

« Ce qui rend sale, immoral, et bête la vie publique, est-il une presse mauvaise plutôt qu'une presse stupide ? »

(Karl Kraus 1913 – « Die Katastrophe der Phrasen »)

Le PANG.



Au sujet du PANG

J'ai trouvé le magazine *Navires et Histoire* n°124 dans une boutique de magazines au centre ville. J'ai lu les pages 6 à 8 sur le projet du PANG (nucléaire) pour la Marine nationale par Mr Frédéric Stahl. Je fus consterné de l'opinion dure et injuste sur le projet intéressant, conforme et nécessaire de Naval Group pour succéder dignement au porte-avions nucléaire Charles de Gaulle. J'ai beaucoup étudié l'histoire des porte-avions ou porte-aéronefs. Rappelons-nous les débuts difficiles du C.D.G. qui a souffert de critiques malveillantes par des personnes de mauvaise foi. Il serait déplorable que cela se répète encore, cette fois-ci, sur le beau et bon projet de Naval group. Il est facile de critiquer mais plus difficile de créer. L'auteur préfère des bâtiments plus petits. Il est vrai qu'aux Etats-Unis, sous la demande du gouvernement américain, l'US Navy avait réfléchi à l'idée de commander des porte-avions plus légers qui remplacent les porte-avions actuels à cause des coûts de plus en plus élevés de la construction. Dans ce pays, l'expression courante « Small is beautiful but small, Bigger is better » prévaut logiquement depuis des décennies. A la suite d'un compromis à l'amiable, la marine américaine réduira la construction des futurs grands porte-avions au nombre de 10 ? D'ailleurs, depuis la fin de la deuxième guerre, le grand porte-avions ou Supercarrier a fait la preuve de son efficacité.

Au sujet de la Chine et de la Russie, ces deux pays possèdent déjà des unités de 300 mètres mais à la propulsion classique. Quand ils seront prêts, ils décideront de concrétiser le rêve de construire un grand porte-avions (nucléaire). Orgueil national !

En revenant à la France, des détails significatifs s'opposent au choix de l'auteur pour un porte-avions plus petit. Primo, un porte-avions de 300 m conviendra mieux à des catapultes de 90 m. Secundo, le même modèle de porte-avions offrira des installations dimensionnées et adaptées pouvant accueillir les SCAF ou système de combat Futur (30 à 40), des avions plus volumineux et plus lourds de 5 tonnes que les Rafale, soutenus par les bimoteurs de guet aérien Hawkeye, les hélicoptères et les drones. Tertio ; ce grand porte-avions présentera plus d'espace pour loger les deux milles marins dans des cabines sécuritaires au nombre maximal de 8 personnes chacune. Une leçon de la Covid-19 ! Quarto, il est indéniable que la présence imposante d'un tel bâtiment avec une escadre aérienne de 50 à 70 appareils sera un outil formidable face à l'accroissement des tensions internationales et de militarisation des espaces maritimes.

L'auteur craint qu'un grand porte-avions ne soit une cible

trop vulnérable. Il devrait se rappeler que depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, aucun grand porte-avions n'a coulé. Aucun depuis plus de 75 ans ! Précisément, les Américains avaient inventé la « Task Force » ou GAN, groupe aéronaval composé d'une escorte très efficace continuellement mise à jour (ex. des armes anti-drones). Un écran de protection quasi impénétrable !

L'auteur conclut que le projet PANG français pourrait ne pas aboutir. Le programme PANG avait déjà commencé en 2018 avec des études préliminaires crédibles. Le 8 décembre 2020 au Creusot, le président Emmanuel Macron a officialisé le type de propulsion du navire nucléaire et a assuré l'acte de naissance programmatique du PANG. « La commande des pièces primaires de la chaudière du futur PANG va se faire », assure le dirigeant de Framatome Défense. L'organisation industrielle autour du PANG (nucléaire) a débuté, le 29/03/21, par la création d'une société commune entre Naval Group et Chantiers de l'Atlantique sous le regard approbateur de la Ministre des armées Florence Parly. Ils poursuivront les études avec TechnicAtome. D'ailleurs, les Chantiers de l'Atlantique ont promis qu'ils pouvaient rassembler la coque en moins de 12 mois. Mme Parly a assuré que : « l'Etat tiendra ses engagements parce que le PANG fait partie des programmes ambitieux pour la France et sa marine... ». Le Président, Mr Emmanuel Macron, et la ministre des Armées, Mme Florence Parly, avaient compris qu'un grand porte-avions est la pièce maîtresse des grandes marines.

L'empereur Napoléon Bonaparte avait dit un jour de juillet 1813 ; « Impossible n'est pas français ». La France est-elle une puissance forte, respectée et influente dans la cour des grandes nations ? Alors, elle doit de se doter d'une marine complète, performante et à la pointe de la technologie et de la stratégie de ce nouveau siècle qui protégera sa souveraineté et ses intérêts sur la planète « bleue ». Vive la Royale !

M. Claude Bourret

Merci pour cet intéressant argumentaire. Pour le reste : « qui vivra verra ! »

La rédaction

Au sujet d'une suite aux articles sur les FNFL

Ne pourriez-vous pas (« à titre d'uchronie » !) faire un article sur la possibilité en novembre 1942 du ralliement à l'AFN de la Flotte de Toulon au lieu de se saborder, comme cela s'est passé ? Cela pourrait conclure votre série sur les FNFL.

M. Michel Bello



Frédéric Stahl

L'an deux du désordre et de l'ordre nouveaux

« La Machine nous a volé le sens de l'espace et du toucher, elle a brouillé toute relation humaine, elle a paralysé nos corps et nos volontés, et maintenant elle nous oblige à la vénérer. La machine se développe mais pas selon nos plans, la machine agit mais pas selon nos objectifs. Nous ne sommes rien de plus que les globules sanguins circulant dans ses artères. » Edward Morgan Forster - « La machine s'arrête » (1909).



« Rien n'est plus vieux qu'une modernité à tout prix, qu'une originalité sans racine »

Jean-Marie Domenach (1922-1997) - « Le retour du tragique » (1957).

Alors que depuis 2014, le seuil de retournement a été franchi dans de nombreux domaines (1), en 2020, avec la pandémie du SARS-CoV-2, la gouvernementalité algorithmique nous a fait entrer de plain-pied dans l'ère du cyber-totalitarisme qui pourrait également être celle de « la grande vacance des consciences » avant la chute. Livrés, comme dans le 1984 d'Orwell, à la novlangue et à la destruction de la logique par la « doublepensée », nous sommes maintenant l'objet d'une expérience sans précédent placés dans le cadre d'un récit dystopique, celui de l'an deux de la Pandémie qui est aussi celui de « l'an deux du désordre et de l'ordre nouveaux ». La « Machine » est devenue si complexe, si automatique (2), qu'elle commence à bafouiller et à cafouiller. Elle commence à produire tant de miasmes au niveau social, tant de buzz, que ceux-ci deviennent les grains de sable qui commencent à la gripper... Il n'y a vraiment plus grand-chose à dire.

1 - Voir Navires et Histoire n°117

2 - En mars 2021, pour la première fois de l'Histoire, un homme, en occurrence un soldat d'Haftar en Libye, aurait été tué par le tir d'un drone agissant d'une façon complètement automatique, sans aucune intervention humaine.

Quelques actualités de mai et juin Mai, le dossier palestinien ressort de dessous le tapis

Les grandes puissances et de nombreux états régionaux du proche et du Moyen Orient avaient été très satisfaits de voir le « dossier palestinien » discrètement glissé sous le tapis, mais, le 6 mai, une reprise des tensions va rappeler au monde qu'il n'en a pas fini avec la question.

Dans le monde, la période de la Pandémie semble avoir été favorable à la multiplication et à la reprise des conflits diffus, en Ethiopie, en Birmanie, au Mozambique, en RDC, en Centrafrique, au Mali, au Soudan, au Niger, au Tchad, au Burkina Faso, au Yémen, en Somalie, au Nigérien en Syrie, en Colombie, en Ukraine, en Libye, en Irak, en Afghanistan, au Burundi, en Palestine... mais l'international est de plus en plus passé sous silence par une sphère médiatique devenue autiste...

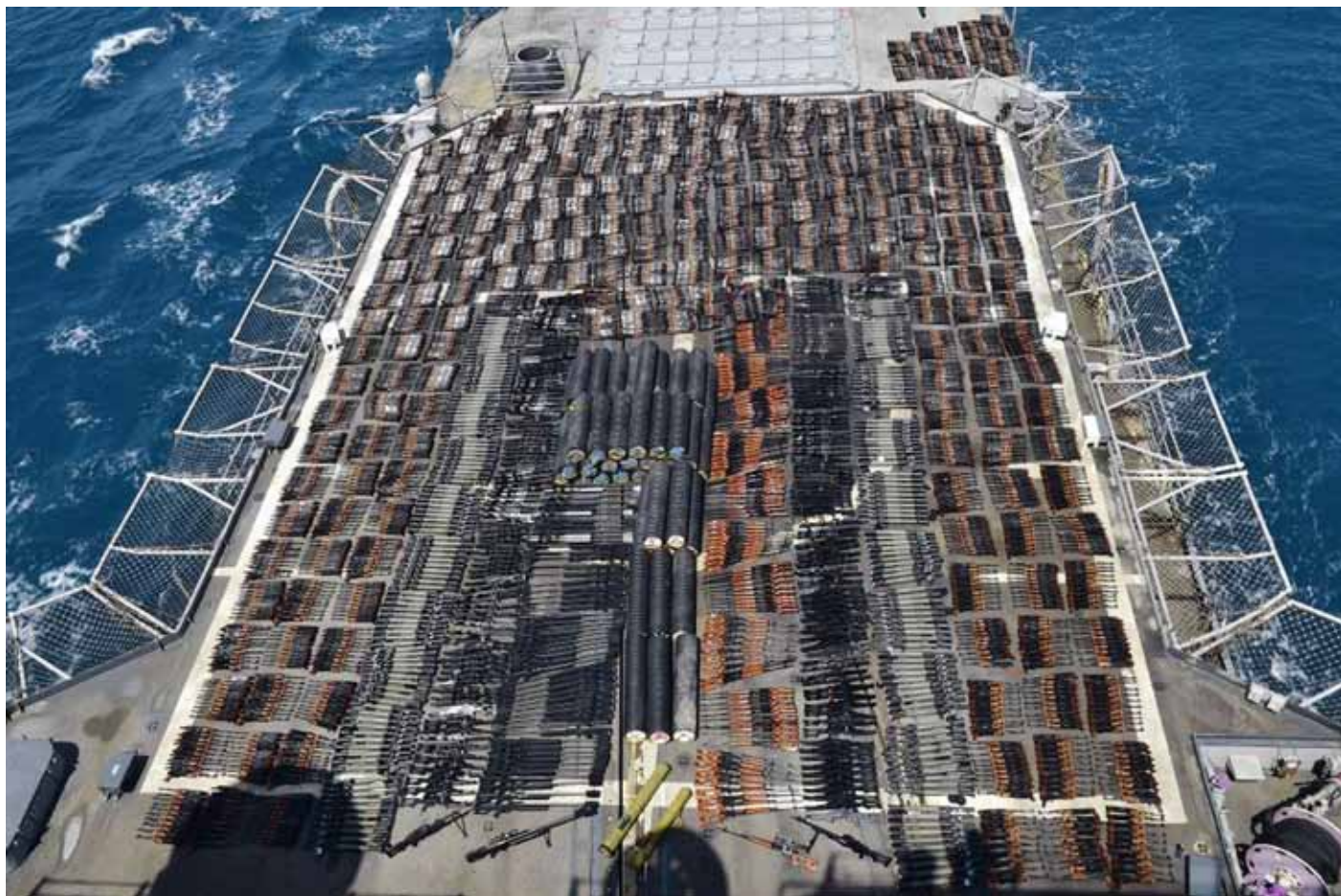
Début mai, à Tchernobyl, 35 ans après l'explosion du réacteur N°4 de la centrale le 25 avril 1986, un rapport va indiquer que les réactions de fission, manifestées par des incendies, continuent et qu'une hausse de la radioactivité est observée dans le sarcophage...

Les 1^{er} et 2 mai, le retrait des dernières forces américaines en Afghanistan débute. Les 2 500 hommes encore présents devraient tous avoir quitté le pays avant le 11 septembre... En **Grande-Bretagne**, le porte-avions R08 HMS *Queen Elizabeth* quitte Portsmouth

pour l'exercice « **Strike Warrior** » qui va marquer la première étape d'un déploiement de 28 semaines qui va le mener jusqu'au Japon. Son groupe, le CGS 21, est formé des destroyers D 34 HMS *Diamond*, D 36 HMS *Defender*, des frégates F 78 HMS *Kent*, F 239

A Kiel, l'Oz, la deuxième corvette « Sa'ar VI », est livrée à la Marine israélienne le 4 mai. (DR)





HMS *Richmond*, du pétrolier-ravitailleur A 136 RFA *Tidestring*, du ravitailleur polyvalent A 387 RFA *Fort Victoria*, du sous-marin type « Astute » S 121 HMS *Artful*, et les destroyers DDG-68 USS *The Sullivans* et F 805 *Evertsen*. Il représente la plus importante « Task Force » réunie par la Royal Navy depuis la « Guerre des Malouines » en 1982. Les mouvements du porte-avions britannique vont être rapidement pistés par le collecteur de renseignements russe *Yuriy Ivanov*... En **Russie**, l'ancien croiseur de bataille à propulsion nucléaire (015) *Admiral Lazarev* quitte la baie de Strak pour être remorqué jusqu'à son chantier de démolition... En **mer de Chine orientale**, la frégate N°515 *Binzhou* qui croise au nord-est de Taïwan est pistée par un destroyer classe « Keelung » taïwanais, par un destroyer classe « Abukuma » japonais et par des avions P-1 et P-3C *Orion*...

Le 3 mai, au **Myanmar** (Birmanie), un hélicoptère gouvernemental est abattu par un MANPAD...

Le 4 mai, en **Allemagne**, l'Oz, la deuxième corvette type « Sa'ar VI », est livrée à la Marine israélienne à Kiel... L'**Egypte** achète 30 *Rafale* supplémentaires à la France. Ceux-ci vont compléter les 24 exemplaires commandés en 2015... En **Corée du Sud**, la frégate *Daejeon* de la classe « Daegu » est livrée à la Marine par Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co's d'Okpo...

Le 5 mai, le porte-avions CVN-71 USS *Theodore Roosevelt* débute l'exercice « **Northern Edge** » dans le golfe d'Alaska...

Le 6 mai, en **Palestine**, des affrontements éclatent entre des manifestants palestiniens et la police israélienne suite à des expulsions dans le quartier de Cheikh Jarraha à Jérusalem-Est... En **mer Rouge**, le porte-avions R 91 *Charles de Gaulle* effectue des

exercices avec la corvette égyptienne N°971 *El Fahet*. Ils se prolongeront le lendemain... Dans le **golfe d'Aden**, le croiseur CG-61 USS *Monterey* intercepte un dhow chargé d'armes... Aux **USA**, le porte-avions CVN-74 USS *John C. Stennis* rejoint les chantiers Hindustries Newport New Shipbuilding pour sa grande refonte de mi-vie. Elle doit durer quatre ans...

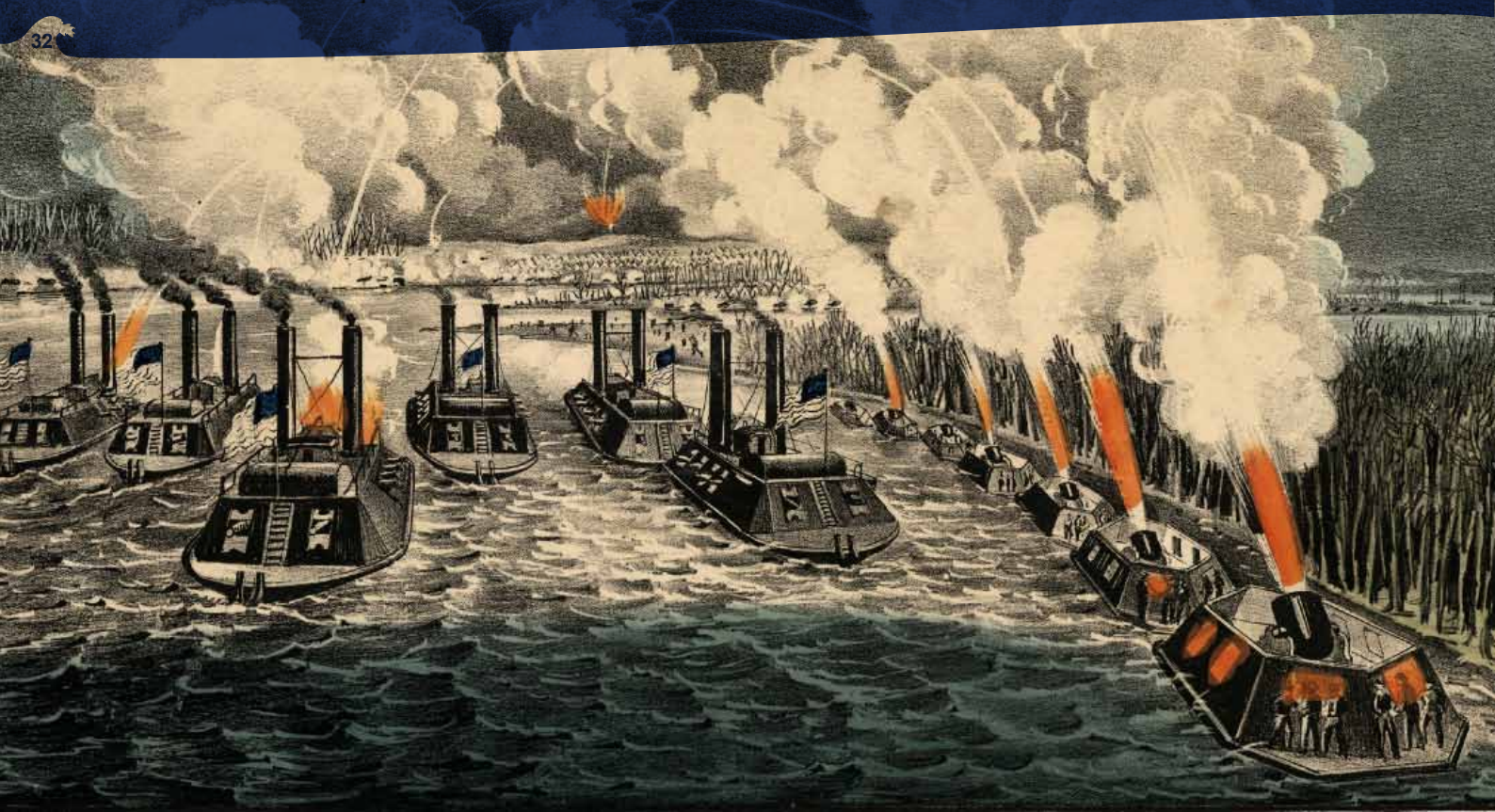
Le 7 mai, en **Palestine**, la tension monte d'un cran... En **Russie**, le sous-marin à propulsion nucléaire K-561 *Kazan* entre officiellement en service...

Le 8 mai, en **Palestine**, au cours de la nuit du 8 au 9, le Hamas tire quelques roquettes sur le sud d'Israël depuis la bande de Gaza... Aux **USA**, le transport semi-submersible (bâtiment base) T-ESB-5 USNA *Miguel Keith* est officiellement livré à la Navy... En **Inde**, un incendie se déclare à bord du porte-avions R 33 *Vikramaditya* immobilisé pour entretien. Il sera rapidement maîtrisé... En **Méditerranée orientale**, la frégate D 653 *Languedoc* rejoint le groupe aéronaval de la mission « **Clemenceau 21** » (Task Force 473) qui vient de franchir le canal de Suez...

Le 9 mai, en **Palestine**, la police israélienne intervient sur l'esplanade des Mosquées de Jérusalem... Au **Burundi**, 12 personnes sont tuées dans une embuscade sur la route entre Bujumbura et Gitega...

Le 10 mai, en **Méditerranée**, le porte-avions R 91 *Charles de Gaulle* arrive à Limassol accompagné par le patrouilleur chypriote P 61 *Commodore Andreas Ionnades*... En **Extrême-Orient**, le croiseur N°011 *Varyag*, le destroyer N° 543 *Marshal Shaposhnikov*, les frégates légères (corvettes) N°333 *Sovershenny* et N°335 *Gromky*, franchissent le détroit de Tsushima. Ils seront rejoints quelques jours plus tard par le navire de commandement N°331 *Marshal Krylov*, et les destroyers N°543 *Marshal Shaposhnikov* et N°548

Le pont d'envol du croiseur CG-61 USS *Monterey* couvert des armes saisies le 6 mai. (US Navy)



Les chalands porte-mortier
tirent sur l'île N°10 le 4
avril 1862. (USNA)



Dessin de presse de la
fin 1861 représentant
d'une façon caricaturale
le « Scott's Great Snake »
(le grand serpent de Scott)
ou plan « Anaconda »
élaboré par le général
nordiste Winfield Scott pour
entourer et étouffer les états
sécessionnistes. (USNA)

La marine américaine, de 1860 au traité de Washington de 1922

II – au cœur de la « Guerre de Sécession »

Frédéric Stahl

Les états sudistes qui avaient pensé un temps vaincre l'union rapidement, doivent se faire une raison. De son côté l'Union adopte une attitude essentiellement défensive au nord mais plus agressive à l'est à partir de mai et à l'ouest dès janvier.

1862 : l'encerclement du Sud

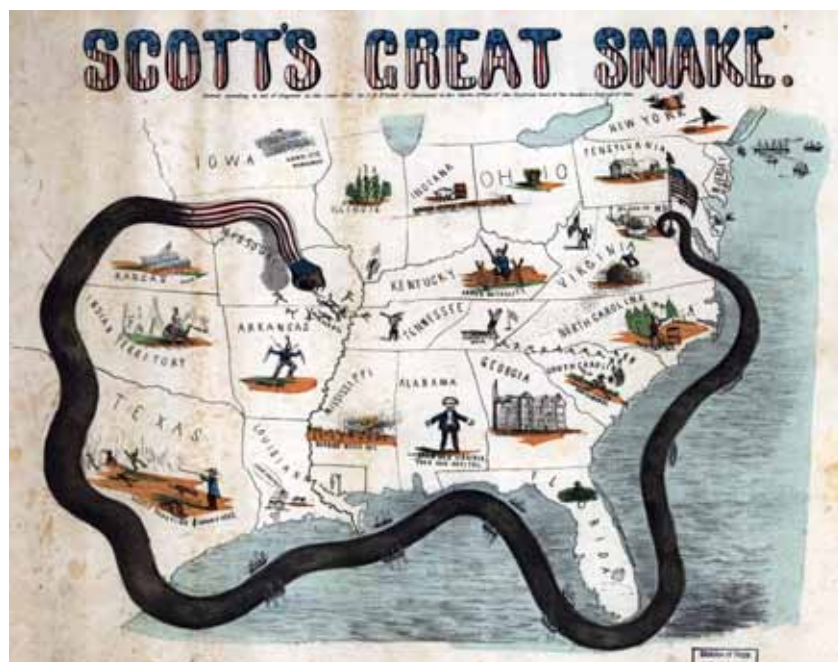
Les débuts de la campagne du Mississippi

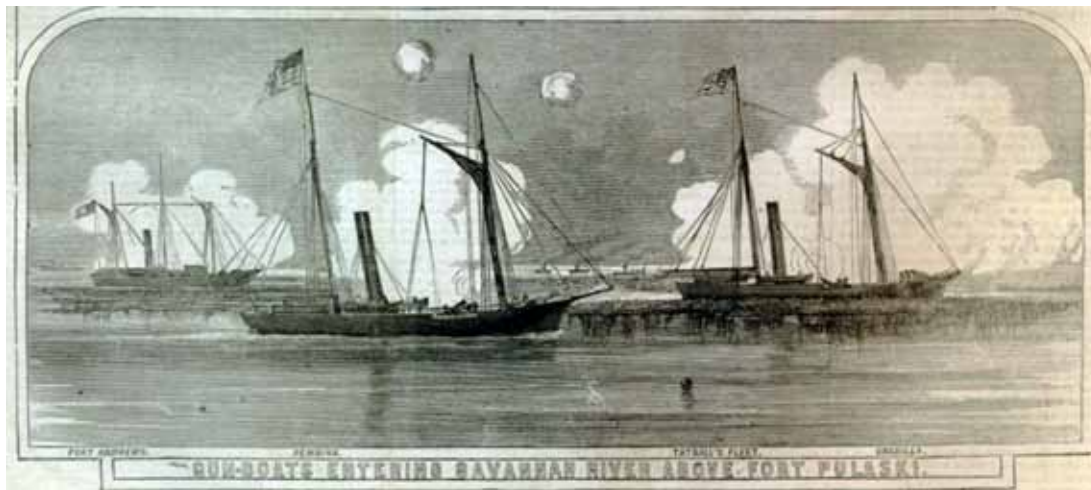
Au début de l'année, alors que les Nordistes commencent à assiéger le « Fort Pulaski » à l'embouchure du fleuve Savannah en Caroline du sud, les regards se tournent vers la vallée du

Mississippi (cours moyen) lorsque le général Ulysses Simpson Grant lance une offensive à partir de Cairo avec le soutien du *Mississippi River Squadron* du commodore Andrew Hull Foote. Ce dernier constitué initialement, comme nous l'avons vu dans le précédent N&H, des « tinberclads » USS *Tyler*, USS *Conestoga*, USS *Lexington*, reçoit le renfort du cuirassé (ironclad) USS *Essex*, l'ex-steamer *New Era* transformé à Saint-Louis, puis des USS *Pittsburg*, USS *Cincinnati*, USS *St Louis*, USS *Carondelet*, USS *Mount City*, USS *Louisville* et USS *Cairo* (ces sept navires formant la classe « Cairo »)... Ces nouvelles unités bénéficient d'une protection inclinée et d'un armement en casemate...

L'offensive de Grant au Tennessee qui débute la « Campagne du Mississippi » porte d'abord sur le « Fort Henry », le 6 février, sur la rivière Tennessee. Cette action est soutenue par les « Ironclads » USS *Cincinnati*, USS *Essex* et les « tinberclads » USS *Tyler*, USS *Conestoga* et USS *Lexington*. L'USS *Essex* est sérieusement endommagé au cours de la bataille, mais les fortifications sudistes ne peuvent résister longtemps au bombardement des navires et la garnison va rapidement déposer les armes...

Quasiment simultanément, du 12 au 16 février, sur la rivière Cumberland, un autre groupe de navires formé des « Ironclads » USS *Pittsburg*, USS *St Louis*, USS *Carondelet*, USS *Louisville*, attaque le « Fort Donelson ». Au cours de la bataille, Andrew H. Foote qui se trouve embarqué sur l'USS *St Louis*



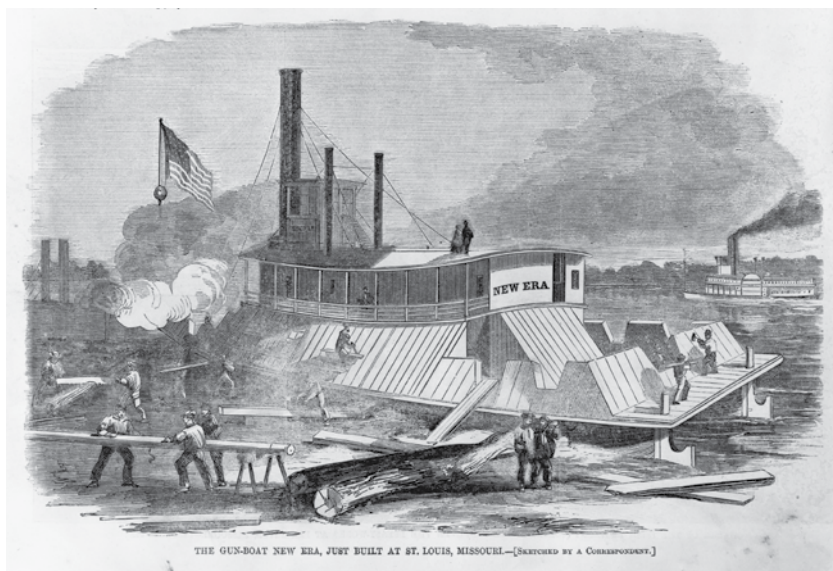


Les canonnières nordistes USS *Henry Andrew* (ici identifiée comme *Fort Andrews*), USS *Pembina*, USS *Unadilla* engagées sur la rivière Savannah le 13 février 1862, tirent sur le Fort Pulaski et sur le vapeur à roues sudiste *Ida* qui a réussi à amener du ravitaillement à la garnison. Les Sudistes n'ont aucune unité de guerre à opposer puisque les navires du contre-amiral Josiah Tattnall, les CSS *Savannah*, CSS *Sampson*, CSS *Lady Davis*, CSS *Resolute* et le corsaire-négrier CSS *Bonita* reconverti, se sont repliés sur Skull Creek le 5 novembre 1861. Seul le Fort Pulaski fait donc encore obstacle aux forces nordistes à l'embouchure de la rivière (Warsaw Sound). (Harper's Weekly - US Naval History and Heritage Command photo)

est blessé mais la garnison du fort va, ici encore, finir par capituler. La prise de cette fortification peut être considérée comme la première grande victoire de l'Union car elle va amener les Sudistes à évacuer Columbus...

En mars, l'offensive de Grant se poursuit avec la prise de Point Pleasant puis l'attaque par les troupes du brigadier-général John Pope de New Madrid le 3 mars. Après une très courte résistance, les Confédérés du brigadier-général John P. McCown évacuent la ville au cours de la nuit du 13 au 14 mars...

Au même moment, l'offensive de Grant vise l'île N°10 en amont de New Madrid. L'attaque est menée avec le soutien des USS *Pittsburg*, USS *Cincinnati*,



Gravure représentant la transformation du vapeur à roue *New Era* en « tinberclad gunboat » en septembre 1861 pour l'US Army. Il va entrer en service en novembre 1861 puis sera encore transformé en navire cuirassé (Ironclad) de l'US Navy sous le nom d'USS *Essex*.



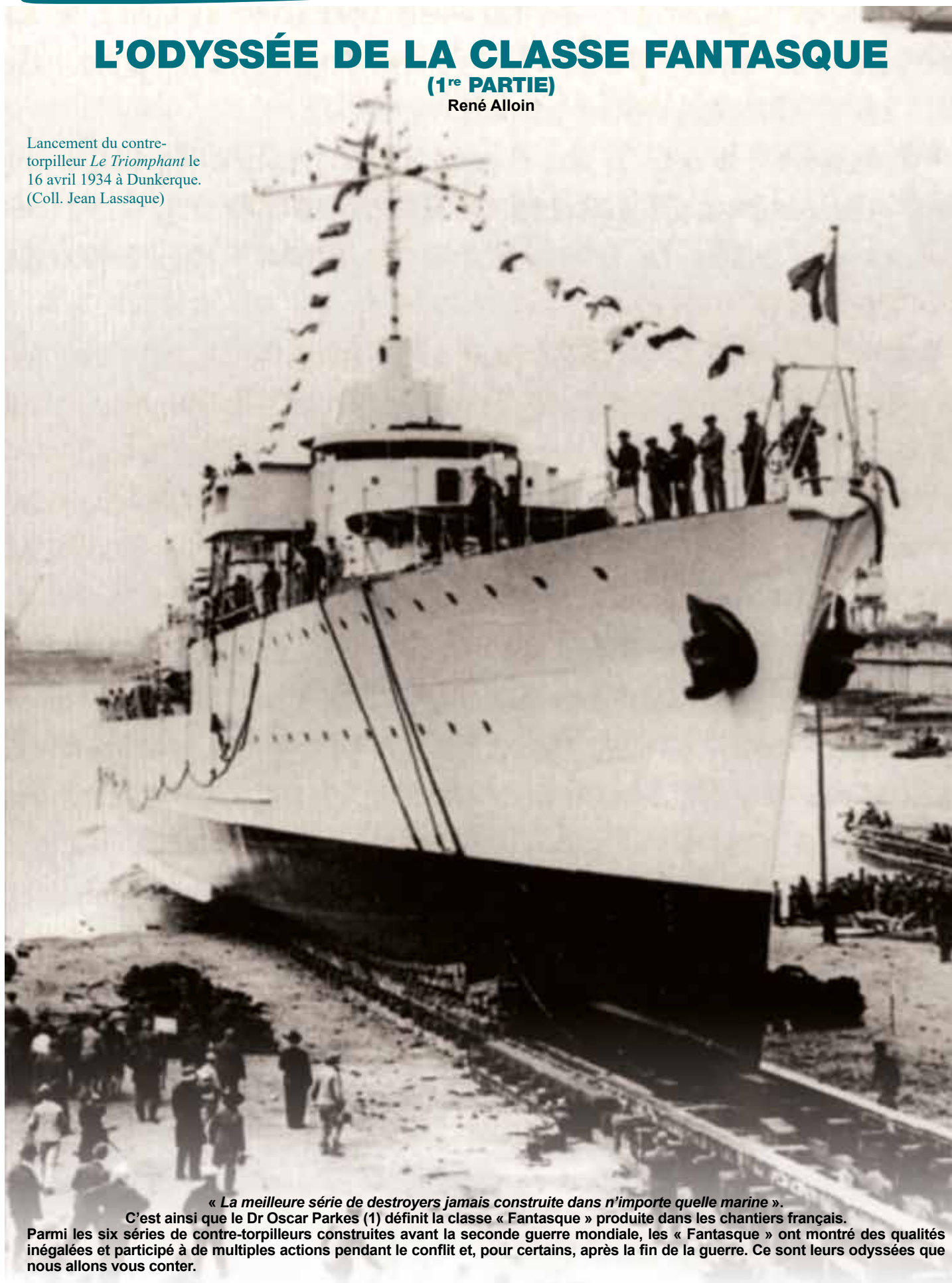
Photo montrant des « ironclads » de la classe « Cairo » en cours de construction à St Louis. (USNA)

L'ODYSSÉE DE LA CLASSE FANTASQUE

(1^{re} PARTIE)

René Alloin

Lancement du contre-torpilleur *Le Triomphant* le 16 avril 1934 à Dunkerque.
(Coll. Jean Lassaque)



« La meilleure série de destroyers jamais construite dans n'importe quelle marine ».

C'est ainsi que le Dr Oscar Parkes (1) définit la classe « Fantasque » produite dans les chantiers français.

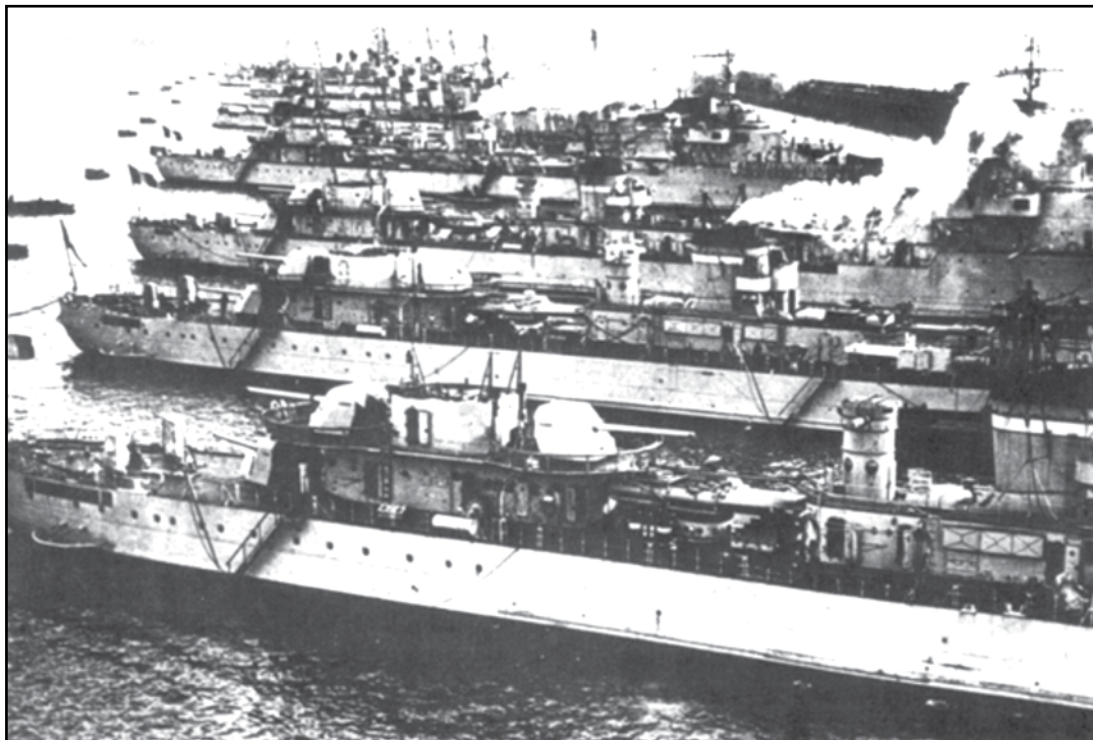
Parmi les six séries de contre-torpilleurs construites avant la seconde guerre mondiale, les « Fantasque » ont montré des qualités inégalées et participé à de multiples actions pendant le conflit et, pour certains, après la fin de la guerre. Ce sont leurs odysées que nous allons vous conter.

La flotte d'après la 1^{re} guerre mondiale

1 - Oskar Parks (1885-1958) était un chirurgien de la Royal Navy mais surtout un historien de la marine de guerre, mondialement reconnu.

Lorsque la marine française sort du premier conflit mondial, elle est totalement exsangue et les navires récupérés sur les flottes allemande et autrichienne

contribuent à lui donner l'aspect d'un ensemble hétéroclite et mal adapté aux missions qui l'attendent. La conférence de Washington, censée réduire les expansions démesurées de certains des belligérants, rencontrées dans les années 30, va permettre



Quatre destroyers de la classe « Fantasque » et quelques torpilleurs entre septembre 1936 et le 27 février 1939. Les trois premiers contre-torpilleurs (dans l'ordre *Le Fantasque*, *L'Audacieux* et *Le Terrible*) portent un anneau blanc sur la 2^e cheminée alors qu'avant septembre 1936, cet anneau était peint sur la 1^{re} cheminée. En revanche, le 4^e CT, avec son anneau blanc sur la 1^{re} cheminée fait partie de la 8^e DCT. (DR)

en réalité aux États-Unis de rejoindre la Grande-Bretagne à la première place des nations maritimes. Pour la France, le tonnage de remplacement des anciennes unités attribué est de 175 000 tonnes pour les bâtiments capitaux et de 60 000 tonnes pour les porte-avions, à comparer aux 525 000 t et 135 000 t pour les États-Unis et l'Empire britannique. A vrai dire, le pays, en partie dévasté par plus de quatre années de guerre, n'est pas en mesure de construire rapidement une flotte aussi importante que celle qui lui est octroyée. Elle va surtout se préoccuper, au cours des dix années suivantes, de développer une flotte de croiseurs et de bâtiments légers, parmi lesquels des contre-torpilleurs bien armés et dotés d'une vitesse importante. Elle débute par le lancement de la construction de six contre-torpilleurs de la classe Jaguar (tranche 1922), de 2 126 tW (tonnes Washington). Ils seront suivis par six bâtiments de la classe Guépard (tranches 1925/1926), six de la classe Aigle (tranche 1927) et six de la classe Vauquelin (Tranches 1928/1929). Entre le *Chacal* de 2 126 t et de 50 000 ch atteignant une vitesse de 35 nœuds et le *Vauquelin* de 2 441 t pour une puissance de 64 000 ch et une vitesse de 36 nœuds, la technique a évolué et de nombreuses améliorations ont été apportées. La série suivante (tranche 1930), regroupant les six « Fantasque » va surpasser tout ce qui a été préalablement construit en s'appuyant sur l'expérience acquise.

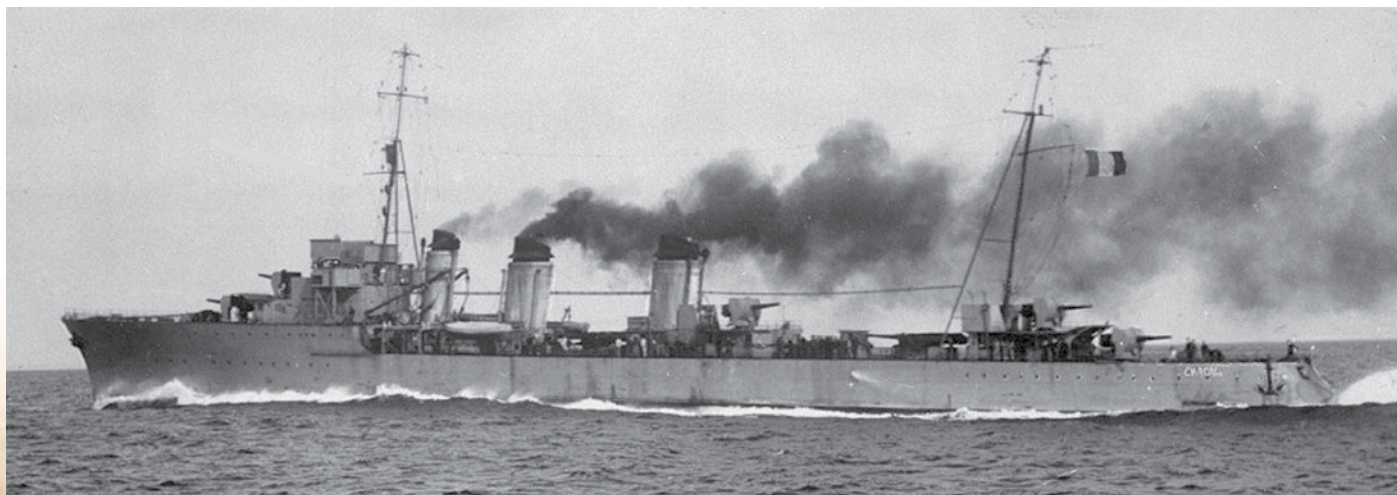
Caractéristiques des contre-torpilleurs de la classe Fantasque

Le 3 juin 1929, l'état-major de la Marine établit un cahier des charges pour la conception d'une nouvelle série de contre-torpilleurs. Les spécifications édictent une longueur de 125,40 m, une largeur de 11,98 m et une puissance de 69 720 ch (74 000 ch seront demandés aux constructeurs) afin d'atteindre une vitesse de 37 nœuds. Le rayon d'action doit être augmenté par rapport aux précédents modèles et permettre de parcourir 870 milles à 28 nd et 2 500 milles à 15 nd. L'artillerie doit également être modifiée avec un canon de 138,6 mm dont la portée doit atteindre au moins 20 000 mètres, tirant des obus d'environ 40 kg avec un débit de 10 coups par minute.

Il faudra attendre plus de deux ans après l'approbation, le 28 juin 1929 par le Comité technique de la Marine, du projet présenté par la Direction des constructions navales. Les bâtiments prennent alors le nom de contre-torpilleurs de 2 610 tonnes type 1929 et portent les références *Da-16* à *Da-21*.

Les marchés sont passés en fonction de la disponibilité des arsenaux et des offres des chantiers civils. Ainsi, l'arsenal de Lorient se voit attribué les futurs *Le Fantasque* (*Da-16*) et *L'Audacieux* (*Da-17*), *Le Malin* (*Da-18*) et *L'Indomptable* (*Da-21*) sont pris en charge par les Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne-sur-Mer, la construction du futur *Le Terrible* (*Da-19*) est passée aux Ateliers et

Le contre-torpilleur *Chacal* fait partie de la première série de bâtiments modernes construite après la Première guerre mondiale. (Site Maquetland.com)





Le *Moselle*, ex-*Foucauld*, à Mururoa fin 1969 ou début 1970. Curieusement, on ne voit pas nettement son numéro de coque A608. La particularité des embossages dans l'atoll fait que les navires sont perpendiculaires à la terre. (Photo Jacques Garet, forum Anciens Cols Bleus)

LES BÂTIMENTS-BASES DU PACIFIQUE (2)

Par Jean-Yves Brouard

Le « Moselle », ex-« Foucauld »

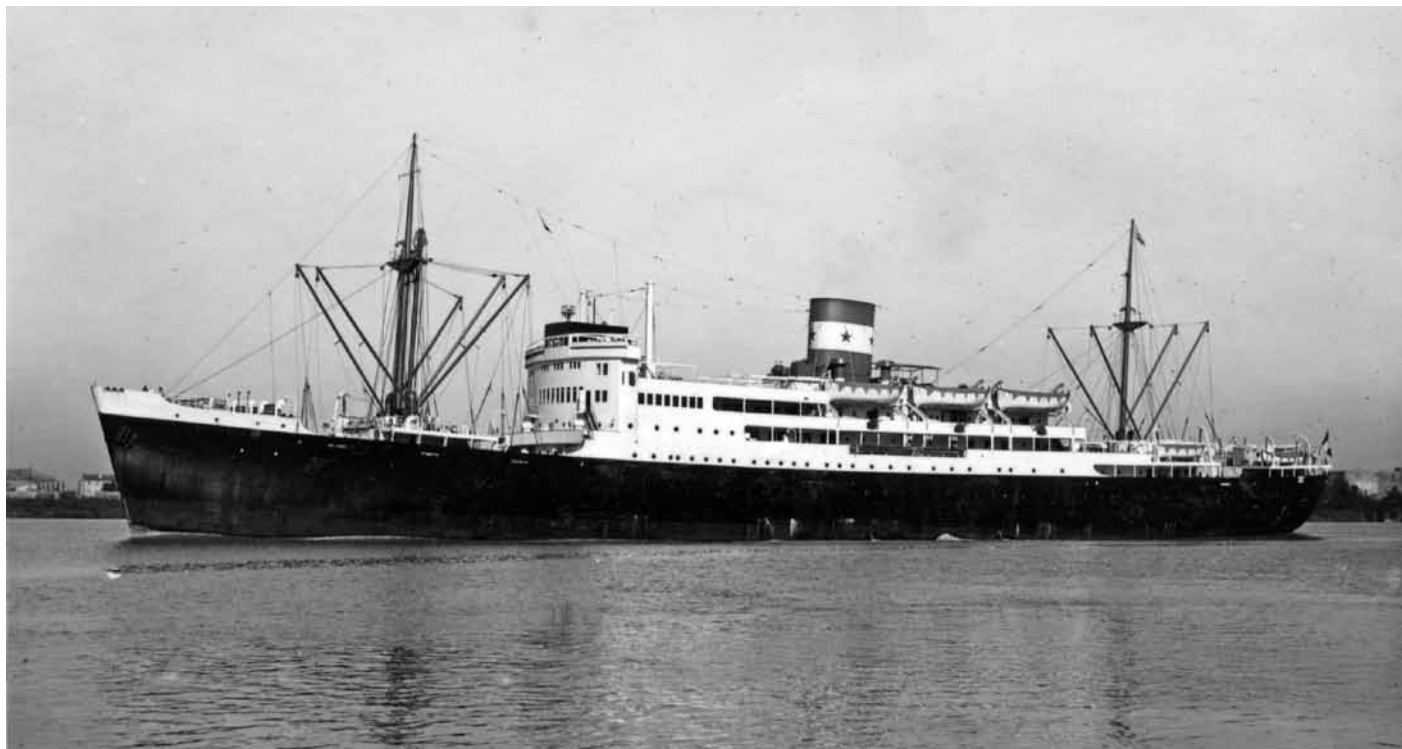
Deux des bâtiments-bases qui ont hébergé du personnel et des marins au Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP : voir *N&H* n°126) sont d'anciens paquebots mixtes, sisterships construits dans le même chantier britannique, qui ont navigué au sein de la même compagnie sur la même ligne pendant leur période comme navires marchands. Il s'agit des *Maurienne* A637, ex-*Brazza*, et *Moselle* A608, ex-*Foucauld*.

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, en attendant que ses quelques navires récupérés en mauvais état soient réparés, la Compagnie maritime des Chargeurs réunis commande la construction de cargos et de paquebots neufs, en fonction des caractéristiques de leurs coques : d'une part les cargos avec une coque dite « type B » et d'autre part les paquebots dits des « savants » (ils porteront des noms de savants français). Mais une troisième série de coques, pour des paquebots classiques et rustiques, est lancée aussi : celle des paquebots qui seront nommés *Foucauld*, *Brazza* et *Général Leclerc*. L'amélioration de la vitesse (16 nœuds) permettra à ces derniers des rotations plus rapides, en 19 jours (du moins, théoriquement...). Ils alterneront sur la ligne de l'Afrique noire, au départ de Bordeaux et à destination de Pointe-Noire au Gabon, avec escales principales à Vigo (Portugal), l'île de Madère, Dakar, Lomé, Cotonou, etc.

Ce sont les chantiers anglais Swan Hunter & Wigham Richardson à Newcastle qui ont construit les *Foucauld* et *Brazza*. 146 mètres de long, 18,90 de large, 9 095 tonneaux de jauge brute, ils sont mus par deux moteurs Doxford de 8 800 chevaux au total, alimentés par quatre chaudières La Mont. La compagnie sait

qu'un véritable paquebot n'a plus sa place sur la ligne de l'Afrique noire, aussi sont-ils dotés de cales pour le transport de marchandises (cinq cales à fret, une soute à colis et valeurs, et une chambre à fret réfrigéré). Leurs emménagements intérieurs ne sont pas luxueux – mais très confortables, au dire des utilisateurs –, avec deux vastes salles à manger très claires, sans vaines dorures. « *Un bateau familial*, écrit un journaliste maritime à l'époque, *pour une clientèle qui recherche le repos après un dur travail ou avant un séjour dans des régions au climat si difficile.* »

L'ensemble des installations est réparti sur six ponts ; le pont le plus haut, ou pont A, supporte l'appartement du commandant, les cabines des officiers de pont et le vaste espace réservé aux sports. Les passagers fréquentent habituellement le pont en dessous (pont B) : fumoir et salon de 1^{re} Classe, salon de bridge, salle de jeux des enfants, tout cela étant entouré du pont-promenade, qui sert certains soirs de piste de danse. Sur l'arrière de ce pont, se trouvent les locaux réservés aux officiers du bord. Les cabines de luxe et quelques cabines de 1^{re} Classe et la salle à manger de 2^e Classe, ainsi que deux salons de coiffure, sont au pont C. Au pont D : cabines de 1^{re} Classe et à l'arrière le fumoir de 2^e Classe. Au pont E : divers services



(hôpital, cuisines, boulangerie), logements de l'équipage et des cabines de 2^e Classe à l'arrière. Les cabines sont ventilées de façon mécanique, mais, très rare sur les navires à l'époque, les locaux communs sont climatisés – utiles sous les tropiques. Une autre particularité est celle de la production d'eau distillée, grâce à un bouilleur SCAM à basse pression. Dans le salon de correspondance, sur le grand mur, au-dessus d'un buffet bas, entre deux bibliothèques, une grande toile due au peintre de la Marine Albert Brenet représente le Père Charles de Foucauld (dont le nom a été attribué au navire) recevant à Tamanrasset les officiers et chefs indigènes du désert.

Au lancement du premier, le *Foucauld*, le 17 juillet 1947, assistent plusieurs personnalités comme M. Vidal, secrétaire général des Chargeurs réunis et son épouse, le consul de France M. Marx (de la Mission française de Londres), Sir William Richardson (président du chantier), Mme Neyraud (la marraine), le lord-maire de Newcastle, M. Desforges du Secrétariat général de la marine marchande, et le commandant Lae, inspecteur général des Chargeurs. Puis viendra le lancement du *Brazza*, le 14 octobre. Lors des essais à la mer, début 1948 dans l'estuaire de la Tyne, sous la surveillance du chef mécanicien français M. Simon, le *Foucauld* poussera jusqu'à 2 nœuds de

Le Brazza, premier état (donc entre l'été 1948 et septembre 1955), évoluant dans le port de Bordeaux, tête de ligne de ses trajets sur l'Afrique noire. (Photo Boris Bytchkowsky)



COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS RÉUNIS

Première page d'un prospectus de la compagnie Chargeurs réunis décrivant la série des *Foucauld* et *Brazza* après leur transformation fin 1955 et début 1956. On voit en particulier que, sur le fronton du château, les grandes fenêtres ont disparu au profit de petites fenêtres moins nombreuses. En effet, les grandes fenêtres diffusaient de la lumière la nuit, ce qui gênait les hommes de quart, à la passerelle au-dessus... (Coll. Xavier Lacrambe)



Les liaisons des sous-marins américains aux Philippines

Jean Moulin

L'action des sous-marins américains a été décisive dans la guerre du Pacifique. Une mission restée méconnue a été la liaison avec les mouvements de résistance aux Philippines occupées par les Japonais dès le début de 1942.

Initialement, les Philippines étaient la base à l'Asiatic Fleet qui disposait, en 1941, d'une trentaine de sous-marins. Le premier débarquement japonais a lieu le 10 décembre 1941 dans le nord de Luçon. Les Américains perdent l'archipel le 6 mai 1942 avec la capitulation de leurs dernières forces à Corregidor. La dernière liaison a été effectuée le 3 mai par le sous-marin *Spearfish* (SS 190) qui évacue 27 personnes de Corregidor.

Les Japonais occupent toutes les Philippines mais des Américains échappent à la capture et rejoignent des Philippines refusant la présence japonaise. Des maquis se constituent malgré une répression particulièrement féroce.

Les sous-marins vont être utilisés pour relier ces maquis aux forces alliées repliées en Australie. Les maquisards récupèrent aussi des aviateurs abattus et renseignent les Alliés qui envoient du personnel de liaison et du matériel. Une bonne quinzaine de sous-marins vont participer au moins occasionnellement, à ces missions dénommées Spyron. La plupart vont cependant être assurées par deux grands sous-marins, le *Narwhal* (SS 167) et le *Nautilus* (SS 168). Les autres sous-marins sont des «fleet submarines» des types Tambor, Gar, Gato et Balao (1).

1 - Voir l'article «L'évolution des sous-marins américains entre 1941 et 1945» dans Sub-marine n° 16 d'octobre 2017.

En haut de page : le *Gar* le 2 avril 1945. (US National Archives)

Ci-contre : carte des Philippines.(carte Jean Moulin)

