

Le pétrolier ravitailleur américain *John Lewis* (T-AO 205) en essais le 25 avril. (GD NASSCO picture)



Actualité

Mai-juin 2022
Par Jean Moulin.

Quelques sujets d'actualité

En principe, cette rubrique devrait commencer au 1^{er} mai mais les délais de transmission des informations sont la cause de quelques ajustements temporels.

La poursuite de la guerre en Ukraine, limitée sur le plan naval, ne permet pas une relation correcte des événements, la véracité des informations étant perturbée par la propagande des deux bords.

25 avril :

- Le pétrolier-ravitailleur américain *John Lewis* (T-AO 205) fait ses essais de réception.
- Le patrouilleur polaire *Astrolabe* (P 800) part de Port des Galets pour une tournée de ravitaillement des îles Éparses.

26 avril :

- La goélette *Belle Poule* (A 650) passe le canal de Kiel.
- Le PHM *Blaison* (F 793) quitte Augusta où il était arrivé le 25. Il participe à l'opération IRINI avec les frégates *Grecale* (Italie, F 571) et *Themistokles* (Grèce, F 465).

29 avril :

- La frégate anti-sous-marine *Latouche-Tréville* (D 646) arrive à Stockholm avec le SNMG 1 (destroyer lance-missiles néerlandais *De Zeven Provinciën* (F 802), corvette allemande *Erfurt* (F 262), frégate canadienne *Halifax* (330) et pétrolier ravitailleur allemand *Spessard* (A 1442). Le SNMG 1 a fait des exercices avec la Suède et la Finlande et une escale à Turku, en Finlande, du 25 au 27 avril.
- Le PAG *La Combattante* (P 735) fait un Passex avec le patrouilleur côtier mexicain *Tulum* (P 337)

30 avril :

- Le *Charles de Gaulle* (R 91) sort de Toulon pour l'École d'aviation embarquée (qualifications de nouveaux pilotes).
- Le BH *Borda* (A 792) arrive à Pointe Noire.
- Mise sur cale du bâtiment-base américain *John L. Canley* (ESB 6) par General Dynamics National Steel and Shipbuilding Company (GD-NASSCO) shipyard à San Diego.

1^{er} mai :

- La *FLF Surcouf* (F 711) manœuvre dans le golfe d'Aden avec le destroyer japonais *Samidare* (106).

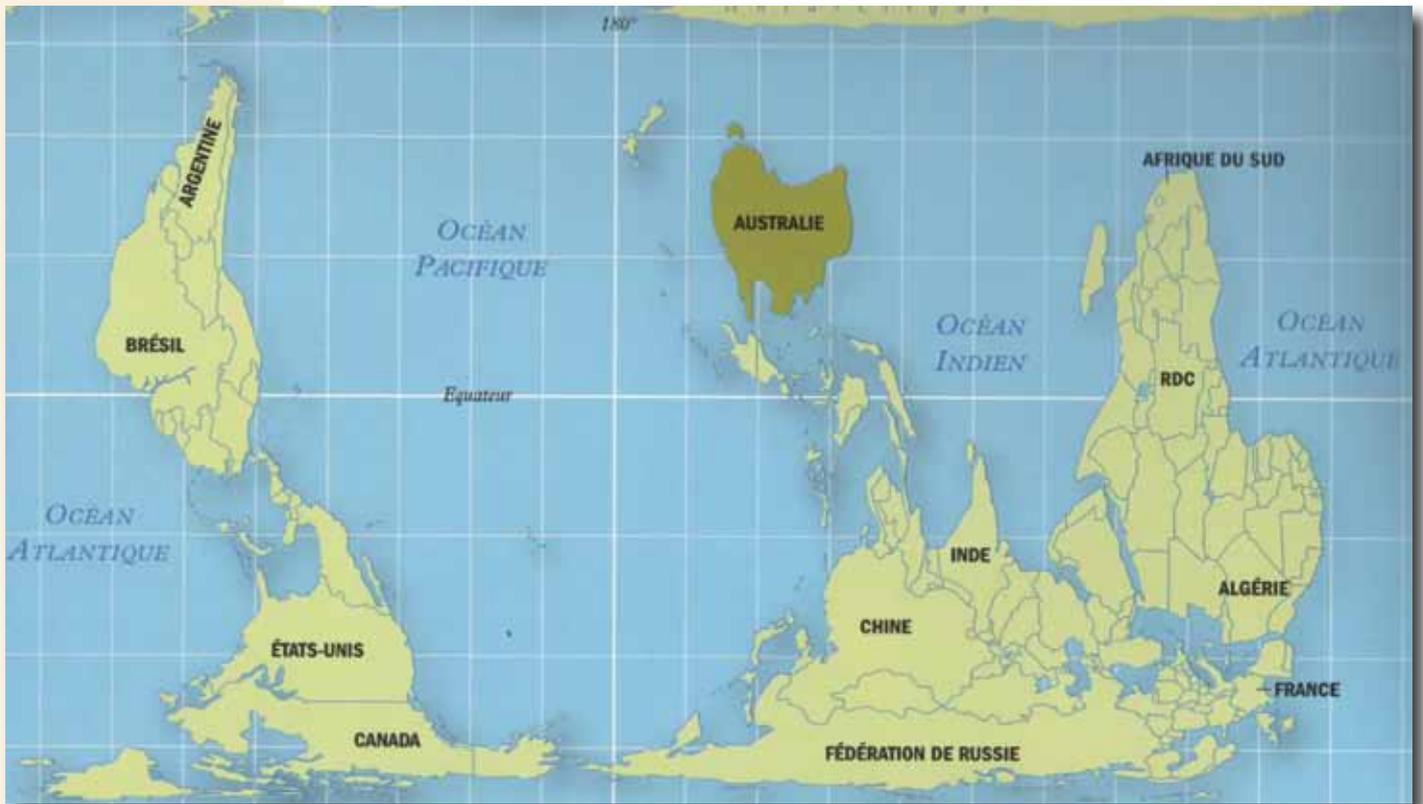
2 mai :

- Les Ukrainiens revendiquent la destruction de 2 patrouilleurs rapides russes type Raptor dans les parages de l'île aux Serpents par des drones armés

Petit lexique pour les bâtiments de la Marine nationale

BBPD :	bâtiment base de plongeurs-démineurs
BCR :	bâtiment de commandement et de ravitaillement
BE :	bâtiment école
BH :	bâtiment hydrographique
BRS :	bâtiment remorqueur de sonars
BSAA :	bâtiment de soutien et d'assistance affrété
BSAM :	bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain
BSAOM :	bâtiment de soutien et d'assistance Outre-Mer
CMT :	chasseur de mines tripartites
FDA :	frégate de défense aérienne
FDI :	frégate de défense et d'intervention
FLF :	frégate type La Fayette
FREMM :	frégate multi-missions
FS :	frégate de surveillance
PAG :	patrouilleur Antilles-Guyane
PHA :	porte-hélicoptères amphibies
PHM :	patrouilleur de haute mer
RCVS :	remorqueur côtier Voith-Schneider
RIAS :	remorqueur d'assistance d'intervention et de sauvetage
RPC :	remorqueur portuaire et côtier
SNA :	sous-marin nucléaire d'attaque

Les préfixes USS et HMS, bien que faisant partie des noms des bâtiments américains et britanniques armés, sont omis pour alléger la lecture.



GÉOPOLITIQUE DE L'AUSTRALIE : s'aligner sur Londres ou Washington, ou jouer la carte Asiatique ?

Un planisphère renversé centré sur l'Australie située entre les deux océans, Pacifique et Indien (© L'Atlas des atlas. Le monde vu d'ailleurs en 200 cartes - Courrier International, Paris, 2008).

Par Gildas BOREL

La rupture du contrat des sous-marins français à l'Australie en septembre 2021, au profit de technologies américaines et britanniques, a fait couler beaucoup d'encre dans la presse nationale et internationale. Le fait que Canberra ait remplacé un projet de sous-marins à propulsion classique par du nucléaire a suscité de fortes réactions en Asie, de la part la Chine mais aussi d'autres États d'Asie. Le nouveau partenariat AUKUS conclu entre les USA, l'Australie et le Royaume-Uni dans lequel cette décision s'inscrit, suscite également divers commentaires. Si l'on prend en compte le contexte actuel mondial et l'histoire géopolitique de l'Australie, ces attitudes ne sont pas si surprenantes d'autant plus qu'elles émanent d'un gouvernement de la « coalition libérale », qui est une alliance de partis libéraux et conservateurs. Depuis son origine, l'Australie a toujours eu besoin d'un « protecteur », place naturelle prise par la Grande-Bretagne dans le cadre de l'Empire Britannique, puis par les États-Unis notamment après la Seconde Guerre mondiale.

Dans les grandes orientations de la géopolitique australienne, il existe généralement une différence de position affichée entre les coalitions libérales-conservatrices et le parti travailliste. Cependant, comme sous d'autres cieux, la politique étrangère n'est pas si différente dans les faits. Au niveau des discours, il en va autrement. Ainsi dans l'affaire du contrat des sous-marins et de la création de l'AUKUS, il n'est pas très étonnant qu'un ancien premier ministre de ce dernier parti, Kevin Rudd ait, dans un récent article du Monde, dénoncé l'attitude de son adversaire, Scott Morrison, en prenant même la défense de la France. Comme dans beaucoup d'autres pays, on distingue souvent une composante de la société australienne méfiante et nationaliste d'une autre ouverte sur le monde et tournée notamment vers l'Asie. Celle-ci est souvent rejointe par certains milieux d'affaires et représentants d'intérêts miniers qui exportent massivement leur production vers le Japon, la Corée du Sud mais encore plus ces dernières années vers la Chine. Des premiers ministres comme Paul Keating, au début de 1990, et Kevin Rudd au pouvoir au début de l'année 2010, ont été plus ouverts à l'Asie que la composante

conservatrice de la coalition libérale. Celle-ci est davantage héritière d'une tradition méfiante et marquée par un profond racisme, y compris envers les Aborigènes, bien que sur cette question, il y ait eu une profonde évolution. Les tenants de « l'Australie blanche » avaient même défendu une immigration restreinte aux seuls anglo-saxons jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Ce n'est qu'à l'issue de cette dernière que justement par une crainte encore plus grande de l'Asie – la peur d'une invasion japonaise avait même conduit à évacuer le nord du pays et Darwin a effectivement été bombardée – qu'une immigration européenne autre qu'anglo-saxonne a été acceptée. L'Australie a ainsi accueilli des résidents des pays d'Europe du sud, ce qui est à l'origine des importantes communautés grecques et italiennes de Melbourne. Toute une frange de la population reste marquée par cette peur de l'Asie tandis qu'une autre y voit une opportunité. Cela n'empêche pas que dans les faits, un gouvernement australien quelle que soit sa tendance, ne peut négliger son environnement immédiat et adopte une attitude plus pragmatique. Ainsi le gouvernement libéral de John Howard, le successeur de Paul Keating, qui en début de mandat

Note : depuis la première rédaction de cet article, les dernières élections du 21 mai ont débouché sur le retour au pouvoir des travaillistes et le remplacement de Scott Morrison par Anthony Albanese qui a déjà déclaré qu'il était nécessaire de rétablir de bonnes relations avec la France...

La flottille de la Seine

et les deux sièges de Paris

Septembre 1870 - mai 1871

Par Rémy Scherer

Le premier siège de Paris septembre 1870- février 1871

Le 19 juillet 1870 la France de Napoléon III déclare la guerre à la Prusse. Rapidement le conflit tourne à la catastrophe pour la France. Après les défaites de Saint-Privat, Mars-la-Tour et Gravelotte, l'armée de Bazaine s'enferme dans Metz. L'armée de Mac Mahon est quant à elle vaincue à Forbach, Woerth et Reichshoffen avant d'être acculée à la reddition à Sedan le 2 septembre. L'Empereur est fait prisonnier. Deux jours après la défaite de Sedan et l'abdication de Napoléon III, Paris s'insurge et la Troisième République est proclamée avec la formation d'un gouvernement de Défense nationale. Malgré le changement de régime la guerre continue et la place de Paris est renforcée avec des unités provenant de la France entière.

Une flottille formée de canonnières et de batteries flottantes cuirassées à tranches démontables était destinée à opérer sur le Rhin, sous les ordres du contre-amiral Exelmans, représenté ci-contre (Le Monde Illustré de juillet 1875). Suite à la rapidité des événements militaires, le contre-amiral est bloqué dans Strasbourg avec un certain nombre de marins. L'envoi en Alsace du matériel flottant est suspendu et, le 8 août, ce matériel est expédié à Paris pour opérer sur la Seine.

Le personnel de la flottille est envoyé de Toulon pour les batteries flottantes et les vedettes, de Brest pour les canonnières.

Vers le 23 août, les premiers navires de la flottille arrivent à Saint Denis, aux ateliers Claparède, les batteries flottantes par le chemin de fer de Lyon, les canonnières par celui de Cherbourg. Le transport est conséquent car il faut 32 wagons pour transporter une seule batterie démontable.

Les ateliers de M. Claparède, bordés par le canal de Saint Denis, sont situés à la confluence du canal de Saint-Denis et de la Seine. Les ateliers, dotés de bassins, sont employés au montage et à l'armement de ces navires, auxquels participent les équipages.

Le 25 août, la batterie n° 3 est lancée. Les batteries n° 1, n° 2 et n° 4 et deux canonnières sont prêtes le 2 septembre. Ces bâtiments se réunissent à Saint Cloud, où le capitaine de vaisseau Thomasset a établi son quartier général. Le 14 septembre, toute la flottille est à flot et opérationnelle.

Ses missions sont les suivantes :

- garder les deux points aval et amont, où la Seine traverse l'enceinte de Paris ;
- éloigner d'éventuels brûlots qui menaceraient l'immense matériel flottant remis le long des quais ;
- protéger les barrages, les ponts de bateaux ;
- s'opposer à toute tentative de construction de ponts de la part de l'ennemi ;
- agir sur toute l'étendue de la rivière pour protéger les opérations de l'armée de terre.

À l'approche des Allemands, la flottille s'occupe à enlever tous les moyens de transport ou de passage sur la Seine. On fait rentrer dans l'enceinte le matériel flottant existant aux environs de Paris, et tout ce qui ne peut être ramené est détruit.

La poudrière de la flottille est établie dans un ponton mouillé à l'extrémité nord-est de l'île des Cygnes, qui est située dans Paris, entre le 15° et le 16° arrondissement. Elle est gardée par un détachement de 12 hommes de l'infanterie de Marine.

La flottille de la Seine est armée avec 560 marins et 33 pièces d'artillerie.

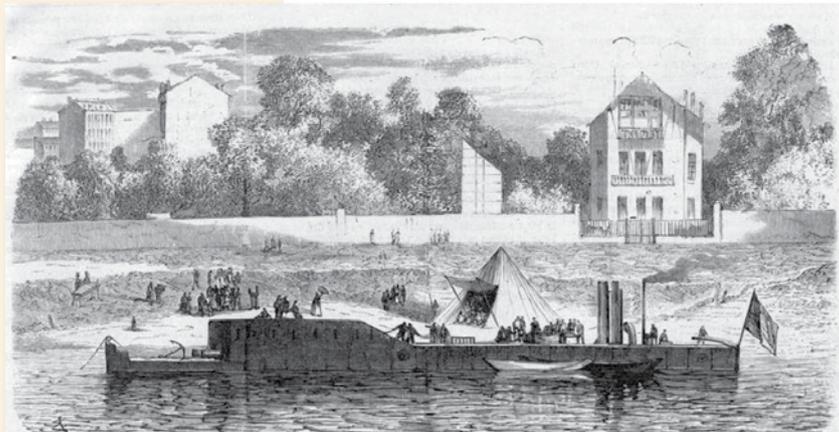
Elle comprend :

- Le yacht impérial *Puebla*, non armé : lieutenant de vaisseau Conneau.
- 5 batteries flottantes cuirassées, armées chacune de 2 canons de 14 de Marine rayés, se chargeant par la culasse. Elles sont aussi dotées de pierriers.
- 1° batterie flottante : lieutenant de vaisseau Rocomaure.
- 2° batterie flottante : lieutenant de vaisseau De Rosamel (muté ensuite à la batterie de Marine du 6° secteur) puis lieutenant de vaisseau Petit.
- 3° batterie flottante : lieutenant de vaisseau Chopart.
- 4° batterie flottante : lieutenant de vaisseau Pugin de Maisonneuve.
- 5° batterie flottante : lieutenant de vaisseau Manescau.

Cette série de batteries est commandée dans l'urgence le 10 juin 1859 pour être utilisée sur la rivière Pô, dans le cadre de la guerre d'Italie. Dessinées par Dupuy de Lôme pour porter des canons de 24 à culasse, elles reçoivent de vieux canons de 30, les canons à culasse n'étant pas encore prêts. Lors du siège de Paris, elles sont armées de 2 pièces de 14 Marine rayées. Le blindage de 5 centimètres d'épaisseur est prévu pour résister aux canons de campagne de 12 autrichiens. Elles sont composées



Vue d'une batterie flottante à Saint Cloud. Mémorial illustré du premier siège de Paris (1870-1871) par Lorédan Larchey (3^e édition, Librairie de la société anonyme de publications périodiques).



de 14 blocs démontables en 45 heures.

- 8 canonnières du type Arbalète armées chacune de 1 canon de 16 se chargeant par la culasse et 1 canon de 4 rayé de montagne (20 hommes d'équipage).
- Canonnière *L'Estoc* : lieutenant de vaisseau D'Ainezy de Montpézat.
- Canonnière *La Caronade* : lieutenant de vaisseau Farcy.
- Canonnière *L'Escopette* : lieutenant de vaisseau Pouvreau.
- Canonnière *La Bayonette* : lieutenant de vaisseau Forestier.
- Canonnière *La Claymore* : lieutenant de vaisseau Auger-Dufresse.
- Canonnière *Le Perrier* : lieutenant de vaisseau De La Tour du Pin.
- Canonnière *La Rapière* : lieutenant de vaisseau Scias.
- Canonnière *Le Sabre* : lieutenant de vaisseau Petit puis lieutenant de vaisseau Bourbonne ; enseigne de vaisseau Germinet.

Les bâtiments sont de la classe Arbalète et sont entrés en service à partir de 1867.

- La canonnière *Farcy* armée d'un canon de 24 rayé, se chargeant par la culasse avec 10 hommes d'équipage : lieutenant de vaisseau Farcy. La pièce d'artillerie, de type Marine lance, avec une charge de poudre de 16 kilogrammes, un obus de 100 kilogrammes ou une boîte à mitraille de 54 kilogrammes à une portée pouvant atteindre 7 400 mètres. Elle a été construite par les ateliers Claparède de Saint Denis. Dès le début du conflit, **Eugène Farcy, représenté ci-contre**, se démène pour obtenir que sa canonnière participe aux combats. Le ministre de la Guerre s'y oppose mais Farcy fait intervenir Edmond About, polémiste et écrivain, qui crie à la trahison dans le journal *Le Soir*. La canonnière est alors armée et rattachée à la flottille de la Seine. Le commandant la flottille, le capitaine de vaisseau Thomasset, met son pavillon sur la canonnière et donne à Farcy le commandement d'une autre canonnière, la *Caronade*. La *Farcy* est aussi dénommée *La Mitrailleuse*.

- 6 chaloupes à vapeur, dites vedettes, armées chacune d'un canon de 12 rayé.
- Chaloupes n° 1, n° 3 et n° 5 (coulée le 21 décembre) : lieutenant de vaisseau Chauvin.
- Chaloupes n° 2 (enseigne de vaisseau Mercier), n° 4 et n° 6 : lieutenant de vaisseau Weyl.
- 6 canots à vapeur, non armés.

Les caractéristiques des bâtiments sont présentées à la suite de cet article.

La flottille de la Seine est commandée par le capitaine de vaisseau Thomasset, détaché du port de Brest, avec pour chef d'état-major le capitaine de frégate Riéunier et assisté en second par le capitaine de frégate Goux. Le lieutenant de vaisseau Saleta est l'officier d'ordonnance et le lieutenant de Vaisseau Testard est adjudant de la flottille. Il est à noter aussi :

- Courme : mécanicien principal de 1° classe ;
- Lecomte : aspirant de 1° classe ;
- Joyaut de Couesnongle : sous-commissaire ;
- Badin : aide-commissaire, adjoint au sous-commissaire ;
- Noury : médecin de 1° classe, médecin de la flottille ;
- Guiol : médecin de 2° classe.

Le personnel d'officiers compte 20 lieutenants de vaisseau, commandants de bord. L'effectif des équipages est d'environ 510 hommes. Elle est opérationnelle à partir de début septembre 1870 et son quartier général est à Saint Cloud.

Au 16 septembre, l'essentiel de la flottille a quitté le mouillage de Saint Cloud pour rallier le quai de Javel, laissant deux canonnières pour s'assurer de

la destruction du pont de Billancourt. Deux batteries flottantes et deux canonnières sont détachées au Point du Jour, point aval de la Seine au niveau de l'enceinte de Paris, pour protéger le ponton établi à Billancourt en remplacement du pont détruit.

Un premier groupe formé avec 3 batteries flottantes (dont les n° 3 et n° 5 et a priori la n° 4), 6 canonnières dont la *Farcy*, et 3 vedettes, sous le commandement du capitaine de vaisseau Thomasset, est basé au quai de Javel, où se trouvent les magasins de vivres, de munitions et de combustible.

Le second groupe formé avec 2 batteries flottantes (a priori les n° 1 et n° 2), 3 canonnières et 3 vedettes, commandé par le capitaine de frégate Goux, est basé au quai de Bercy où est basé son centre de ravitaillement. Le capitaine Goux, nommé le 23 septembre au commandement de la batterie du Point du Jour (6° secteur), est alors remplacé par le lieutenant de vaisseau Forestier, ex-commandant de la canonnière *La Bayonette*.

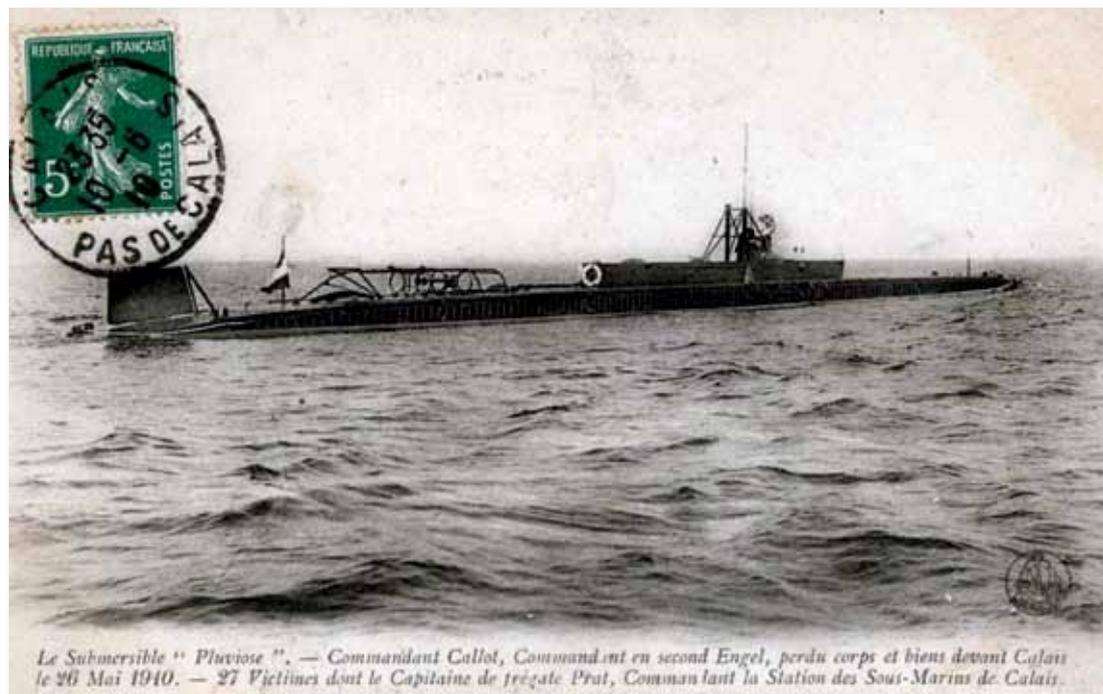


De ces deux bases partent des bâtiments d'avant-garde qui restent constamment sous vapeur, prêts à se porter au combat, tandis que les vedettes servent aux reconnaissances. Il apparaît rapidement que les canonnières, fragiles, sont peu utiles. Ainsi, en octobre, 6 canonnières de la flottille sont désarmées. Il ne reste d'opérationnelles que *L'Estoc* et *L'Escopette*. Les pièces et le personnel renforcent les positions fixes suivantes :

- Fort de Vanves : 40 marins (de 2 équipages) pour servir 3 canons de 16 centimètres (pièces de 30 de l'artillerie navale Marine) avec le lieutenant de vaisseau Augey-Dufresse, ex-commandant de la canonnière *La Claymore*.
- Bastion du Point du Jour (6° secteur, courtine de Billancourt) : 90 marins (de 4 équipages) armant les 6 canons de 16 centimètres provenant des canonnières, 1 canon de 24 de place et ensuite 2 canons de 7 (capitaine de frégate Goux).
- Fort de Rosny : 6 pièces de 4 de montagne en renforcement qui formeront une batterie aux ordres du lieutenant de vaisseau Lefèvre. Cette batterie sera rattachée à la 3° brigade (capitaine de frégate Lamotte-Tenet) du corps d'armée de Saint Denis.

La subdivision du quai de Bercy est réduite à 2 canonnières (*L'Estoc* et *L'Escopette*) et 3 vedettes sous le commandement du lieutenant de vaisseau

Vue du sous-marin
Pluviôse(DR)



Le Submersible " Pluviôse ". — Commandant Callot, Commandant en second Engel, perdus corps et biens devant Calais le 26 Mai 1910. — 27 Victimes dont le Capitaine de frégate Prat, Commandant la Station des Sous-Marins de Calais.

La catastrophe du sous-marin *Pluviôse*

Par Magali Domain

112 ans se sont écoulés depuis le naufrage du sous-marin *Pluviôse* qui s'est produit au large du port de Calais. Un épisode particulièrement dramatique de l'histoire maritime qui a ébranlé la confiance que la France plaçait dans sa flotte de sous-marins et qui a bouleversé toute la nation. Le monde entier, par l'intermédiaire de ses reporters, a suivi cet événement tragique qui s'est soldé par la mort de vingt-sept sous-mariniers. Retraçons-en les principales étapes en les illustrant grâce à des photographies prises à l'époque, et qui ont servi entre autres à imprimer des cartes postales.

Étape 1 : Collision et naufrage - 26 mai 1910

Alors qu'il effectue des manœuvres d'entraînement dans les eaux du détroit, le sous-marin *Pluviôse* qui faisait l'orgueil de la Marine heurte la proue du *Pas-de-Calais*, un paquebot à vapeur effectuant sa liaison quotidienne avec le port de Douvres et qui a accumulé plusieurs minutes de retard sur son horaire habituel. Si les dégâts causés par la collision sont minimes au niveau du *steamer*, une brèche d'une quinzaine de mètres a en revanche éventré le *Pluviôse* par bâbord

arrière. Des tonnes d'eau se sont immédiatement engouffrées dans le sous-marin, le faisant basculer à la verticale. Malgré l'évacuation des ballasts qui fait émerger l'avant du navire quelques minutes, l'inondation entraîne le bâtiment inexorablement vers le fond. Le *Pluviôse* sombre rapidement par 17 mètres de fond. Cette tragédie maritime s'ajoute à la perte d'autres sous-marins (le *Farfadet* en 1905, le *Lutin* en 1906) qui ont touché l'orgueil national français en plein cœur. Que s'est-il passé ? Les causes de la catastrophe n'ont jamais été véritablement éclaircies. Une inattention du lieutenant de vaisseau Callot, qui prodiguait des explications au capitaine de frégate Prat, lequel effectuait sa première plongée sous-marine ? Le fait que le paquebot n'était pas à l'heure est peut-être à l'origine de l'accident. Il n'y avait en tout cas aucune femme à bord du navire, contrairement à la rumeur qui a couru en 1910. Toujours est-il que l'ordre de plonger a été donné quelques secondes trop tard.

Étape 2 : Les scaphandriers s'affairent autour de l'épave - 27 mai- 2 juin 1910

Le *Pluviôse* comptait vingt-sept hommes à bord au moment de la collision. Très vite, dans les milieux maritimes, on sait bien que l'espoir de retrouver des survivants est nul. À l'endroit où le bâtiment a été englouti, la mer s'est moirée de reflets irisés, vraisemblablement dus à une fuite d'huile de naphte, ce qui prouve que la double coque a été crevée d'un coup. Il convient cependant de récupérer les corps pour les rendre à leurs familles. Il faut aussi

Les scaphandriers au travail : la descente dans les flots (DR)



Tentative de Sauvetage du " PLUVIÔSE " - Les scaphandriers, héros modestes, invisibles sous leurs casques, connus seulement par un numéro, risquant leur vie pour ramener à flots les cadavres de nos chers disparus.

Scaphandriers autour du *Pluviôse* (DR)

Naufrage d'un chaland destiné à tracter le *Pluviôse* vers le port (DR)



recouvrer un bâtiment précieux afin de le remettre éventuellement en état. La Marine dépêche sur place toute une escadrille formée de remorqueurs, de bateaux de sauvetage, de contre-torpilleurs et de la drague. Des bouées sont installées pour délimiter le périmètre où repose l'épave. Le relevage du *Pluviôse* va toutefois s'avérer cauchemardesque. Les scaphandriers, qui ont pour mission d'atteindre l'épave pour passer des aussières aux boucles de relevage dont elle a été pourvue, doivent évoluer dans la partie la plus étranglée du détroit, marquée par l'existence de courants particulièrement violents et changeants. Les flux et reflux sous-marins empêchent les scaphandriers de se tenir debout, ils sont aveuglés par les particules de sable qui tourbillonnent. Ces courageux hommes ne peuvent au final que travailler environ deux heures par jour, soit l'intervalle de temps entre deux marées. Il faut attendre le 2 juin pour que les huit boucles du sous-marin soient enfin maillées.

Étape 3 : tracter le *Pluviôse* vers le port – 2 juin - 12 juin 1910

La Marine a décidé de traîner le bâtiment vers le port grâce à deux énormes pontons placés de manière parallèle l'un par rapport à l'autre, perpendiculairement à l'épave. À marée basse, les chaînes sont très tendues. Lorsque le flot monte, les chalands se soulèvent naturellement, entraînant avec eux le pesant sous-marin, qui décolle de sa souille. Un navire remorque l'ensemble vers la côte jusqu'au moment où le sous-marin s'échoue, le fond s'élevant au fur et à mesure que l'on se dirige vers le rivage. On attend alors la prochaine marée basse pour raidir à nouveau au maximum les chaînes depuis les pontons. Puis à marée haute on réitère la manœuvre pour se rapprocher de la côte. Hélas ! Dans la nuit du 5 au 6 juin, à la marée montante, sous l'effet d'une forte houle, le chaland qui soutenait l'arrière du *Pluviôse*, le D.P.42, vient heurter de son fond une ferrure du sous-marin et s'y défonce tandis qu'une des chaînes de suspension se brise sous la violence de la lame. Le chaland coule et s'écrase sur le pont du sous-marin, qui retombe au fond.

Un autre chaland, le D.P.10, le remplace... mais c'est encore du temps perdu. C'est alors que, pendant la



marée basse, le kiosque endommagé du sous-marin émerge d'environ un mètre cinquante. Une vision d'horreur glace le sang des premiers marins qui approchent le dôme de métal : à travers les hublots vitrés, ils aperçoivent un cadavre presque nu. S'agit-il du lieutenant Callot ? En toute hypothèse, l'homme aurait cherché à fuir le sous-marin à la nage.

Étape 4 : L'extraction des cadavres dans le port de Calais - 12 juin - 21 juin 1910

Il serait possible de mener l'épave sur un fond de sable un peu plus élevé afin d'en extraire les corps à marée basse puis de les mettre en bière. Mais les autorités préfèrent reprendre les opérations de traction vers le port, malgré la tempête qui ne cesse de ralentir le mouvement. Il faut attendre le 12 juin pour que le *Pluviôse* puisse pénétrer dans le port sans encombre grâce au savoir-faire du pilote Courguinois Eugène Rivet, qui parvient à bien négocier la navigation dans le chenal. Il est 03h00 du matin quand le sous-marin atteint le bassin longeant le Courgain (le quartier des pêcheurs de Calais), au pied de la colonne Louis XVIII. L'extraction des corps va prendre une dizaine de jours, accroissant la douleur des familles des victimes, déjà tellement éprouvées. Des palissades de deux mètres de haut doivent assurer la plus grande discrétion aux opérations destinées à récupérer les cadavres. Un service d'ordre empêche une foule voyeuriste d'approcher du quai. Les corps,

Le *Pluviôse* approche du port. Les sauveteurs découvrent le cadavre du lieutenant Callot (DR)



Wilhelm Gustloff

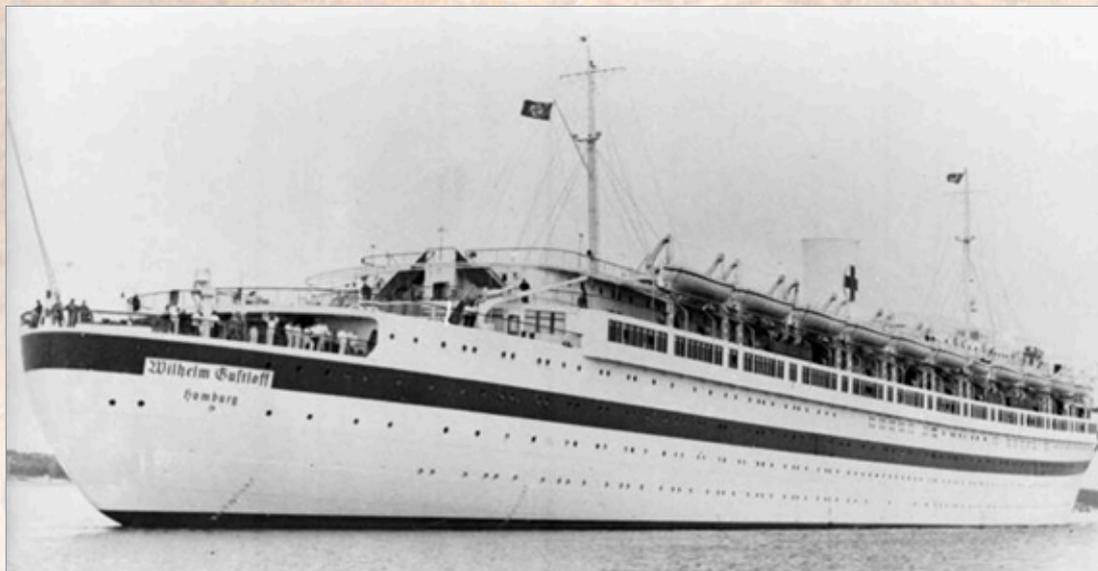
LE DESTIN TRAGIQUE OUBLIÉ (2)

Par Jean-Luc Fouquet

Dès la mi-septembre 1940, le *Wilhelm Gustloff* est transformé avec apposition d'une large bande verte sur les flancs, caractéristique des navires-hôpitaux. (DR)

À l'automne 1940, le navire-hôpital est envoyé dans le port de Dantzig après la chute de la Pologne. À remarquer, le long appendice fixé sur l'étrave, probablement un système anti-magnétique contre les mines. (©Bundesarchiv)





La vue complète du navire, lors de son retour de Narvik en juillet 1940, laisse apparaître la large bande verte et la grande croix rouge masquant sur la cheminée l'insigne de la KDF. (©Bundesarchiv)

LAZARETTSCHIFF

Dès le 2 septembre, le *Wilhelm Gustloff* est réquisitionné par la Kriegsmarine, dans un premier temps comme bâtiment auxiliaire. Aucune vision quant à l'avenir, notamment pour les 417 membres d'équipage. Pour eux l'attente fut brève car le jour même la majorité fut congédiée, le navire ne conservant qu'un équipage minimal, dont le capitaine, pour la maintenance.

Le 9 septembre la décision est officielle : le paquebot devient un navire-hôpital. En fait cette décision a été prise longtemps avant. Dès son arrivée au pouvoir Hitler a prévu une extension vers l'Est pour fournir de nouveaux territoires, Lebensraum, aux populations aryennes. Cela impliquait évidemment un conflit qui pouvait être très meurtrier. Aussi, dès 1936 l'état-major estima avoir besoin de sept navires hôpitaux et, du fait de sa taille, le *Wilhelm Gustloff* intégra ce plan après son lancement.

Ainsi, dès l'entrée en guerre le paquebot est transformé pour sa nouvelle mission. Les aménagements intérieurs sont modifiés pour recevoir 500 lits ainsi que des salles de soins et des blocs opératoires. Pour l'apparence extérieure, le navire, conformément

aux règlements de la Convention de Genève, voit sa coque peinte en blanc et ceinte sur toute sa longueur d'une bande verte de 90 cm de large. Sur la cheminée l'insigne de la KDF est remplacé par une grande croix rouge.

Ainsi modifié, devenant le *Kriegslazarettsschiff D*, il quitte Hambourg le 27 septembre pour mouiller près de Dantzig où les combats sont presque terminés. Mais, assez ironiquement, les premiers patients sont surtout des soldats polonais, 685 blessés à évacuer. Seuls 10 Allemands sont embarqués, survivants du dragueur de mines *M-85* coulé par une mine polonaise le 1^{er} octobre.

Le *Gustloff* retourne ensuite début octobre vers Dantzig, juste en face des ruines du fort de Westerplatte où avaient eu lieu les premiers combats en tant qu'hôpital de réserve. Mais il reçoit l'ordre de se rendre à Gdynia, rebaptisé Gotenhafen - « le port des Goths » - pour participer à l'évacuation de populations allemandes. En effet, selon le pacte Germano-Soviétique, la partie orientale de la Pologne doit revenir à l'URSS et, du fait, les populations allemandes, Volksdeutsche, sont rapatriées vers le territoire du Reich. Les paquebots *Sierra Cordoba* et *General von Steuben* participent à la mission tandis que le



En juillet 1940, le *Gustloff* ramène de la campagne de Norvège les soldats blessés. Ambulances et civières sont en attente du débarquement. (DR)

LA MARINE MODERNE

Par Jean Moulin

Le Charles de Gaulle (R 91) après la modernisation de 2017-2018. (© Seaforces)

Le Charles de Gaulle (R 91) en février 2019 avec 32 Rafale, 2 Hawkeye, un Caïman et un Dauphin Pedro. (© Marine nationale)



Les marines de la Seconde Guerre mondiale sont bien connues et la documentation sur les événements et les matériels est pléthorique. Celle sur la période 1945-2022 est globalement correcte mais plus limitée. Une évolution constante aboutie aux marines actuelles qui sont souvent mal connues, la Marine nationale comme les autres...





La plus grande catastrophe maritime au monde

Par Jean-Yves Brouard

Voici l'exceptionnelle et dramatique histoire du paquebot allemand *Cap Arcona* fuyant, en 1945, les atrocités des troupes soviétiques.

Les cheminées du beau paquebot allemand *Cap Arcona* sont blanches avec le « top » rouge. On aperçoit le court de tennis, aux dimensions réglementaires, sur l'arrière du pont supérieur. (DR.)

Construit dans les années 1920 par la compagnie allemande Hamburg-Südamerikanische comme un compagnon de son *Cap Polonio*, lequel avait été racheté à la Grande-Bretagne, le *Cap Arcona* est entré en service en novembre 1927. Son luxe, ses caractéristiques lui valent le surnom de « Reine de l'Atlantique sud ». En 12 jours, il effectue la liaison entre l'Allemagne et Buenos Aires. Mais un jour, début décembre 1928, un événement, étrangement prémonitoire, se déroule lors d'une arrivée à Rio Janeiro où le paquebot fait souvent escale. À bord, un passager remarquable : le pionnier de l'aviation Alberto Santos-Dumont, un Brésilien longtemps installé en France. Il retourne une nouvelle fois au pays car il doit inaugurer une avenue de Rio qui va porter son nom.

Mais l'aviateur n'a plus le moral. Malade, souffrant de sclérose en plaques, faussement accusé d'espionnage durant la Première Guerre mondiale, il est surtout farouchement et publiquement opposé à l'utilisation des avions dans un but militaire. Il n'admet pas que le plus lourd que l'air dont il fut un des précurseurs puisse provoquer la mort.

À l'approche de Rio, certains intellectuels brésiliens décident de rendre hommage à Santos-Dumont. On affrète deux avions qui devront effectuer des « ronds dans l'air » au-dessus du paquebot en approche et lancer des fleurs et des messages de bienvenue accrochés sous de petits parachutes. L'un des deux

avions, un Dornier Wal baptisé du nom de l'aviateur, piloté par un Allemand, emporte plusieurs passagers. L'avion « Santos-Dumont » arrive mais, depuis le pont du *Cap Arcona*, l'invité d'honneur, en connaisseur, voit que l'appareil négocie mal un virage. Le Dornier disparaît du champ de vision. Ce n'est que plus tard, toujours à bord du paquebot, et avant même l'accostage à Rio, que Santos-Dumont apprendra la tragédie : l'avion portant son nom a fini par s'écraser en mer, tuant sur le coup les passagers.

C'est un nouveau coup dur pour Santos-Dumont, qui ne s'en remettra pas. D'aucuns disent que cet accident accélérera son déclin puisqu'il finira par se suicider en 1932. Quand on sait que le *Cap Arcona* lui-même disparaîtra victime d'avions de guerre... Mais nous n'en sommes pas encore là.

Le paquebot possède tout le luxe et toutes les commodités d'un grand liner transatlantique de l'époque : une piscine intérieure, un jardin d'hiver, un gymnase, de vastes salons, l'équivalent d'un centre commercial avec des magasins comme un fleuriste, un tailleur, un fabricant de chaussures artisanales, le premier véritable court de tennis, etc. Ainsi qu'une laverie, une imprimerie, un chenil avec ses serveurs, un hôpital moderne, des cabines téléphoniques, des ascenseurs... Surnommé (entre autres...) « Lucky Lady » (la dame chanceuse), le *Cap Arcona* connaît un début de carrière sous de bons augures. Il effectue également des croisières annuelles, très prisées du