



FRÉGATE FURTIVE SURCOUF

ORGANISATION DU BORD

Par Raymond Reboul

Ce type de bâtiment a déjà été présenté dans le numéro 16 de Navires & Histoire, aussi je ne reviendrai pas sur ses caractéristiques, mais sur les « différents Surcouf », quelques « métiers » de la Marine et l'organisation du bord.

Le Surcouf, arborant le grand pavois lors des fêtes de la Mer en 2007.

Bâtiments ayant porté le nom de Surcouf
5 bâtiments ont porté le nom du célèbre corsaire. Nous retiendrons toutefois les 3 derniers :

Le Sous-marin

Lancé en 1934, c'était le plus grand sous-marin de son époque (110 m de long pour 3300 T)
Il était armé de 12 tubes lance-torpilles, une tourelle double de 203 mm et un hydravion.
En 1940, il a pu, lors de l'invasion allemande, quitter Brest pour rallier les FNFL.
Il sera perdu en février 1942, abordé par un cargo américain dans les eaux des Antilles et tout son équipage (105 hommes, dont son commandant, le CF BLAISON *) sera porté disparu.
* un aviso du type A69 le F793 a porté son nom.

L'Escorteur d'Escadre

Lancé en 1951, il était le premier d'une série de 18 escorteurs d'escadre.
Le Surcouf était armé de 3 tourelles doubles AA de 127 mm, de 3 tourelles doubles AA de 57 mm

et de 4 plateformes triples de torpilles de 550 mm.
En 1961, il a été transformé en conducteur de flottille afin de recevoir un amiral et son état-major.

Sa silhouette s'est vue modifiée puisque son roof avant a été rehaussé et il a perdu 2 plateformes de lance-torpille et une tourelle double de 57 mm.
Le 16 juin 1971, il a été abordé par un pétrolier soviétique. Il fut pratiquement coupé en deux au niveau du télépointeur de 127 mm et l'on eut à déplorer la disparition de 9 marins plus un grand brûlé.

Lors du remorquage, l'avant se détacha et coula. La partie arrière ramenée à Toulon servit de cible et fut coulée en mer en 1972.

La Frégate furtive

Mise en service en 1997, le *Surcouf* est le 2^{ème} bâtiment d'une série de cinq, tous basés à Toulon

La ville marraine de la frégate depuis 2000 est la ville de Saint-Malo où est né Robert Surcouf en



L'arbre généalogique de Robert Surcouf.

1773. Il faut savoir que le *Surcouf* entretient des liens très forts avec la ville de Saint-Malo.

Quelques marins du bord

Le Capitaine d'Armes

Figure incontournable des bâtiments de notre Royale, le Capitaine d'Armes est aussi surnommé le « Bidel », en référence à un certain compteur de fauves du XIX^{ème} siècle.

À bord du *Surcouf*, il a une formation de fusiliers commando. Ses occupations sont nombreuses :

- Respect de la discipline.
- Participation à la vie courante du bord.
- Rédaction de la feuille de service avec le bilan des activités prévues pour le lendemain.
- Désignation des corvées (vivres, couchage, détails).

Suivi embarquement ou débarquement du personnel.

Rapport avec les gendarmes maritimes. Vérification de la bonne tenue des postes de combat et divers exercices.

Il participe à l'entraînement d'une section constituée de 18 hommes du bord, tous volontaires, qui suivront un entraînement spécial (tir, combat rapproché...) et qui formeront une équipe de visite pour contrôler tout bâtiment suspect. Ils peuvent aussi former une brigade de protection pour évacuation de ressortissants et participer à la protection des intérêts français dans un pays étranger en état de crise.

- Désignation des punitions, il peut y en avoir plusieurs types :
 - Disciplinaire : absence, petit délit.
 - Professionnelle : dans ce cas, il peut y avoir une répercussion sur la carrière du puni.

Portrait et souvenirs du Commandant Blaison en 1942, avec le sous-marin Surcouf.

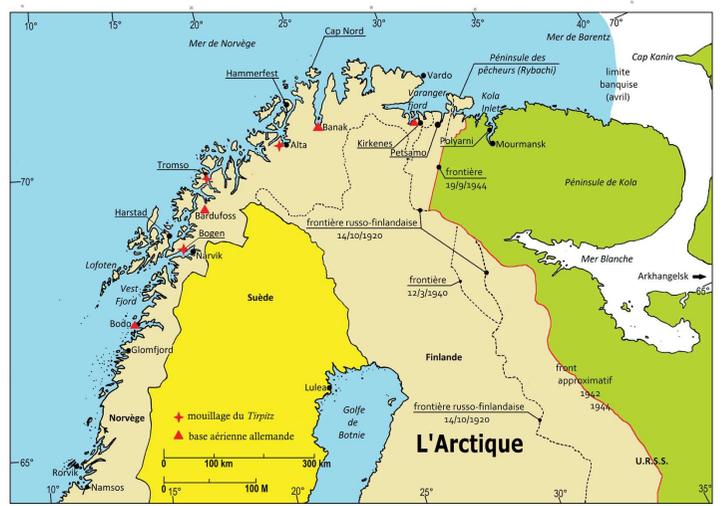


Le fanion de la frégate Surcouf.



LES PORTE-AVIONS EN ARCTIQUE ET EN MER DE NORVÈGE 1941-1945

Par Jean Moulin



Après la campagne de Norvège entre avril et juin 1940, les porte-avions britanniques ont été engagés au large des côtes norvégiennes dans l'attaque du trafic côtier des Allemands et dans l'escorte des convois de Mourmansk, mais le plus spectaculaire reste les raids contre le *Tirpitz*. Les actions des porte-avions en Atlantique Nord ne sont pas traitées dans cet article.

Les attaques de la navigation dans les eaux norvégiennes

Pour les porte-avions britanniques, la campagne de Norvège se termine avec l'arrivée à Scapa Flow de l'*Ark Royal* le 14 juin 1940. Ce dernier gagne alors Gibraltar. Le *Furious* (47)¹ va faire du transport d'avions et les nouveaux porte-avions ne sont pas prêts. L'*Illustrious* (87) ne sera opérationnel qu'en août 1940 et ira en Méditerranée, le *Formidable* (67) en janvier 1941, le *Victorious* (38) en mai 1941 et l'*Indomitable* (92) en novembre 1941.

Après une mission de transport, le *Furious* retrouve la Home Fleet et embarque les squadron 801 (neuf chasseurs-bombardiers Blackburn Skua), 816 et 825 (neuf bombardiers-torpilleurs Fairey Swordfish chacun). Du 6 au 9 septembre 1940, il fait un raid en envoyant trois vagues contre le trafic allemand sur la côte centrale de Norvège, qui apparemment tombe dans le vide.

Le 22 septembre, Le *Furious* (toujours avec les 816 et 825) lance dix Swordfish et six Skua sur Trondheim. Trois navires et des citernes sont visés sans résultat, mais un Skua et cinq Swordfish ne rentrent pas, un chasseur et deux Swordfish atterrissent en Suède.

Un autre raid est réalisé le 16 octobre avec onze Swordfish du 816 et trois Skua du 801 sur des citernes et une base d'hydravions près de Tromsø.

Les opérations du *Furious* en septembre 1940 sont marquées par la première attaque à la torpille de nuit par le 825 et en octobre par la perte de



1 - Le (47) indique la marque de coque du bâtiment (*pennant number anglais*). Il n'est que rarement porté sur les grands navires britanniques.

Le croiseur lourd Suffolk dans la Tyne le 30 juin 1942. Classe Kent, il est en service de 1928 à 1946. (IWM)

six avions et la destruction d'un tanker près de Tromsø. Faute de porte-avions disponible, les opérations en mer et sur la côte de Norvège vont pratiquement se limiter à des reconnaissances jusqu'en juillet 1941.

1941

La guerre germano-soviétique qui commence le 22 juin 1941, relance les opérations en Arctique. Les Britanniques et les Soviétiques ayant un ennemi commun vont coopérer. Les premiers, avec les Américains, vont soutenir les seconds en leur envoyant armement, munitions et ravitaillement. La route la plus courte est celle de l'Arctique et un système de convoi est établi. Les convois aller (désignés PQ puis JW) sont généralement formés en Islande et gagnent Mourmansk ou Arkhangelsk en passant au large du cap Nord. Les navires déchargés repartent en sens inverse avec les convois QP puis RA, qui croisent les convois aller pour bénéficier d'une couverture commune. Les convois sont directement escortés par des escortes (destroyers, frégates, corvettes) et couverts, à distance, par la Home Fleet avec un ou deux cuirassés, croiseurs, destroyers et souvent un porte-avions.

Une première opération couvre le passage du mouilleur de mines *Adventure* (M23) qui livre des mines marines aux Soviétiques à Mourmansk. Le *Furious* et le *Victorious*, les croiseurs *Devonshire* (39), *Suffolk* (55) et quatre destroyers constituent la force P commandée par le contre-amiral Wake-Walker. Le 30 juillet, vingt bombardiers-torpilleurs Fairey Albacore et neuf chasseurs biplaces Fairey Fulmar du *Victorious* attaquent Kirkenes et neuf Albacore, neuf Swordfish et six Fulmar attaquent Petsamo. L'escadre est couverte par quatre



Un Hawker Sea Hurricane Ib (P2886) du squadron 768, version navalisée (voir la crocette) du chasseur Hurricane de la bataille d'Angleterre. (IWM)



Le *Victorious* le 27 octobre 1941. Deuxième porte-avions classe *Illustrious*, il est armé le 29 mars 1941, attaque le *Bismarck* le 25 mai est pratiquement reconstruit de 1950 à 1958 et est désarmé en novembre 1967. (IWM)

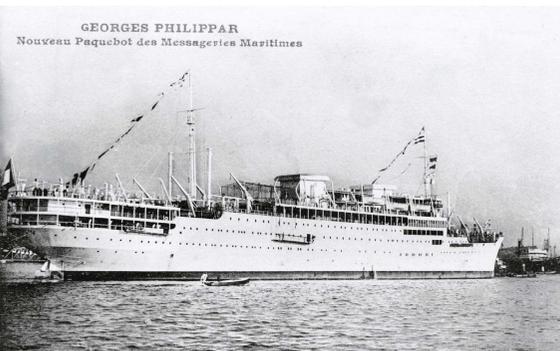
Les Messageries Maritimes et le paquebot *Georges Philippar*, éphémère nautaphte de la ligne d'Extrême Orient des Messageries Maritimes



Par Alain Spohr

Médaille commémorative. D'un côté, le paquebot *Georges Philippar*. De l'autre, le buste de *Georges Philippar*, Président des Messageries Maritimes par August Maillard. (Collection Watin-Augouard. Une médaille similaire avait été éditée lors de l'exposition française au Caire en 1929)

Carte postale du *Georges Philippar* sous grand pavois. Issue d'une série de photos prises à Marseille en janvier 1932. (DR)



1 - Les Messageries Maritimes (MM) se remettent des destructions de la Grande Guerre.

En 1914, la flotte des Messageries Maritimes est forte d'une soixantaine de navires desservant de nombreuses lignes liées à la présence et à l'influence de la France en Méditerranée et à l'est de Suez. Pendant la Grande Guerre, la compagnie est chargée du transport de troupes et de matériels nécessaires aux complexes opérations militaires en Méditerranée, puis en mer Noire, ainsi que de l'acheminement des approvisionnements vers la métropole. Un tiers de la flotte va disparaître, principalement victime des sous-marins allemands et autrichiens déployés en Méditerranée. Pour en savoir plus, on peut se référer à l'intéressant et émouvant ouvrage édité par les MM en 1921 «*La Compagnie des Messageries Maritimes et la Guerre*».

La guerre finie, les MM reconstituent leur flotte de toutes les façons possibles. Les unités survivantes et celles construites pendant la guerre au Japon

sont d'abord remises en état, puis une douzaine de paquebots coloniaux allemands que l'Angleterre s'était attribués sont finalement récupérés à partir de 1920 et on achète quelques navires d'occasion, dont des survivants de la flotte des Russes Blancs.

Les difficultés de la compagnie sont également financières; la situation qui n'était déjà pas très bonne à la veille des hostilités est devenue désastreuse et l'état est obligé d'intervenir. En décembre 1920, après de longues négociations, les opérations des MM sont scindées en deux. Les lignes dites «contractuelles» nécessaires au service postal et à la présence de la France dans certains pays sont exploitées par la **Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes**, une société appartenant à l'état et opérée par les MM. Bien que subventionnées, ces lignes de prestige sont souvent structurellement déficitaires. Les autres lignes, dites «commerciales», ou «d'intérêt public», restent sous la responsabilité directe des Messageries Maritimes.

C'est dans ce contexte compliqué que les MM reprennent leur activité; il faut attendre 1922 pour que tous les services soient à peu près rétablis. Il est maintenant urgent de construire des navires de remplacement, car cette flotte hétéroclite, constituée d'unités de toutes origines et en plus ou moins bon état, est difficile et coûteuse à exploiter. Grâce aux garanties fournies par l'état c'est enfin possible et, de 1924 à 1935, les MM mettent en service 19 nouveaux paquebots, dont quelques unités prestigieuses.

2 - Les nautaphtes des Messageries Maritimes et le *Georges Philippar*.

À partir de 1927, les Messageries Maritimes étudient les avantages de la propulsion par moteurs diesel et vont finalement la généraliser pour les nouveaux paquebots. Ceux-ci vont s'appeler des **nautaphtes**; c'est un néologisme inventé par les MM pour désigner ce que le monde maritime appelle universellement un **motorship**.

S. S. THÉOPHILE-GAUTIER
Nouveau Paquebot des Messageries Maritimes



Carte postale du *Théophile Gautier*. Prototype des navires à moteur diesel des Messageries Maritimes (un MS et non pas SS comme indiqué). Paquebot de 8 200 tonnes, construit en 1927 par les ACF. Coulé en 1941 en mer Egée par un sous-marin britannique. Son aspect reste conventionnel avec 2 grandes cheminées. (DR; collection AS)

Les moteurs diesel sont utilisés pour la propulsion des navires depuis le début du 20^e siècle.

Le *Selandia*, cargo mixte danois de 5000 t de déplacement mis en service en 1912, est généralement considéré comme le premier navire océanique à propulsion diesel; *Selandia* donne toutes satisfactions. Puis les moteurs diesel évoluent, devenant de plus en plus puissants, performants et fiables, bien adaptés à la propulsion des paquebots intermédiaires navigant à vitesse moyenne sur des lignes longues. Ils ont de nombreux avantages :

- **Un gain de place et de poids.** Les moteurs sont plus compacts que les chaudières et turbines, la disposition des soutes à fuel est plus simple et les volumes de soutage d'eau douce sont réduits.

- **Une réduction des coûts d'opération et de maintenance.** La consommation de combustible est réduite grâce à un meilleur rendement. La simplification et la réduction du nombre des

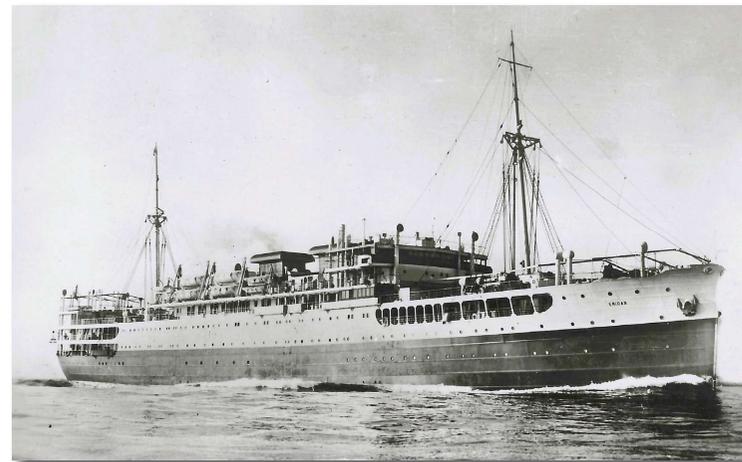
équipements permettent aussi de réduire de façon importante les effectifs du service machines.

- **Une plus grande souplesse d'opération.**

Il n'est pas nécessaire de garder les machines principales en marche au cours des escales et les préparatifs avant l'appareillage sont limités.

Les Britanniques construisent des motorships pour les lignes d'Afrique et d'Amérique du Sud. Tous les nouveaux paquebots des lignes postales des Pays-Bas vers l'Indonésie sont des motorships et les Italiens construisent les plus grands navires de ce type ! Les armateurs français hésitent encore à se lancer dans cette voie. Il faut bien dire que l'industrie des moteurs diesel de grande puissance est alors très en retard en France. Les moteurs sont souvent produits sous licence MAN, Sulzer ou Burmeister & Wain, avec une grande dépendance envers les bailleurs de licences.

Une importante série de 8 paquebots à moteurs diesel va être construite par les Messageries Maritimes.



Cette photo de l'*Éridan* montre bien les formes anguleuses et les cheminées en «pots de fleurs» typiques des nautaphtes. Paquebot de 9 900 tonnes, construit en 1929 à La Ciotat, il sert la cause alliée pendant la guerre. Reconstitué en 1951, il est ferrailé en 1956. (DR; collection AS)

Les douaniers au temps de la marine à voiles

Par Rémy Scherer

1719, les pataches de la Ferme Générale

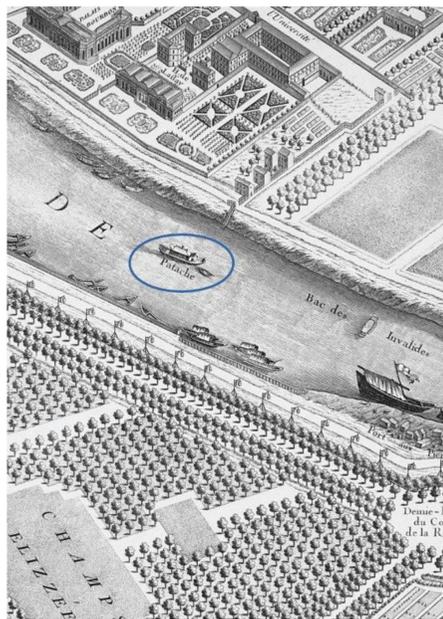
En 1681, Colbert, ministre de Louis XIV, regroupe les « Fermiers » dans une Ferme générale. Elle a pour mission de prendre en charge la recette des impôts indirects, des droits de douane, des droits d'enregistrement et des produits domaniaux. C'est un corps de financiers qui « prend à ferme » les revenus de la royauté. Les dirigeants et actionnaires de cette compagnie financière chargée du recouvrement de l'impôt sont appelés les « fermiers généraux ». La Ferme Générale disparaîtra le 20 mars 1791. Déjà, sous Philippe Auguste, roi de France de 1180 à 1223, le pouvoir royal adjugeait à une personne, pour un temps déterminé et pour une certaine somme, le droit de percevoir tous les revenus de la Couronne. L'adjudicataire, pour le temps du bail, était dénommé prévôt. Les agents de la Ferme sont surnommés « gabelous », dérivé de la gabelle, l'impôt sur le sel. Les brigades des Fermes sont chargées de réguler, encadrer et surveiller le commerce et la contrebande.

L'expansion du commerce maritime nécessite de nombreux contrôles, avec pour corollaire une contrebande active. La surveillance du littoral est assurée par des brigades terrestres de « gabelous », pour prévenir et réprimer les débarquements et embarquements de marchandises hors de l'enceinte des ports où se trouvent les bureaux de perception. Le tracé arpenté par les agents deviendra le « sentier des douaniers », qui sera doté d'habitations sommaires, nommées ensuite « cabanes des douaniers ». Pour une meilleure efficacité, les agents sont progressivement dotés d'embarcations, dénommées « pataches », qui permettent de surveiller les côtes, de contrôler les navires à l'ancre, et de s'opposer aux débarquements frauduleux. Ils interviennent aussi lors des sauvetages des hommes et protègent du pillage les cargaisons des navires échoués. À l'origine, la patache est un bateau fluvial à fond plat, avec lequel les agents chargés de la gabelle surveillent et contrôlent les chalands, barques et autres bateaux de transport, pour lutter

Portrait de Jean-Baptiste Colbert par Philippe de Champaigne.
(Metropolitan Museum of Art, New York)



Plan de Paris de Turgot. (1734-1736, Bibliothèque nationale de France)



Le cotre Le Furet quittant le port de Dieppe en 1827 par Ambroise Louis Garneray. (Musée de Dieppe)

contre les contrebandiers, les faux-sauniers. Le terme de patache devient ensuite générique pour tous les types de navires utilisés par les agents de la Ferme et ensuite par ceux de la douane.

Les pataches, installées à l'entrée des ports ou sur les fleuves par les Fermiers généraux, sont des bureaux flottants pour la recette des gabelles. Une représentation de Paris de Turgot (1730) montre la présence de pataches d'octroi sur la Seine, aux deux points d'entrée et de sortie de Paris. L'illustration du plan de Paris de Turgot indique une patache située non loin de l'hôtel de Lassay, proche de l'actuel pont de la Concorde. La patache est généralement une grosse gabare en bois, à l'ancre, sans mâts ni voiles. C'est une habitation sur l'eau qui abrite les préposés résidant à bord, de jour comme de nuit. Ils y enregistrent les déclarations des bateliers, perçoivent les droits établis selon le tarif en vigueur affiché sur une pancarte bien en vue. Ils inspectent les cargaisons des embarcations qui doivent s'amarrer à contre-bord pour éviter toute fraude à l'assiette du paiement des droits. Des embarcations plus petites, déplacées à l'aviron, sont utilisées pour surveiller les

alentours et poursuivre les fraudeurs. En Normandie, les brigades sont dénommées « biscayennes ». La Ferme du tabac dispose d'un dispositif maritime comprenant une centaine d'hommes naviguant à bord de pataches, de canots ou de « cutters navires », c'est-à-dire des cotres.

Pour renforcer les contrôles, le 19 mars 1719, le régent Philippe d'Orléans, Louis XV étant âgé de neuf ans, autorise les équipages à aborder de gré ou de force, dans l'étendue de deux lieues au large des côtes du royaume et îles adjacentes, les petits bâtiments au-dessous de 50 tonneaux, de les visiter, et de les arrêter, les saisir et les amener au port le plus prochain, s'ils sont chargés de tabac en tout ou partie. Cette distance sera portée à quatre lieues en 1817 et deviendra plus tard le rayon maritime de la douane. Les bâtiments doivent alors porter pavillon blanc. Les équipages sont formés de marins, avec les grades de patron, de sous-patron et de matelot. Les agents interviennent aussi dans une bande côtière d'une vingtaine de kilomètres de profondeur.

Les embarcations, comprenant généralement un sous-patron et deux matelots, stationnent à la



Deux pataches surveillant le trafic à Paris, face au Jardin Royal. Peinture de Jean-Baptiste Nicolas Raguenet vers 1752. (Musée Carnavalet, Histoire de Paris)

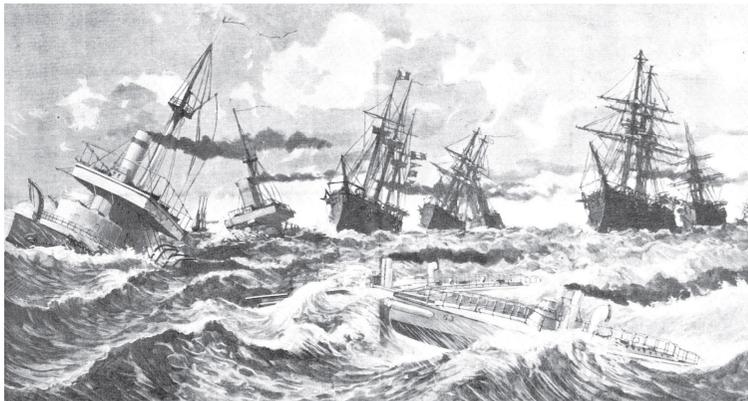
LES GARDE-CÔTES CUIRASSÉS DE LA MARINE FRANÇAISE



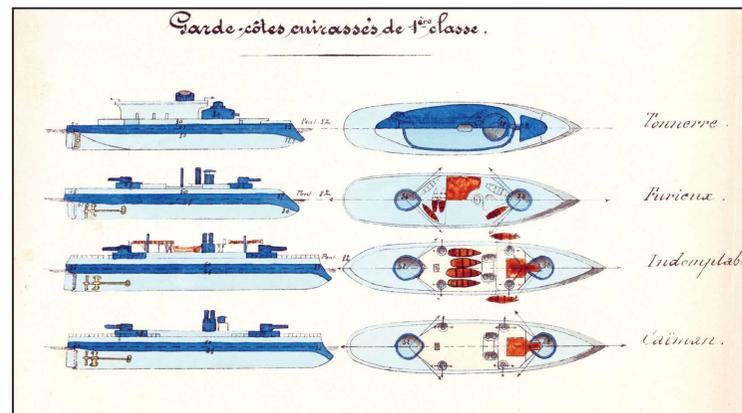
La batterie flottante Lave, qui participa à la destruction du fort de Kimburn. (DR)

Ils étaient des navires inutiles, et ils n'ont jamais eu de fait d'armes remarquable, à part deux d'entre eux au crépuscule de leurs carrières. Ils avaient des qualités nautiques déplorables, une valeur militaire encore plus discutable, mais ils étaient présents dans les annuaires des flottes de combat durant au moins cinq décennies. Les garde-côtes cuirassés, ou cuirassés garde-côtes, ont disparu des mémoires collectives, mais n'en restent pas moins des navires mémorables de par leur anachronisme technique, victime des doctrines de la Jeune École. Ce courant de pensée navale consistait à réduire la construction des grands cuirassés au profit d'un grand nombre de petits bâtiments, tels que les croiseurs, les torpilleurs et les garde-côtes qui pouvaient, théoriquement, protéger nos rades et bases maritimes.

En 1840, avec l'avènement de la vapeur sur certains navires de la flotte française, le lieutenant de vaisseau (futur vice-amiral) Labrousse, déclara qu'il était dorénavant possible de reprendre la doctrine du combat par le choc avec efficacité. Le 4 juillet 1849, le Conseil des Travaux examina le projet d'un navire équipé d'un éperon, mais sans canons ni mâts. Par ailleurs, durant la guerre de Crimée, les successeurs des batteries flottantes remportèrent un succès relatif lors de la destruction de la forteresse de Kimburn. Le 25 janvier 1859, le Conseil des Travaux spécifiait alors que ces navires allaient former une classe qui leur était propre et être étudiés comme garde-côtes inspirés des monitors américains. Ils devaient cependant être équipés d'une artillerie et d'un blindage.



Une belle représentation des idées de la Jeune École. Torpilleurs, garde-côtes cuirassés, croiseurs, le tout fortement malmené par gros temps. (DR)



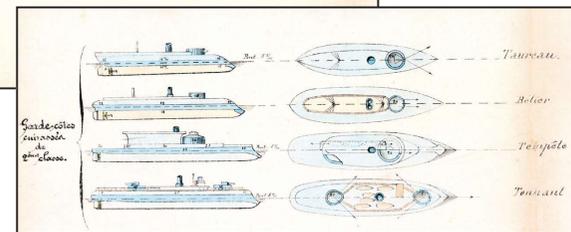
Ces fameux monitors étaient apparus durant la guerre de Sécession, faisant quelques actions d'éclat lors du blocus du Nord sur la Confédération. Pour libérer les voies commerciales, le Sud en viendra à construire le *Merrimack*, qui eut comme réponse le *Monitor*. Ils s'affronteront durant le premier combat opposant des cuirassés lors des batailles d'Hampton Roads, mais ceci est une autre histoire. En revenant en France, vers 1862, le préfet maritime de Toulon, le vice-amiral Bouët de Willaumez, demanda des projets de navires capables de protéger les ports et les côtes. Ils devaient être munis d'un éperon, pour le combat par le choc, avec un faible tirant d'eau, pour naviguer sur les hauts fonds, et d'une artillerie puissante. Les caractéristiques sommaires des garde-côtes cuirassés étaient ainsi annoncées. Ainsi, les états-majors s'enthousiasmaient pour ces nouveaux bâtiments spécialisés dans la protection rapprochée de la façade maritime française et nous irons même jusqu'à acheter à prix d'or des navires totalement inefficaces de l'autre côté de l'Atlantique.

LE TAUREAU

Le 5 septembre 1865, le ministre de la Marine Chasseloup-Laubat ordonne la construction de la première « batterie à hélice et à tour pour la défense des rades ». Celle-ci est conçue par le directeur des constructions navales, Dupuy de Lomé. Sous la dénomination de Bâtiment spécial, les plans du futur *Taureau* sont approuvés le 9 septembre 1863. Une pièce de gros calibre est installée à l'avant, mais elle est uniquement destinée à préparer un inévitable éperonnage.

De par sa conception, on constate rapidement que le *Taureau* ne peut guère être opérationnel en dehors des rades.

Le *Taureau* est mis sur cale le 5 octobre 1863 à l'arsenal de Toulon, il a été et lancé le 10 juin 1865. Les œuvres vives sont en bois et les œuvres mortes sont en fer. Il est muni d'un éperon conique en bronze de onze tonnes, dont la saillie est à 2,50 mètres sous la flottaison.



DIMENSIONS ET DÉPLACEMENT

Longueur hors tout	: 63,12 m
Largeur	: 14,50 m
Profondeur de la carène	: 4,60 m
Tirant d'eau AR	: 5,35 m
Déplacement à pleine charge	: 2718 t

ARMEMENT

1 pièce de 240 mm sur plate-forme tournante

PROTECTION

Ceinture	: 150 mm
Couronne de la plate-forme	: 120 mm
Pont	: 50 mm
Poids du blindage	: 691 t

MACHINES

Chaudières	: 8 à 3 foyers
Machines	: 2 horizontales à 2 cylindres
Puissance aux essais	: 1920 CV
Charbon	: 170 t
Autonomie	: 700 MN à 8,5 nd
Vitesse maximale aux essais	: 12,58 nd
Hélices	: 2 de Ø 3,80 m
Gouvernail en bois	: 1 de 7,97 m2

DIVERS

Drome	: 1 canot de 8 m – 1 canot de service de 7,50 m 1 baleinière de 7 m – 1 baleinière de 8,50 m 1 youyou de 5 m – 1 plate de 3,50 m
Ancre	: 2 à jas de 2,190 t
Équipage	: 150 officiers, officiers-mariniers et matelots