

Quelques actualités

Frédéric Stahl

De l'isolement à la désolation : pouvons-nous penser le « trop tard » ?

« Il est souvent trop tôt pour savoir s'il n'est pas trop tard » (Pierre Dac)

Au jour le jour, c'est dans un climat de plus en plus délétère que nous avons procédé à la rédaction de ces brèves...
... « *Le mal s'insinue dans l'air du temps comme de l'eau sous une porte. D'abord presque rien. Un peu d'humidité. Quand l'inondation survient, il est trop tard.* »
(Christian Bobin)

Le confinement, du 17 mars au 11 mai nous a confrontés à l'isolement et à la solitude, une drôle de solitude sur fond d'hyper-communication électronique. Après le « dé-confinement » et la « période des vacances », c'est à la désolation que nous nous retrouvons maintenant exposés. Depuis la mi-juillet, la « rationalité cybernétique » est entrée en lutte avec l'évidence de la pandémie du SARS-CoV-2 et de son mode de dissémination par les flux (qu'ils soient petits ou grands), ceci à coup de modèles de projection, de statistiques, de sondages mais, comme les faits nous l'ont malheureusement prouvé en septembre-octobre, elle s'est plantée...

En détruisant tout « espace » psychique de réflexion entre les hommes, en les écrasant mentalement les uns contre les autres, la subtile combinaison entre les effets de l'épidémie et l'agitation entretenue par les « Réseaux Sociaux » et les chaînes d'information en continu, anéantit dorénavant jusqu'à la productivité potentielle de l'isolement. Dans ce contexte, la désolation organisée du système algorithmique est bien plus dangereuse que l'impuissance inorganisée. Elle menace de dévaster un monde qui partout semble avoir touché une fin, avant même qu'un nouveau commencement, naissant de cette fin, n'ait eu le temps de s'imposer...
... « *Ce commencement est garanti par chaque nouvelle naissance ; il est en vérité chaque homme.* » (Hannah Arendt)

Si la pandémie du coronavirus permet au numérique de matérialiser le rêve des GAFAM, celui de digitaliser complètement les sociétés, c'est en prêtant une « volonté » propre au virus et donc en déresponsabilisant la personne qui ne se sent plus, en puissance et en réalité, vecteur de la dissémination.

Dans un tel contexte, pouvons-nous penser le « trop tard » c'est-à-dire la fin d'un monde de la croissance sans fin et du développement sans limites issu de la seconde guerre mondiale ? Pouvons-nous ouvrir une nouvelle fenêtre vers l'avenir ? ...

« Et vous verrez le cheval noir de la guerre civile broncher, comme un vieux cheval de fiacre, au seuil du temple où vous aurez rallumé la lampe sacrée... »

- J'entends bien me disait un brave homme qui était venu me conter ses angoisses... mais rien ne nous presse...

Il faut attendre encore... Plus tard ! ...

Trop tard. »

(Octave Mirbeau)

Il est trop tard pour préserver la vie telle que nous la connaissons, trop tard pour un développement durable... Il est donc trop tard pour être pessimiste.

9 au 30 septembre - C'était écrit !

Alors que la pandémie continue de faire des ravages aux Etats-Unis, au Brésil, en Inde..., de nombreux autres pays dans le monde, comme la Grande-Bretagne, la Russie, Israël, la France, l'Espagne, les Pays-Bas et même l'Allemagne, commencent, comme prévu, à payer le prix du « relâchement des vacances d'été »...

Le 9 septembre, en **Méditerranée orientale**, des incendies déclenchés au cours de la nuit, détruisent le camp de réfugiés de Moria sur l'île de Lesbos. 12 000 migrants se retrouvent sans abri...

Le 10 septembre, en **France**, le porte-hélicoptères BPC L 9014 *Tonnerre* est de retour à Toulon alors qu'au **Liban**, un incendie détruit un dépôt de la Croix Rouge sur le port de Beyrouth... En **Méditerranée**, les frégates F 220 *Hamburg* et F 592 *Carlo Margottini* de la mission « **Irini** » interceptent et visitent le navire marchand MV *Royal Diamond 7* suspecté de

transporter des armes à destination de la Libye. Après vérifications, le navire marchand peut reprendre son chemin... Le porte-conteneurs *Maersk Etienne* recueille des migrants... Dans le **détroit d'Ormuz et en mer d'Oman**, la Marine iranienne débute l'exercice « **Zolfaqar-99** » avec les frégates N°72 *Alborz*, N°73 *Sabalan*, N°74 *Sahand*, N°76 *Jamaran*, la corvette type « PF 103 » N°82 *Naghdi*, les patrouilleurs lance-missiles type « Combattante II » P 221 *Kaman*, P 222 *Zoubin*, P 223 *Khadang*, P 226 *Falakhon*, P 230 *Khanjar*, P 231 *Neyzeh*, le patrouilleur lance-missiles type « Cape » P 201 *Kayvan*, le LST N°574 *Tonb*, le



pétrolier-ravitailleur/navire de commandement N°431 *Kharg*, le pétrolier-ravitailleur N°421 *Bandar Abbas*, des transports de personnel type « MiG S-4700-SC », un sous-marin type « Kilo », le sous-marin *Fateh* et plusieurs petits submersibles chasse « Qadir », mais aucune unité du corps des gardiens de la révolution (Pasdaran) n'est, semble-t-il, engagée. L'exercice va se prolonger pendant trois jours...

Le 11 septembre, en **Iran**, dans le cadre de l'exercice « Zolfaqar-99 », le sous-marin *Fateh* est déployé en mer d'Oman et un missile de croisière est testé à partir de la côte...

Le 12 septembre, en **Méditerranée orientale**, alors que « signe d'apaisement » (?), le navire de recherche sismique turc *Oruç Reis* quitte la zone contestée au large de Castellorizo, la **Grèce** annonce l'achat de 18 chasseurs *Rafale* à la France, soit : 12 appareils d'occasion et 6 autres neufs. Les premiers avions doivent être livrés en 2021... Aux **USA**, le sous-marin nucléaire d'attaque SSN-794 est officiellement baptisé USS *Montana* à Newport News...

Le 13 septembre, 307 930 nouveaux cas de Covid19 sont « officiellement » relevés dans le monde en 24 heures... En **Libye**, des manifestants incendient le siège du gouvernement parallèle de Benghazi... En **Méditerranée orientale**, l'*Oruç Reis* rentre à Antalya...

Le 14 septembre, en **mer Noire**, deux Su-27 et deux SU-30 interceptent et accompagnent trois bombardiers stratégiques Boeing B-52H *Stratofortress* de l'USAF... En **Méditerranée**, deux embarcations qui ont quitté Zaouïa en Libye, sont interceptées mais, une troisième fait naufrage et 24 migrants meurent...

Le 15 septembre, en **France**, l'épidémie passe officiellement le seuil des 31 000 morts. Cette

information sera communiquée le lendemain dans l'indifférence générale... Dans l'**est européen**, le destroyer DDG-80 USS *Roosevelt* entre en **mer Noire**... Aux **USA**, les accords de normalisation des relations entre Israël, les EAU et Bahreïn sont officiellement signés à la Maison Blanche...

Le 16 septembre, en **Inde**, 97 800 cas sont relevés en 24 h, ce qui est un record quotidien... En **Palestine**, des roquettes sont tirées sur Israël depuis la bande de Gaza. En réponse, les forces de Tel-Aviv effectuent des bombardements sur divers objectifs... Le navire hydrographique H 88 HMS *Enterprise* et le transport rapide T-EPF-8 USNS *Yuma* entrent en mer Noire... En **mer de Chine**, deux avions de lutte ASM de la PLANAF survolent pendant plusieurs minutes les eaux territoriales de Taiwan (d'autres vols seront signalés les 19, 21, 22, 23 24 septembre, puis les jours et les semaines suivantes)... En **Libye**, le président Fayez



Le sous-marin iranien *Fateh* au début de l'exercice Zolfaqar, entre le 10 et le 13 septembre. (DR)

La fin de la frégate FFG-38 USS *Curtis* filmée depuis le périscoppe du SSN-721 USS *Chicago* le 19 septembre. (US Navy)

Le garde-côte cuirassé *Ilmarinen* peu de temps avant le déclenchement de la « Guerre d'Hiver » de 1939-1940.



Suomen merivoimat 1917-1947

... La marine finlandaise dans la seconde guerre mondiale (I)

Frédéric Stahl (Photos : Archives finlandaises - SA-Kuva...)

Le sénat finnois présidé par Pehr Evind Svinhufund forme le premier gouvernement finlandais le 4 décembre 1917.

Quelques jours plus tard, il va déclarer l'Indépendance et il restera aux affaires jusqu'à la proclamation de la république au cours de l'été 1919. (DR)

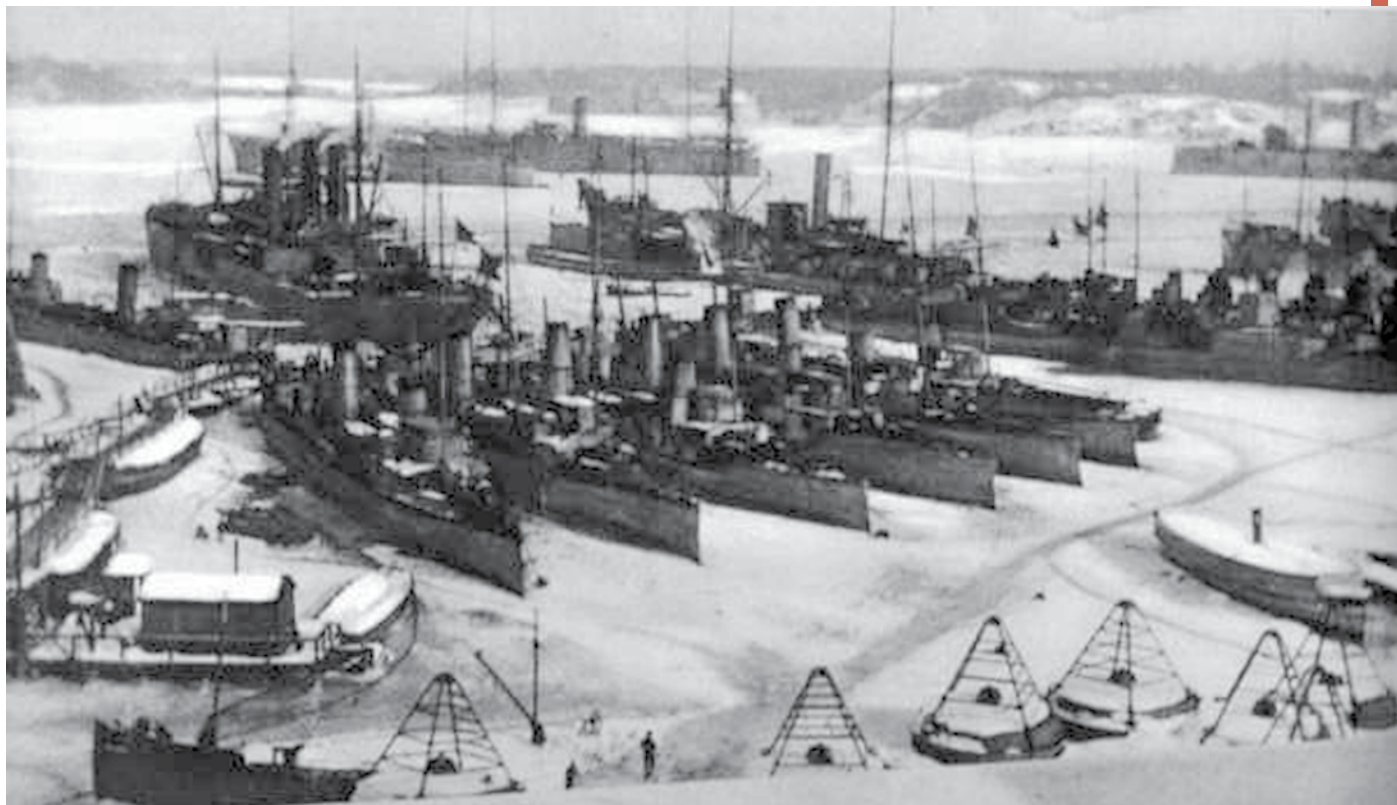
La Finlande, attachée au royaume de Suède depuis le XIII^e siècle puis duché autonome de la Russie suite au traité de Hamine (Fredrikshamm) du 17 septembre 1809, se déclare indépendante le 6 décembre 1917 dans le tumulte de la révolution russe. Cette déclaration donne naissance à un état de plus de 338 000 Km² avec une population de trois millions d'habitants...

La Finlande a une longue frontière maritime qui s'allonge du golfe de Botnie (Pohjanlahti) jusqu'à l'isthme de Carélie, au fond du golfe de Finlande (Suomenlahti). Elle dispose également d'un accès à la Mer de Barents dans le grand Nord à Liinakhamari (Lilnahamari) dans la région de Petsamo...

Alors que les 40 000 soldats russes encore présents en Finlande sont désarmés et regagnent leurs pénates, entre janvier et mai 1918, une guerre civile agite le pays. Elle débouche sur une victoire des troupes gouvernementales (« blanches ») commandées par le général Gustaf Mannerheim sur les « rouges » plus ou moins soutenus par la Russie soviétique. Cette guerre a été marquée par l'intervention des forces allemandes (15 000 hommes) débarquées à partir du 3 avril avec le soutien de navires de la *Kaiserliche Marine* comme les bâtiments de ligne SMS *Westfalen*, SMS *Posen*, SMS *Rheinland*, le cuirassé garde-côte SMS *Beowulf* ou le croiseur léger SMS *Kolberg*. Les Allemands et les Finlandais « blancs » soutenus par 1 500 volontaires suédois mettent la main sur un certain nombre d'unités de la marine russe à Helsinki (Helsingor). Le projet allemand est maintenant de placer le prince Frédéric Charles de Hesse comme roi à la tête du pays. Mais celui-ci va devenir caduc avec la capitulation du 11 novembre 1918 et c'est Mannerheim qui va devenir Régent pendant quelques mois...

Alors que le bilan de la guerre civile est supérieur à 25 000 morts, dans le courant de l'été 1919, la République de Finlande est proclamée avec Kaarlo Juho Stahlberg comme président. Ce dernier choisit de suivre une politique de réconciliation nationale qui va donner son unité au jeune état même si près de 12 000 opposants politiques vont mourir en captivité.





Le pays adopte alors une politique de bon voisinage et d'échanges avec l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne.

En 1919-1920, une petite marine est formée avec les unités russes récupérées à Helsinki ou transférées par les Allemands en novembre-décembre 1918 :

- les torpilleurs de 500 t classe « Kazarski » *Voredoda* (*Voevoda*) et *Posadnik* armés comme dragueurs et qui deviennent les canonnières *Matti Kurki* et *Klas Horn* ;
- les petits torpilleurs de 270 t type « Sokol » des classes « Pylkiy » et « Rezvyi » *Ryaniy* (ex-*Sova*), *Prozoriviy* (ex-*Gagara*), *Poslushniy*, (ex-*Korshun*) *Rezviy* (ex-*Voron*), *Podvizhniy* (ex-*Albatros*) qui sont désignés de S.1 à S.5 ;
- le torpilleur de 250 t N°212 classe « Ussuri » qui devient le S.6 ;
- les petits torpilleurs de 150 t classe « Cyclone » N°215, N°216, N°217, N°219 qui sont renumérotés C.1, C.2, C.3 et C.4 ; trois autres unités du même type, les N°214, N°220 et N°222, ne sont pas réarmées et seront rapidement démolies ;
- les canonnières de 340 t *Orlan* et *Filin* retrouvées incomplètes en 1918 qui deviennent les *Turunmaa* et *Karjala* ;
- le mouilleur de mines de 770 t *Voin* de 1916 devient le M.1 (il sera rebaptisé *Louhi* en 1936) ;
- le dragueur/mouilleur de mines de 780 t *Sveaborg* ;
- les dragueurs de 190 t classe « Udarnik » *Vilpulla* (ex-T2, ex-*Sastshitnik*) et *Rautu* (ex-*Fortral*). Quatre autres unités du même type retrouvées inachevées vont être terminées et vendues au Chili en 1920 ;
- le dragueur de mines de 150 tonnes classe « Fugas » *Minrep* qui ne sera pas réarmé et qui sera rapidement livré à la démolition ;
- les petits dragueurs de mines *Teplokhod* N°1 renuméroté T-22, *Teplokhod* N°2 qui devient le M.2 *Miina* (ex-T.17), *Teplokhod* N°4 qui devient le T.21 *Loimu*, *Teplokhod* N°5 rebaptisé T.15 *Paukku* (*Paukko*), *Teplokhod* N°6 qui devient le T.16 *Lieska* et *Teplokhod* N°7 qui va être identifié comme M.7 *Pommi* ;
- les petits dragueurs d'estuaire, *MT.2*, *MT.3*, *MT.4*,

MT.5, *MT.6*, *MT.8*, *MT.10*, *MT.12*, *MT.13*, *MT.14*, *MT.15*, *MT.16*, *MT.17*, *MT.18* qui sont retrouvés dans des états divers, certains étant inachevés. Quelques-uns vont être réarmés et redésignés pour devenir les *AF.1* (ex-*MT.4*), *AF.2* (ex-*MT.2*), *AF.3* (ex-*MT.?*), *AF.4* (ex-*MT.3*), *AF.5* (ex-*MT.12*)... ;

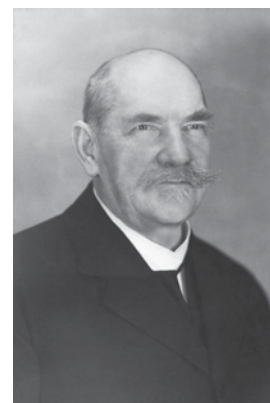
- au moins vingt-cinq vedettes et chaloupes automotrices de 8 à 9t numérotées entre A.11 et A.53 ;
- les brise-glace *Murtaja*, *Sampo*, *Apu*, *Tarmo*, *Voima* ;
- le navire auxiliaire *Mezen* qui sera finalement utilisé par la Marine marchande...

Les forces « blanches » de Mannerheim s'emparent également d'un mouilleur de mines auxiliaire russe *Apostol Pyokr*, mais celui-ci ne sera finalement pas réarmé par les Finnois et sera transféré à l'Estonie en 1920 où il deviendra le *Ristna*. Une canonnière, la *Gilyak* trouvée en avril 1918, n'est pas remise en service et sera démolie en 1922, comme le petit dragueur *Minrep*... Le *Bobr* du même type que la *Gilyak* est également capturée par les Allemands le 9 avril 1918 et devient la SMS *Buber*. Elle sera finalement transférée à l'Estonie où elle deviendra la *Lembit*... Des petits patrouilleurs de 17, 2 m, les *SK.13*, *SK.14*, *SK.16*, *SK.17*, *SK.19*, *SK.25*, *SK.41*, *SK.46*, *SK.49*, *SK.51*, *SK.52*, *SK.53* et *SK.57*, sont retrouvés à Abo (Turku) où ils ont été abandonnés en 1917. En mauvais état, certains seront peut-être réparés et utilisés comme auxiliaires ou remis en service par des civils.

Au cours des premières années de la république, la marine finlandaise reçoit également quelques unités supplémentaires :

- les *Uusimaa* (ex-*Beo*) et *Hämeenmaa* (ex-*Wulf*) de 530 t récupérées à Helsinki par les Allemands et qui, après remise en état, sont livrées en 1920 et armées comme canonnières. Une troisième, le *Zhbis*, est finalement vendue au Pérou ;
- deux vedettes lance-torpilles type « Orlando A-2 » les *MAS 220* et *MAS 221*, achetées en Italie 1920 et qui deviennent les *MTV 1* et *MTV 2* et qui recevront ultérieurement les noms de *Sisu* et *Hurja*.

Des torpilleurs russes à Helsinki au cours de la « grande guerre ». Certains vont former le noyau initial de la petite marine finnoise en 1919-1920. (DR)



Pehr Evind Svinhufvud va présider à titre provisoire le premier gouvernement finlandais jusqu'à l'avènement de la République. Il va rapidement se rendre à Petrograd pour rencontrer Lénine et obtenir la reconnaissance de l'état finlandais par l'URSS. Plus tard, en 1931, il sera élu président de la République. (DR)



GÉOPOLITIQUE MARITIME DE L'INDE DANS L'OCÉAN INDIEN

Gildas Borel (iconographie, légendes FS)

L'Inde est depuis longtemps un carrefour maritime et commercial : ici le port de Bombay (Mombai), au temps des derniers grands voiliers.

SECONDE PARTIE : L'UNION INDIENNE D'AUJOURD'HUI ET L'OCÉAN INDIEN

Les enjeux maritimes essentiels pour l'Inde dans l'océan Indien

En août 2017, s'est tenue à Visakhapatnam, principale base navale de l'Inde sur le golfe du Bengale, un séminaire sur la puissance maritime nationale, sous l'égide de la « National Maritime Foundation » et du commandement naval de l'Est (Eastern Naval Command) de l'Indian Navy. Il a fait l'objet d'un ouvrage publié l'année suivante incluant les présentations de membres de cette fondation et des représentants de la marine indienne et des garde-côtes. Il offre un aperçu fort instructif de la perception des enjeux maritimes pour l'Inde notamment dans l'océan Indien. Les auteurs sont à la fois impressionnés par l'expérience chinoise en matière de développement de sa puissance maritime et inquiets de sa présence croissante dans l'océan Indien. Ils tentent de définir la puissance maritime qu'ils envisagent dans le cadre d'une approche globale. A leurs yeux, ce concept ne se limite pas au poids de la marine de guerre mais à d'autres composantes comme la marine marchande, les ports et la construction navale, la pêche, l'exploitation des ressources minières et pétrolières, les actions humanitaires ou encore la sécurité maritime. L'ouvrage présente notamment les principaux espaces concernés par ordre d'importance décroissant.

L'espace d'intérêt majeur est constitué par les zones côtières notamment en matière de sûreté et protection de l'environnement littoral. Les risques susceptibles d'affecter les intérêts maritimes indiens sont identifiés, qu'il s'agisse du crime ou du terrorisme, de la piraterie, des pêches non durables

et illégales ou des diverses pollutions marines.

Suivent ensuite la ZEE et le plateau continental surtout en termes de ressources marines à exploiter tels que les hydrocarbures offshore, les minéraux de grands fonds, les énergies marines renouvelables mais aussi les câbles sous-marins, les ports et le commerce maritime. La ZEE ne s'articule pas seulement sur la péninsule indienne mais également autour des archipels des Laquedives en mer d'Arabie et surtout des îles Nicobar et Andaman à l'Est du golfe du Bengale. De même, la zone de responsabilité de l'Inde dans le domaine de la sécurité maritime et du sauvetage en mer couvre tout cet espace.

A une échelle plus large, New Dehli considère en premier lieu comme zone d'intérêt géopolitique de première importance, une grande partie de l'océan Indien, à savoir tout l'espace maritime situé au nord d'une ligne allant de l'extrémité méridionale de l'Afrique du Sud à l'archipel indonésien. L'Union indienne y applique une diplomatie de voisinage, avec les Etats de la SAARC, essentiellement ceux du golfe du Bengale. Des accords de délimitations de zones économiques exclusives ont été ainsi conclus avec le Bangladesh et le Sri Lanka, notamment dans le domaine de la navigation côtière, avec pour objectif de favoriser les échanges avec ces pays. A l'Ouest, les relations avec le Pakistan sont évidemment considérées comme majeures mais demeurent conflictuelles. La coopération dans le domaine de la sécurité maritime et de la surveillance s'est poursuivie avec les Maldives, en dépit de relations plus difficiles ces dernières années. L'intérêt de New Dehli s'élargit au Sud, aux autres

Etats archipelagiques de l'océan Indien. Maurice a ainsi bénéficié de la première livraison d'un navire fourni à l'étranger : le plus important bâtiment des garde-côtes, dont les officiers supérieurs sont par ailleurs souvent indiens. Les Seychelles ne sont pas davantage oubliées avec notamment un projet de base navale. En Afrique de l'Est, une attention spécifique est accordée à certains Etats : surtout le Mozambique mais aussi la Tanzanie et l'Afrique du Sud. L'Indian Navy a été active en matière de lutte anti piraterie dans le golfe d'Aden. Dans le cadre de sa "Act East Policy", l'Inde a renforcé ses relations avec l'ASEAN dans le domaine de la sécurité maritime. Elle a conclu des accords bilatéraux avec certains Etats membres de cette organisation comme Singapour ou le Myanmar. Elle a également développé une coopération militaire avec l'Australie. Cette coopération concerne aussi à des degrés divers les autres Etats membres de l'IOA. New Delhi considère ensuite comme zone d'intérêt secondaire le sud de l'océan Indien

jusqu'à l'Antarctique, le Pacifique occidental et l'Est de l'Atlantique au large de l'Afrique. Cette dernière approche est révélatrice de l'intérêt relatif que porte l'Inde au concept d'Indo-Pacifique. Ni la mer de Chine méridionale, ni l'Atlantique Sud, ne font partie de sa zone d'intérêt prioritaire. Pour les auteurs de l'ouvrage, le concept - qui offre autant d'arguments en sa faveur que contestables - se justifie essentiellement par la présence de la grande route commerciale qui traverse tout le Nord de l'océan Indien pour se prolonger sur la rive asiatique du Pacifique.

Un autre ouvrage - "*China-India-Japan in the Indo-Pacific*" - est coordonné par deux chercheurs de l'IDS (Institute for Defence Studies and Analysis) J.P Panda et Titli Basu. Cette dernière y présente la stratégie nationale de développement par des ports pour mettre en œuvre la politique du gouvernement "Make in India". Cette ambition, qui vise à transformer l'Union Indienne en pôle manufacturier

Une vue satellite de Visakhapatnam avec, en haut à gauche, la base navale et, au centre et à droite, le port marchand.





Les Armements marseillais

(3^e partie)
René Alloin

Le remorqueur Chambon
Marseillais 9 photographié
le 12 mai 1986 à Marseille.
(Photo © Alain Croce)

Dans la poursuite de l'étude sur les armements marseillais, dans l'ordre chronologique de leurs créations, voici deux nouveaux armements.

Les pavillons de
l'armement Valéry.

1 - Jean-Mathieu est le grand-
père du poète Paul Valéry.



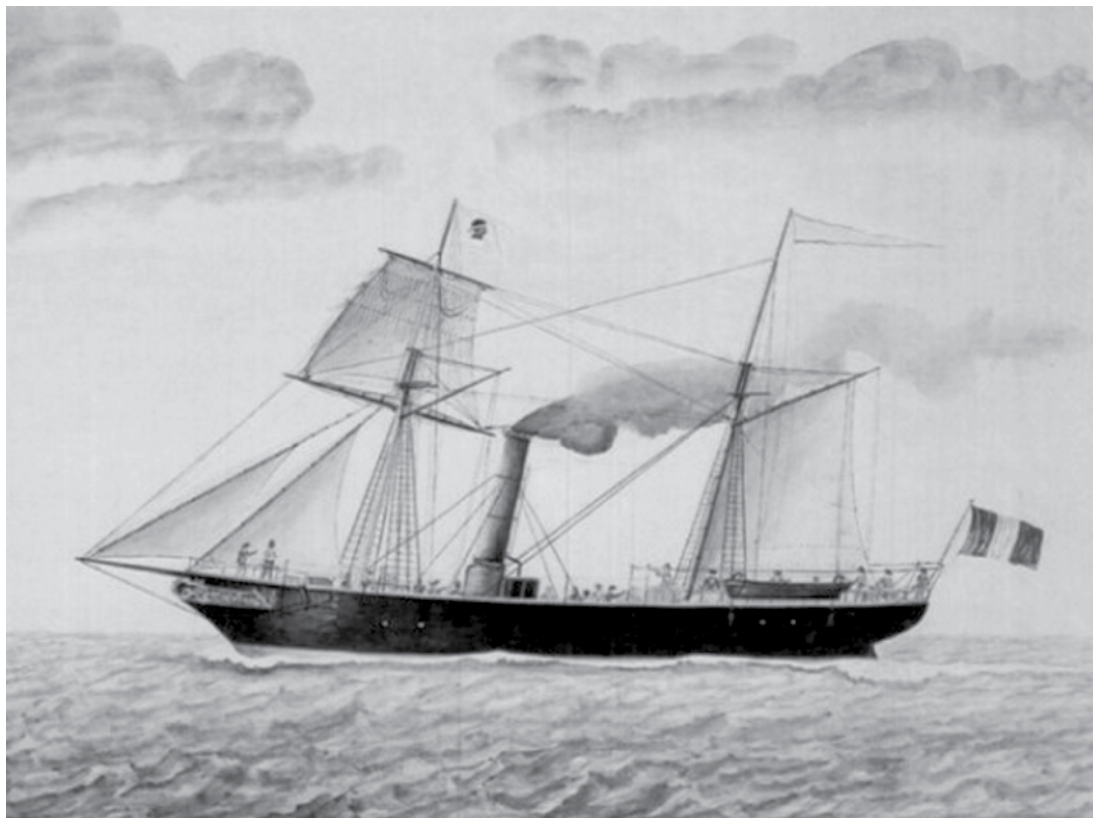
VALÉRY Frères

Jean-Mathieu (1) et Joseph Valéry fondent, le 9 novembre 1840 à Bastia, la Compagnie Valéry Frères et établissent la première ligne entre Bastia et Livourne. Après l'acquisition de cinq navires, ils créent la société anonyme Joseph et Frères Valéry qui propose deux voyages aller-retour par semaine entre Marseille et Bastia, et Marseille et Ajaccio. Tout d'abord le *Golo*, construit à Toulon en 1839 pour l'armateur Gérard de Marseille, entre dans la société en 1843 mais son faible tonnage (108 tjb) le fait revendre l'année suivante à Chappon, Perier, Delvatte & Cie. Viennent ensuite l'*Ambassadeur Pozzo di Borgo*, construit à Nantes en 1843, le *Maréchal Sébastiani* en 1844, le *Letizia* qui, en 1858, poursuit toujours ses liaisons entre la Corse et le continent et pour finir, le *Télégraphe*. Une compagnie concurrente, la société Bénigni Frères fait une timide apparition mais elle est rapidement absorbée par Valéry en 1843.

En 1845, la compagnie fait construire le paquebot *Bonaparte* au chantier naval de La Ciotat. C'est le premier navire du port de Marseille à être conçu en fer et propulsé grâce à une hélice. Il déplace 175 tjb et 105 tjn. Sa conception est longue et difficile et ce n'est que le 17 janvier 1847 qu'il est enfin lancé. Les

Premier navire à entrer dans la société, Valéry vend le *Golo* l'année suivante à cause de son faible tonnage. (Site corsicamea.fr)



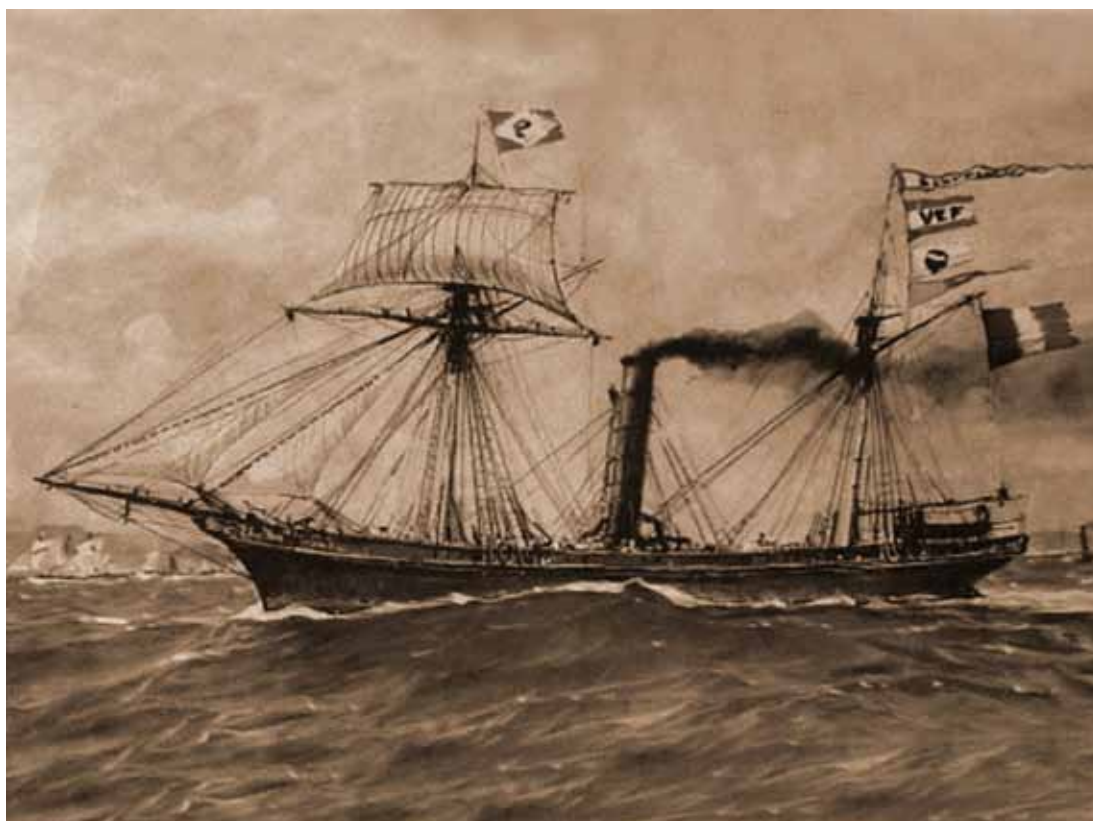


L'Ambassadeur Pozzo di Borgo est le premier bâtiment neuf construit dès 1843. (Site corsicamea.fr)

essais sont très satisfaisants d'autant qu'il bénéficie d'une consommation bien inférieure à celles des navires précédents puisqu'il ne lui faut que 1,8 kg de charbon par cheval vapeur et par heure contre 2,5 à 3 kg pour les navires à aubes. Dans le domaine commercial, l'avantage est considérable car la propulsion par hélice libère de la place dans les cales. Autre intérêt, dans le cadre d'une application militaire cette fois-ci, l'hélice, placée sous la ligne de flottaison, est beaucoup moins accessible aux tirs de canons que les roues à aubes. La propulsion par hélice va rapidement se généraliser. Cependant, la carrière du *Bonaparte* sera de courte durée puisque dans la nuit du 19 au 20 octobre 1847, entre le cap

Corse et l'île de Capraïa lors de sa traversée de Bastia à Livourne, il est abordé par le navire *Comte de Paris*, appartenant également à Valéry Frères, qui effectue la traversée inverse. Il coule au cours de la nuit mais dix-huit hommes d'équipage et vingt-huit passagers sont recueillis par le *Comte de Paris* (235 tjb, 1847) qui prendra le nom de *Courrier Corse* en 1848. Toutefois, trois passagers périssent noyés.

Le transport du courrier, assuré par les navires de l'État, accuse un tel déficit que l'idée de déléguer cette activité à une entreprise privée finit par aboutir malgré des réticences exprimées depuis des années. C'est ainsi que les lois des 17 juin, 1^{er} et 10 juillet 1850



Le Bonaparte a la particularité d'être construit en fer et muni d'une hélice. (Site corsicamea.fr)

Un cargo soviétique type Liberty ship pendant la guerre, livré par les Américains. On aperçoit des pavillons peints (en rouge) sur la coque, avec les lettres de nationalité USSR. Il s'agit du *Krasnovogardeyets*, ex-*Charles S. Fairchild* au moment de sa construction dans le chantier de Richmond en Californie. (US National Archives)



Les Liberty ships soviétiques

Par Jean-Yves Brouard

Sources : Liberty, the ships that on the war, par Peter Elphick, Chatham Publishing. The Liberty ships from A to Z, par Capt. Walter Jaffee, The Glencannon Press. Parmi d'autres sites russes, le site sovnavy.wv2 d'Alexeï Igoriévitch Khomenko et le site tsushima.su. Un grand merci à Marie-Claire Le Poittevin, ex-professeure de russe, pour ses traductions d'un grand nombre de documents en russe. Archives personnelles de l'auteur et de Jean Robert.

Une quarantaine de cargos type Liberty ship, construits aux Etats-Unis, ont été livrés dès 1943 à leur allié l'URSS. En principe, les Soviétiques auraient dû les rendre à l'issue de la guerre...

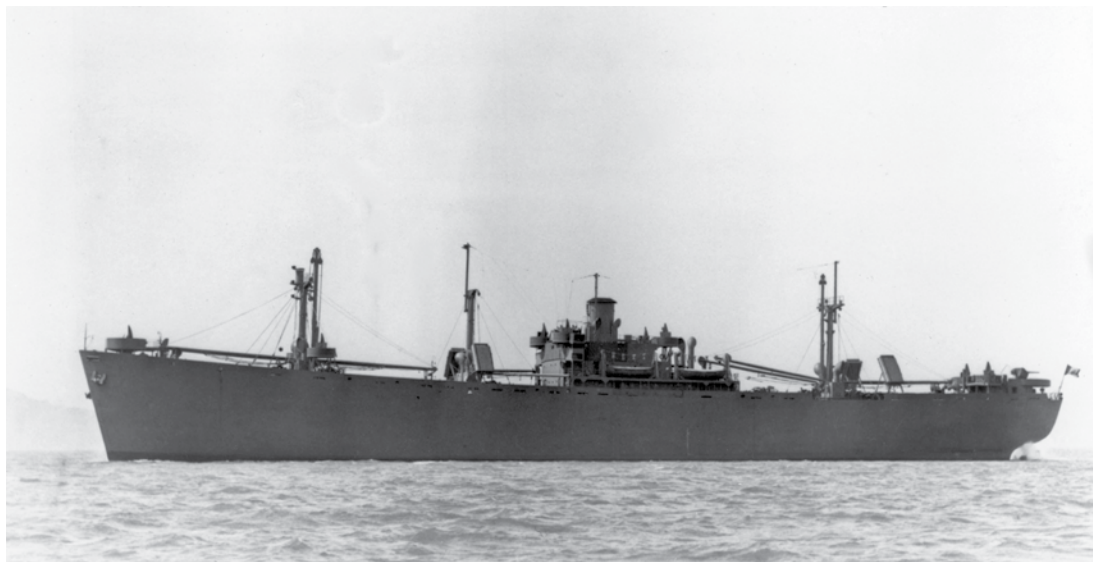
Les Alliés ont transporté près de 18 millions de tonnes de matériels de toutes sortes vers l'URSS par différentes routes maritimes. Plus de la moitié de ces cargaisons est arrivée par les routes de l'océan Pacifique, réputées plus sûres que celles de l'Atlantique nord. La majeure partie provient des Etats-Unis, selon le programme Lend Lease (prêt bail), une forme d'assistance militaire contre les Nazis, qui entra en action en octobre 1941. L'URSS est le deuxième pays allié, après le Royaume-Uni, à bénéficier de l'aide du Lend Lease, en termes de

tonnages fournis ; l'assistance consiste également à fournir au pays communiste un certain nombre de navires qu'armeront des équipages soviétiques.

En novembre 1942, les Etats-Unis refusent que les navires marchands soviétiques trop anciens ou trop lents participent aux convois atlantiques. Du coup, les navires exclus de ces trajets, ceux qui n'ont pas été réquisitionnés par la marine soviétique et ceux qui ont échappé aux naufrages et aux pertes de toutes sortes, sont transférés début 1943 à l'extrême est, à Vladivostok, port important mais aussi tête de ligne du chemin de fer transsibérien qui va assurer le transport des cargaisons vers l'ouest. Les navires atteignant Vladivostok pendant le conflit mondial doivent longer les eaux japonaises, mais jusqu'à début août 1945, le Japon et l'URSS ne sont pas en guerre. L'hiver,

Le Liberty *EH Harriman* tout neuf, mais sous son nouveau nom de *Dekabrist*, vu lors de la prise en main par un équipage soviétique dans les eaux américaines. (US Naval imaging command)





Le Liberty américain *Edward Eggleston* vient d'être livré aux Soviétiques qui le rebaptisent *Novorossisk*. Ici aux essais en baie San Francisco. (US Naval imaging command)

lorsque les glaces bloquent les voies maritimes, les cargos sont entièrement déchargés dans le port de Petropavlovsk-Kamchatsky à la pointe du Kamchatka, puis retournent à vide aux Etats-Unis pour prendre de nouvelles cargaisons. Dans le nord européen, on atteint Mourmansk, Arkhangelsk, Severodvinsk aux beaux jours, via le détroit de Béring.

L'organisme soviétique qui gère la marine marchande, Sovtorgflot, se déploie en quatre divisions : celle d'Extrême-Orient basée elle aussi à Vladivostok, et celles de la mer Noire, de la Baltique et du secteur nord, dont la base commune se situe à Mourmansk. C'est Sovtorgflot qui va s'occuper des célèbres Liberty ships américains, lorsqu'ils entreront dans la flotte. Vers la fin de la guerre, les Liberties évoluent en Extrême-Orient au sein de la Cie de Navigation d'Extrême-Orient (DVMP de ses initiales russes) et au nord de l'Europe (Cie de Navigation de Mourmansk, ou MMP).

Pendant ce temps-là, tant les Etats-Unis que la Grande-Bretagne et le Canada se sont lancés dans la production de masse de cargos et de tankers de gros tonnage, en majeure partie soudés. Petit à petit, ce sont ces navires qui seront acquis par la commission d'achat soviétique : 128 unités en tout. Parmi eux, figurent en particulier les Liberty ships qui, hasard, proviendront tous de chantiers de la côte ouest des USA gérés par le fameux industriel Henry Kaiser. De leur côté, les Soviétiques souhaitent disposer de navires dotés d'un armement antiaérien et anti-sous-marin conséquent, avec des emménagements pour les canonnières. Beaucoup de canonnières soviétiques

qui embarqueront sur ces cargos suivront d'ailleurs des cours au centre de l'*Armed Guard* à San Francisco.

Le 15 janvier 1943 à Washington, la WSA (War shipping administration) confirme le transfert à l'URSS des cinq premiers cargos type Liberty. Pour leur réception, l'URSS désigne un groupe de représentants du Ministère de la marine – les capitaines AP Yaskevitch et PP Stofert (vice-président) - et de représentants de la Commission nationale d'achat, messieurs YA Makedon et V Gnessine. Sur le plan juridique, du fait que les bateaux n'avaient pas été construits sur commande du Gouvernement soviétique, chaque cargo au sortir de l'usine est réceptionné par une Commission Maritime, puis transféré à la Direction de la Construction Navale militaire et enfin remis à la commission soviétique.

La commission dirigée par Yaskevitch se prépare à partir pour San Francisco le 31 janvier 1943 mais le premier Liberty concerné, le *Charles S. Fairchild*, construit à Richmond, est livré avant que la commission soit au complet, et réceptionné le 28 janvier, soit trois jours plus tôt. Yaskevitch, nommé commandant du bateau rebaptisé *Krasnogvardeyets* (« Le garde rouge »), quitte la commission, remplacé par Stofert à la direction. Le 3 février, la commission arrive à Long Beach, où elle réceptionne les second et troisième bateaux (*Thomas Nast* rebaptisé Jean *Jaurès*, et *Samuel P. Langley* rebaptisé *Voikov*), puis à San Francisco elle réceptionne les quatrième et cinquième (*Sieur Duluth* devenu *Tungus*, et *Charles*



Le *Paul Dunbar* est un des trois Liberties tankers livrés à l'URSS. Baptisé par elle *Byelgorod*, il sera restitué au Gouvernement américain en 1947. La photo est prise durant la guerre, alors qu'il s'appelle bien *Byelgorod*. (US National Archives)