat-major de l'Indian Navy est à cette époque toujours un Britannique (et le restera

jusqu'en 1958). En 1950, la marine indienne compte 11 000 hommes dont 1 000 officiers, et dispose d'un croiseur, 3 destroyers, 4 frégates, un bâtiment école, 4 patrouilleurs, 10 dragueurs et 7 bâtiments amphibies. S'il est alors exprimé une forte volonté de développement, celle-ci émane davantage de l'état-major britannique que du gouvernement Indien. Ainsi l'achat d'un porte-avions à la Royal Navy (ex-HMS *Hercule*) en 1957, semble plus tenir de l'insistance de Londres à vouloir se débarrasser d'un vieux navire, que d'une volonté manifeste des dirigeants indiens, même si certains apprécient ce signe de puissance. Rebaptisé *Vikrant*, le porte-aéronefs entre en service en 1961. On peut aussi souligner les objectifs contraires de Londres qui souhaite le développement de l'Indian Navy comme soutien possible contre le bloc communiste de l'époque (URSS et Chine) et de New Dehli qui pencherait plutôt du côté de l'URSS même si ce n'est alors qu'une orientation. L'Inde s'engage en effet dans le mouvement des non-alignés tandis que le Pakistan adopte une position beaucoup plus pro-occidentale. De ce fait, il bénéficie d'une aide importante pour développer sa marine.





# L'AVISO

## « FRANCIS GARNIER »

### OU LA DEUXIÈME VIE DE L'ERITREA (II)

Par Jean-Yves BROUARD, avec l'aide de Jean ROBERT

**La seconde partie de la carrière de cet aviso (voir N&H 121) est à la fois plus connue et largement moins spectaculaire. Elle se déroulera pour l'essentiel, dans le Pacifique, dont un passage par l'Indochine en guerre.**

L'avisos « F 1 » arrive à Toulon le 12 février 1948 avec le futur pétrolier *Garonne*, tous deux armés par des équipages civils. L'ex-*Eritrea* italien est remis à la Marine française qui l'arme officiellement le 1<sup>er</sup> mars et le baptise *Francis Garnier*, du nom de l'officier de marine et explorateur de l'Indochine. Le bâtiment, pris en main par la DCAN Toulon, reçoit plusieurs adaptations avant de réaliser ses essais préliminaires. Parmi les modifications, on notera l'installation d'une conduite de tir pour canons de 138 mm récupérée et de 4 canons de 20 mm Oerlikon, ainsi qu'un radar US de type SF (ce radar bande S a été produit en série entre 1942 et fin 1944 ; d'une portée de détection de 8 nautiques sur un destroyer, il sera très répandu sur les escorteurs). Le déplacement du *Francis Garnier* passe à 2 172 tW (« tonnage Washington »), et 3 162 t à pleine charge.

Armé définitivement le 10 novembre 1948, il effectue ses essais officiels du 31 janvier au 1<sup>er</sup> mars 1949. Après sa clôture d'armement (il ne sera, officiellement, admis au service actif que le 12 janvier 1950), il quitte Toulon le 5 avril 1949 pour sa première croisière avec la Marine, dans les océans Indien et Pacifique. Il reçoit une livrée monocolore blanche à la place de la peinture « deux tons » qui était la sienne jusque-là. Après avoir franchi le canal de Suez le 14 avril, il pénètre en mer Rouge le lendemain et retrouve l'océan Indien. Le 25 juin, il est à Diego Suarez où des problèmes de propulsion l'immobilisent jusqu'au 1<sup>er</sup> août. Au cours des essais, il est victime de l'explosion d'un des deux canons de la tourelle avant, ce qui la

rendra totalement inopérante jusqu'au prochain grand carénage à Toulon. Il n'y a pas de perte humaine, mais son armement principal est en conséquence réduit à la seule tourelle arrière de 120mm.

Réparations achevées, il quitte Diego Suarez le 8 août pour traverser l'Océan Indien vers le Pacifique. Au cours de cette traversée, il fera escale à La Réunion et en Australie (Fremantle et Sydney). Il entre dans le Pacifique à partir du 28 août.

Il arrive à Papeete le 30 septembre après une escale à Auckland le 18. Il restera affecté dans le Pacifique, « montrant le pavillon » dans les terres lointaines du Pacifique Sud et de la Polynésie (Nouvelle-Calédonie, Wallis, Nouvelles-Hébrides, Fidji, Marquises etc...) jusqu'au 30 avril 1951.

Les difficultés récurrentes rencontrées avec le système de propulsion conduiront à son retour anticipé en métropole. A l'occasion de cette traversée, du 1<sup>er</sup> mai au 7 juin 1951, il fera escale, dans l'Océan Indien et en mer Rouge, successivement à Singapour, Colombo et Djibouti. Franchissant le canal de Suez le 8, il est à Port-Saïd le soir même puis après des escales à Rhodes et Izmir, il rentre à Toulon le 2 juillet 1951. Son immobilisation pour refonte va durer deux années. Elle portera notamment sur le point faible de ce bâtiment : le système de propulsion qui s'était voulu innovant lors de sa conception mais se révéla, par sa complexité opérationnelle, peu adapté à un navire militaire. La solution retenue par les Constructions Navales consistera à remplacer la propulsion diesel-électrique par une simple propulsion diesel entraînant

Photo classique de la fin des années 50 de tout bateau quittant Papeete, salué par une vahiné. Ici, l'avisos *Francis Garnier*, qui était arrivé pour la première fois dans le port tahitien le 30 septembre 1949. (DR)



Le *Francis Garnier* aux mains de la Marine au début de 1949 ; il n'a pas encore reçu sa marque de coque. On note le radar américain SF, installé un peu au-dessous du nid de pie. (Ph Liberté Toulon).

les deux arbres d'hélice et en réservant les moteurs électriques pour la production de l'énergie électrique du bord.

L'artillerie profitera elle aussi d'un aggiornamento. La tourelle double avant de 120 sera remplacée par une tourelle simple et tous les tubes des deux tourelles remplacés ; 4 canons de 40 mm Bofors en affûts simples se substitueront aux 2 x 37 mm Breda de part et d'autre de la cheminée et dans deux encuvements sur l'avant de la passerelle, complétés par les 4 x 20 mm Oerlikon. Il recevra en outre 2 mortiers et un grenadeur.

Côté D.E.M. (détection électro magnétique), il verra le remplacement du radar SF par un autre radar américain plus performant, toujours opérant en bande S et légèrement moins encombrant, de type SL. L'addition d'un radar de navigation DRVN 30 est bien prévue, mais l'avis quittera Toulon avec toujours le même radar SF. Ils seront installés ultérieurement lors d'un des deux grands carénages (vraisemblablement lors de celui d'Uraga). Dans le cadre de la nouvelle numérotation OTAN qui est entrée en vigueur à l'été de 1951, le *Francis Garnier* troque son « A 04 » pour la marque de coque « F 730 » qu'il arborera

Le même, au même endroit, fin mars 1949, achevant ses essais. Il a reçu sa nouvelle marque de coque « A 04 » visible sous la tourelle de 120mm avant. (Collection Charles Limonier).

