L'Alsace, une Frégate multimission à capacité de défense aérienne renforcée

Par Raymond Reboul

FREMM Alsace, *appontement de Mihaud, Base Navale de Toulon.*

Historique de la construction

Dans les années 2000, la Marine nationale avait envisagé de remplacer les frégates F67 et F70 vieillissantes. Une première collaboration réussie avec la société Fincantieri en Italie avait permis de construire quatre frégates de défense aérienne (programme Horizon), deux italiennes et deux françaises de 7 050 t. Les deux frégates françaises (Forbin et Chevalier Paul), puissamment armées et capables de suivre simultanément un millier de pistes, ont remplacé les frégates Suffren et Duquesne.

Fort de cette expérience, il a été décidé, en 2008, un nouveau partenariat avec la même société italienne pour construire des frégates de 6 000 t les FREMM pour FRégate Européenne Multi Missions.

Ce programme prévoyait 11 bâtiments pour l'Italie et 17 pour la France (ramené à huit pour cause de restrictions budgétaires).

Les FREMM italiennes ont un aspect différent des françaises et sont « chargées dans les hauts », ce qui leur donne une silhouette différente. Sur les superstructures, deux mâts, dont un qui est imposant et supporte le radar EMPAR. En ce qui concerne l'armement, un canon OTO Melera de 127 mm à l'avant et un canon OTO Melera de 76 mm AA compact au-dessus du hangar hélicoptère. Le premier de série a été le Carlo Bergamini.

Exportation :

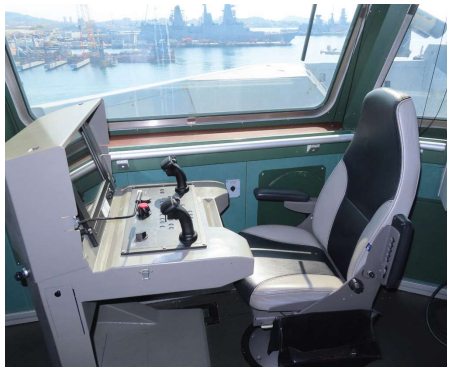
Une pour la Marine marocaine lancée en 2011, construite par Naval Group à Lorient et trois pour la Marine égyptienne. Elles ont été lancées entre 2012 et 2020 (une construite par Naval Group Lorient et deux par Fincantieri La Spezia).

Fidèle à ses traditions, cette série de bâtiments porte un nom de Provinces françaises (on se souvient de l'escorteur rapide l'*Alsacien*, 1957-1981). La première FREMM étant l'*Aquitaine* mise en service en 2013. Suite au retrait des frégates *Cassard* et *Jean Bart*, il a été décidé que les deux dernières FREMM (*Alsace* et *Lorraine*) posséderaient les mêmes capacités anti-sous-marines que les six premiers bâtiments, n'auraient pas de missile de croisière naval, mais disposeraient des capacités de défense aérienne renforcées : les quatre lanceurs SYLVER permettent le lancement de 32 missiles ASTER 15 et ASTER 30. Elles possèdent également une version plus puissante du radar de veille multifonctions HÉRACLÈS et sa mâture est profilée pour réduire le masque radar sur l'arrière.

À gauche :
Mât Taille de guêpe.

À droite :
Radar tridimentionnel multimission HERACLES.

Passerelle de navigation.



Console de tir de 20 mm téléopéree.

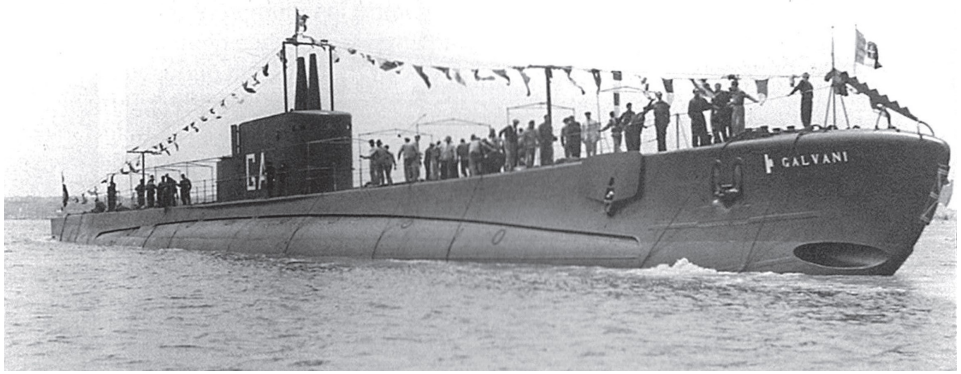
Poste de conduite de manoeuvre extérieures.

Plage avant , gros plan sur canon OTO MELERA de 76 mm.

Plage avant avec lanceur SYLVER et canon de 76 mm.

LES SOUS-MARINS ITALIENS

Troisième partie par René Alloin



Lancement le 22 mai 1938 à Tarente du Luigi Galvani. *(Storia Militare)*

Le Luigi Galvani *appareille de Tarente pour effectuer ses essais en mer en 1938. (Storia Militare)*

LUIGI GALVANI

Il est mis sur cale au chantier naval Franco Tosi SA à Tarente le 3 décembre 1936, lancé le 22 mai 1938 et mis en service le 29 juillet 1938. Il est affecté au XLIV[e] Escadron du IV[e] Groupe de Tarente.

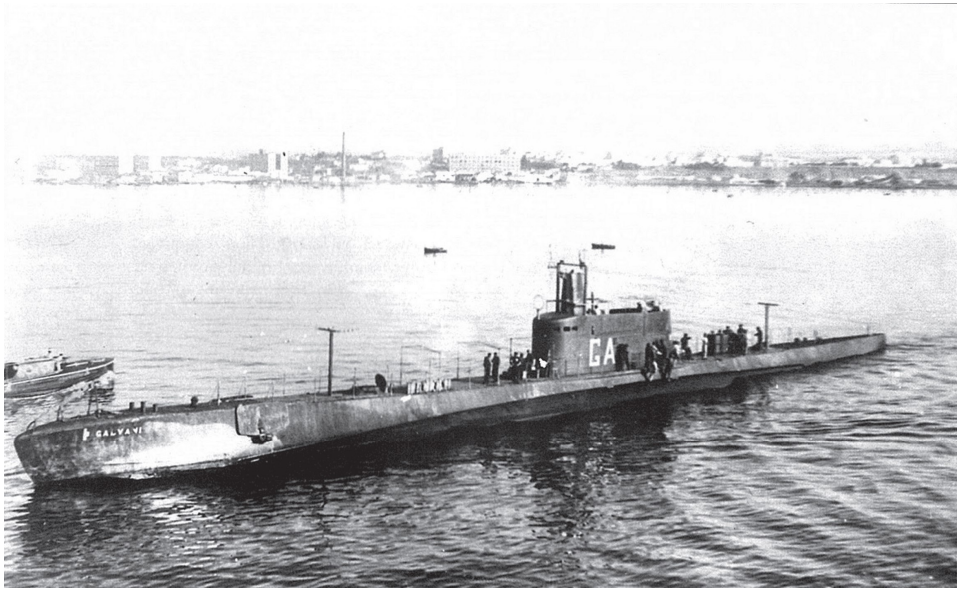
Le *Galvani* est transféré en Afrique orientale et effectue d'intenses entraînements et de nombreux exercices depuis la base de Massawa. Pour une majorité des membres de l'équipage, ce type d'affectation, éloigné de milliers de kilomètres de l'Italie et sous la chaleur torride de cet endroit, est considéré comme une punition.

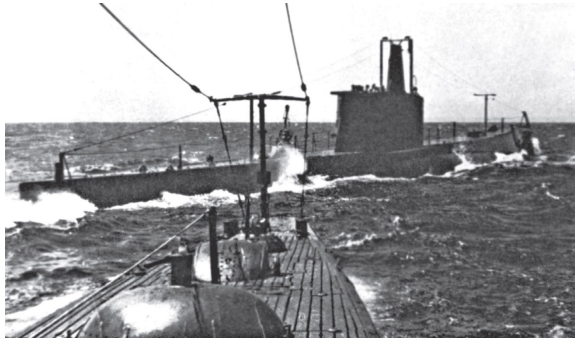
Activité opérationnelle au cours de la 2[e] GM

Lors de l'entrée en guerre de l'Italie, le 10 juin 1940, le *Luigi Galvani* est toujours à Massawa, affecté au LXXXI[e] Escadron qui regroupe l'*Alberto Guglielmotti*, le *Galileo Ferraris* et le *Galileo Galilei*. Ce même jour, sous le commandement du CC Renato Spano, il appareille pour une zone d'embuscade située à l'embouchure du golfe d'Oman, sur le parcours des pétroliers venus charger le précieux carburant. La mission est prévue pour durer vingt-huit jours, la période la plus longue et la plus éloignée de la base des sous-marins de Massawa. Le 13 juin, il prononce une attaque, à quinze milles au nord-ouest de l'île Périm sous Protectorat d'Aden et appartenant aujourd'hui au Yémen, contre un croiseur et un destroyer britanniques, mais sans succès.

Après avoir quitté la mer Rouge et fait le tour de la péninsule arabique, le soir du 23 juin, le *Galvani* atteint sa zone d'activité dans le golfe persique. Hélas pour lui, le 19 juin, le sous-marin *Galileo Galilei* est capturé par les Britanniques après un combat contre le chalutier armé HMT *Moonstone,* bientôt soutenu par le *destroyer* HMS *Kimberley* et le sloop HMS *Falmouth*. Si l'on en croit les Britanniques, ils auraient saisi à bord une copie des ordres d'opérations indiquant les zones où doivent procéder les sous-marins de Massawa. Cette affirmation est démentie par les survivants italiens, dont l'enseigne Mazzuchi, qui assurent que tous les documents ont été détruits avant la capitulation et qu'aucun ordre opérationnel écrit ne se trouve à bord, une conférence orale entre le commandement à Massawa et les commandants des sous-marins étant organisée avant chaque mission.

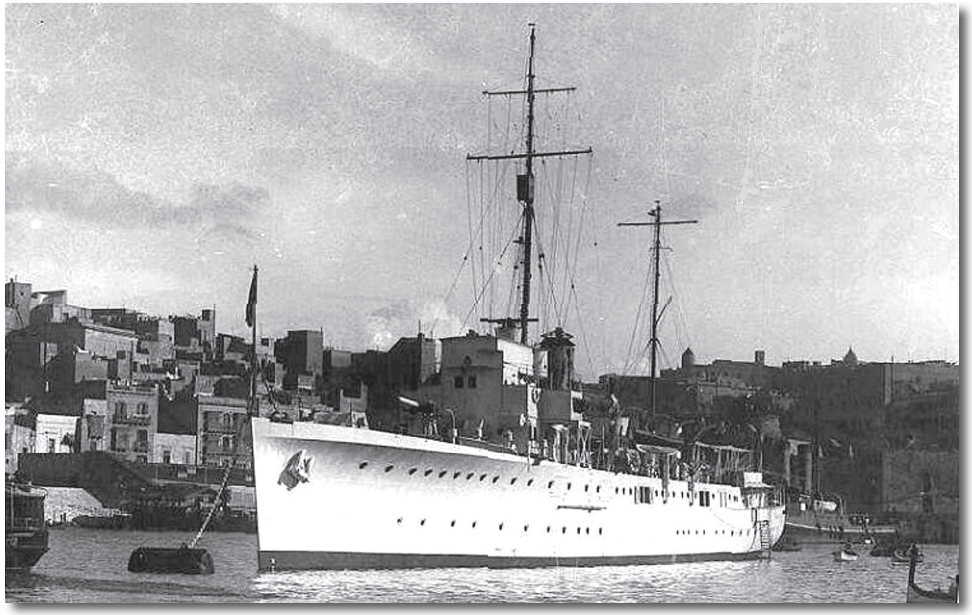
Toujours est-il que le *Galvani* entre dans le golfe d'Oman le 23 juin en fin de soirée et ne trouve aucun des pétroliers qui naviguent habituellement dans ces parages, probablement déroutés si les Britanniques possèdent bien les documents qu'ils affirment avoir en leur possession. Sur le *Galvani*, le système de climatisation est en panne et le sous-marin navigue en surface pour tenter d'améliorer l'atmosphère étouffante qui règne à bord. À 22h57, le HMS *Falmouth*, sous le commandement du Commander Cecil Campbell Hardy, repère une ombre à 2,5 milles de distance. Avant d'ouvrir le feu, il préfère se rapprocher en conservant la lune devant lui de manière à bénéficier le plus longtemps possible d'une certaine dissimulation. Il est certain cependant que les guetteurs du *Galvani* manquaient d'efficacité due notamment à leur inexpérience, comme l'a souligné plus tard le commandant en second Antonio Mondaini. À 23h08, la distance a été réduite à 550 m (7 à 800 m pour les Italiens) et après la question traditionnelle "*What ship ?*" restée sans réponse, le *Falmouth* ouvre immédiatement le feu avec son canon avant de 100 mm. Le *Galvani* entame aussitôt une manœuvre de plongée, mais est touché à plusieurs reprises avant de disparaître. Un premier obus trop court rebondit à la surface de la mer et explose sur la partie avant du pont, tuant le timonier et un deuxième explose encore sur le





Le Galvani *et d'autres sous-marins italiens,* Alberto Guglielmotti, Galileo Ferraris *et* Galileo Galilei, *effectuent des exercices en mer Rouge, peu avant le début de la guerre. (Coll. Marcello Risolo)*

Le sloop HMS Falmouth *à l'origine de la perte du* Luigi Galvani *le 24 juin 1940. (Site naval-history.net)*



Super Liners à Rio

Normandie n'est pas le seul super paquebot engagé dans l'aventure des croisières d'exception vers Rio.

Par Alain Spohr

Aquitania *quitte l'Angleterre pour une nouvelle traversée vers New York. (Couverture de brochure Cunard – Brochure Cunard ; collection As)*

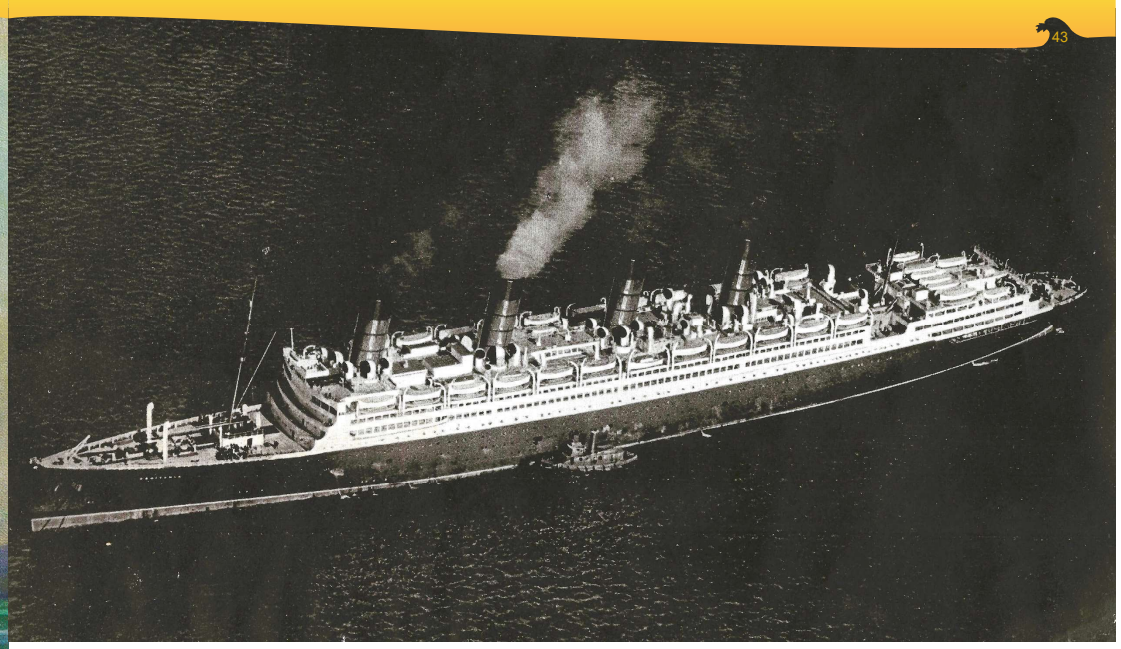
1 – L'émergence d'une clientèle d'Américains aisés qui veulent voyager luxueusement et rapidement !

À la fin des années 1930, le monde se remet de la Grande Dépression. Après des années de vaches maigres, les Américains ont de nouveau les moyens et l'envie de voyager et les croisières sont très demandées. Les compagnies de navigation américaines et surtout européennes répondent à cette attente en engageant des unités souvent assez anciennes et de taille moyenne,
Les plus aisés de ces voyageurs cherchent cependant d'autres expériences. Ils veulent se divertir en voyageant sur des navires prestigieux, dans le plus grand confort et surtout beaucoup plus rapidement : on a de l'argent, mais le temps est compté !
Au même moment, les principales compagnies européennes cherchent à mieux utiliser les grands navires de prestige mis en service ces dernières années et qui peinent à faire le plein de passagers en morte-saison. Grâce à leur renommée et à leurs performances, ces super paquebots semblent être les navires parfaits pour satisfaire les demandes de cette clientèle aisée. Mais est-il réellement possible et économiquement viable d'utiliser de tels navires pour des croisières ?

Ces paquebots très spécialisés sont optimisés pour le service de l'Atlantique Nord. Ils sont conçus pour des traversées relativement courtes et rapides et ont généralement une autonomie limitée ; ils transportent un maximum de passagers répartis en trois ou quatre classes ; ce sont des « navires fermés » adaptés aux conditions climatiques difficiles de l'Atlantique et ils ont besoin de ports très développés pour accoster et assurer les mouvements de passagers ainsi que le ravitaillement.
La question a probablement été posée simultanément par tous les dirigeants des compagnies maritimes concernées ; qui se décidera le premier à tenter l'aventure pour se placer sur ce nouveau marché ?

2 - De 1937 à 1939, cinq paquebots de prestige vont se mesurer à *Normandie*.

En trois ans, la Cunard, la Compagnie Générale Transatlantique, l'Italian Line, La Norddeutsche Lloyd et la Holland America Line vont engager leurs plus grands paquebots dans d'exceptionnelles croisières au départ de New York vers l'Amérique du Sud, avec Rio comme destination principale ou comme escale privilégiée. Avec des approches différentes et des résultats variés.



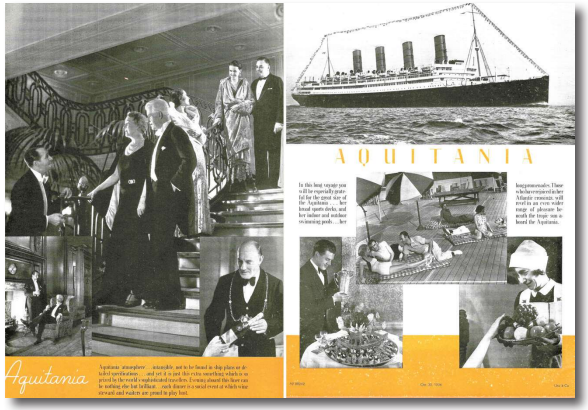
*Ci-dessus : « The Ship Beautifull ». Cette photo aérienne met en valeur l'élégance d'*Aquitania. *Les ponts encombrés de canots, de roofs et de manches à air semblent mal adaptés à de longues croisières en mers chaudes. (Brochure Cunard ; collection As)*

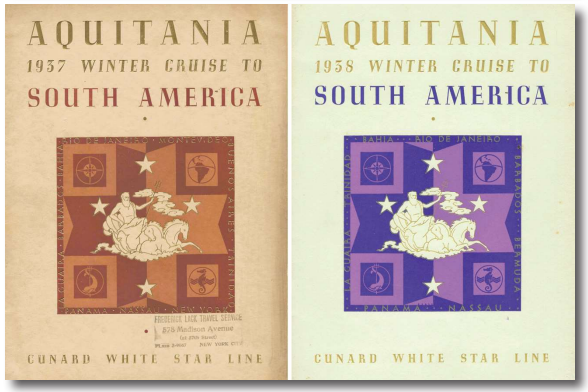
Ci-contre : En croisière sur Aquitania. *Ambiance typique ; nous sommes bien sur un paquebot britannique de l'entre-deux-guerres. (Brochure Cunard ; collection As)*

La Canadian Pacific les rejoindra in extremis en incluant Rio dans le programme de la dernière croisière autour du monde de son plus grand paquebot.

En 1937 et 1938, Aquitania de la compagnie anglaise Cunard effectue deux croisières.
La Cunard tente l'aventure la première. Après la mise en service de *Queen Mary* en 1936, le grand paquebot transatlantique *Aquitania* est disponible pour de longues croisières de luxe. Forte de sa longue expérience dans ce domaine, Cunard organise elle-même le voyage et sa commercialisation.
Aquitania a été mis en service en mai 1914. Deux mois après son premier voyage, la 1re guerre mondiale éclate et il servira tour à tour de croiseur auxiliaire, de navire-hôpital et de transport de troupes. Ses lignes harmonieuses font de lui incontestablement le plus séduisant des paquebots à quatre cheminées ; combinées à la qualité de ses aménagements, cela lui vaut le surnom de « ship beautiful ». Il a toujours été superbement entretenu et régulièrement modernisé et, après plus de 20 ans de service c'est encore un navire très performant ; un grand favori parmi les voyageurs de la ligne de l'Atlantique Nord.

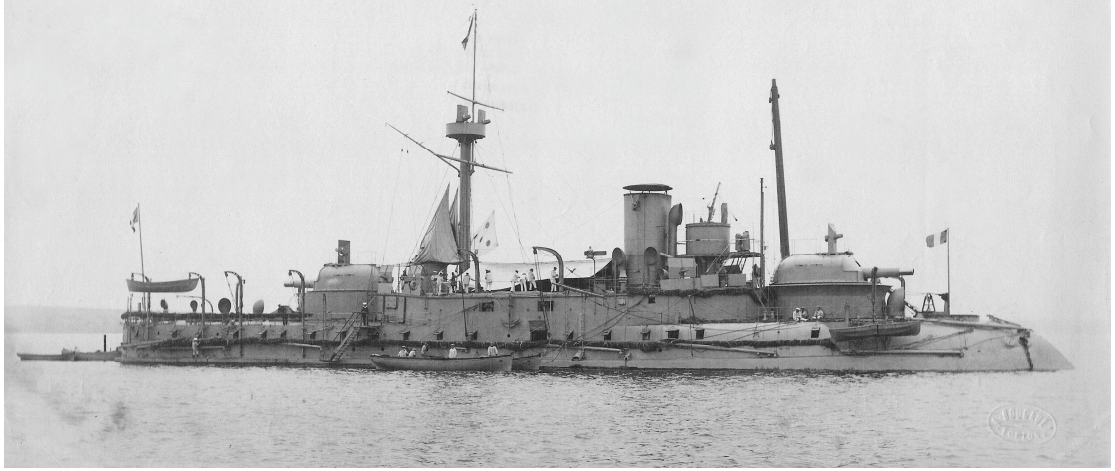
Couverture des brochures pour la promotion des deux croisières de 1937 et 1938 ; très conventionnel. (Brochures Cunard ; collection As)





Deuxième partie,
par Philippe Caresse

LES GARDE-CÔTES CUIRASSÉS DE LA MARINE FRANÇAISE



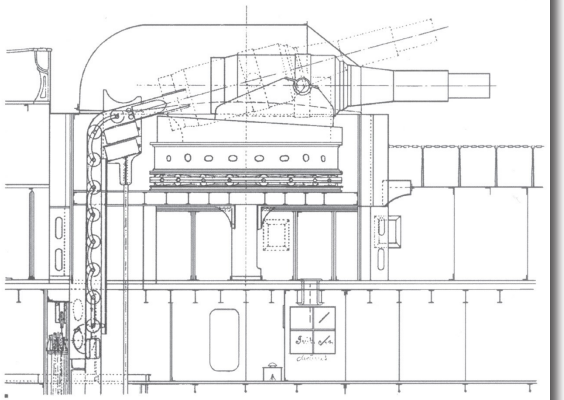
Le Furieux, *dans son état d'origine. (SHM)*

LE *FURIEUX*

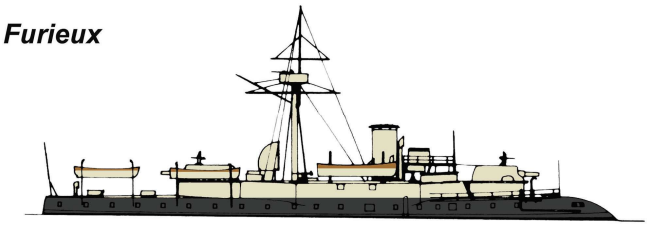
Le *Furieux* devait être à l'origine semblable aux « Tonnerre », mais le ministre Montaignac de Chauvance ordonna le 21 octobre 1875 de revoir l'ensemble des plans pour obtenir un bâtiment beaucoup plus offensif. Le 10 mars 1876, il était proposé un armement de deux pièces de 320 mm en tourelles simples qui seront conçues par l'ingénieur des constructions navales Marie Pierre Carlet. Le 24 août 1877, le ministre de la Marine, le vice-amiral Gicquel des Touches, fit suspendre les travaux et demanda à l'ingénieur du génie maritime, Louis de Bussy, assisté de l'ingénieur Maupéou, de reprendre le projet. Son franc-bord sera surélevé, il sera équipé de deux tourelles barbettes et il y aura deux lignes d'arbre. Le 20 mai 1878, le directeur du matériel, Sabattier, présenta au ministre de la Marine Pothuau, l'évolution de ses travaux. Le 9 juillet, ce dernier approuvait les plans de Bussy avec la mention d'accélérer les travaux. Le *Furieux* était en chantier à Cherbourg depuis le 15 janvier 1875 et le 14 mars 1881, le ministère envoyait à l'arsenal une note précisant que l'artillerie de 320 mm allait être remplacée par des pièces de 340 mm Mle 1875. Le 31 mai de l'année suivante, un contrat fut signé avec la firme Schneider pour la livraison des plaques de blindage, de la ceinture cuirassée et des barbettes. La Société Saint-Chamond allait livrer le pont blindé. Malgré toutes ces modifications, le *Furieux* a été lancé le 21 juillet 1883. La coque du garde-côtes est en acier et en fer pour le bordé extérieur. Il y a onze cloisons étanches. L'étrave est en éperon formée par la ceinture cuirassée.

Malgré un surpoids, qui met la ceinture cuirassée pratiquement sous les flots, il est autorisé l'installation de tubes lance-torpilles de 356 mm le 23 décembre 1885, la mise en place d'une alimentation électrique sur le bord le 2 mars 1886 et des filets Bullivant le 30 novembre de la même année. En 1893, le bâtiment accuse un excédent de déplacement de 420 tonnes. Finalement, le Conseil des Travaux recommande de débarquer les tubes lance-torpilles, les filets Bullivant et de réduire l'approvisionnement en munitions de 34 à 30 coups pour les 340 mm.

Barbette de 340 mm du *Furieux*



Furieux



La hauteur de commandement des pièces de 340 mm Mle 1875 de 21 cal est de 6,40 mètres à l'avant et de 6,10 mètres à l'arrière.
Les deux tubes lance-torpilles de 356 mm sont installés sous barrots dans la batterie milieu. Ils seront très rapidement débarqués.
Le diamètre de giration moyen, barre à 30°, est de 202 mètres.
Du point de vue habitabilité, le garde-côtes est bien aéré, l'équipage y est à l'aise, les cuisines, le four, les poulaines, l'hôpital et ses annexes sont bien étudiés, mais le poste des maîtres-mécaniciens est très étroit et il n'y a pas de douches pour les hommes de pont.
Pour le protéger des torpilles, le bâtiment est équipé de filets Bullivant jusqu'en 1892.
Le *Furieux* a été refondu à Cherbourg de 1902 à 1904.

CARRIÈRE

Le *Furieux* entra en armement définitif le 28 mai 1888. Le 6 juin, il se rendra à Quiberon, puis il sera mis en réserve de 2e catégorie. Suite à des travaux sur l'artillerie, il sera affecté le 22 février 1890 à la Division cuirassée du Nord. Après de nombreuses escales dans divers ports de Bretagne, il fit route avec les cuirassés *Marengo, Océan* et *Suffren,* vers Ferrol, puis Cadix, Tanger, Lisbonne et Vigo avant de rentrer à Quiberon en février 1891. En juin, la Division du Nord deviendra l'escadre du Nord, renforcée par le garde-côtes cuirassé *Requin* et des escales furent faites à Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe et le Havre. Du 23 juillet au 4 août 1891, la formation, sous les ordres du contre-amiral Gervais, fera une visite officielle à la flotte russe basée à Cronstadt, avec une réception pour l'amiral et les commandants à Saint-Pétersbourg par le Tsar Alexandre III. À l'occasion de cette sortie, le *Furieux* ainsi que l'escadre visiteront Bergen, Larvik, Copenhague, Stockholm, Björkö, Christiansand et Portsmouth, où les officiers furent reçus par la reine Victoria.

L'année 1892 sera également très active pour le *Furieux* qui poursuivra ses navigations, mais, le 12 avril, il faussa une pale de l'hélice bâbord qui sera réparée en novembre. Le même mois, on effectua à son bord une expérience de chauffage mixte en brûlant dans ses chaudières un mélange de charbon et pétrole. En 1893, de nouvelles escales furent faites à Douarnenez, La Palice, Le Ferrol, Arrosa et Vigo. Le 10 juin 1895, le *Furieux* sera placé en réserve à Cherbourg et désarmé le 23 novembre 1901. Une profonde refonte attendait le bâtiment qui allait être immobilisé durant pratiquement deux années. Ces modifications avaient été approuvées par le ministre de la Marine, l'amiral Besnard, le 26 janvier 1897.
À la fin de cette première carrière, un devis de campagne précisait : « Navire d'un aspect lourd et peu rassurant pour les éventualités de mauvais temps. Le bâtiment a peu de stabilité de route, les mouvements de tangages sont doux, il plonge volontiers son avant dans la mer, mais il se relève

DIMENSIONS ET DÉPLACEMENT

Longueur hors tout	: 77,46 m
Largeur hors tout	: 17,65 m
Profondeur de la carène	: 6,50 m
Tirant d'eau AR	: 6,71 m
Hauteur de la coque par rapport à la flottaison	: 1,50 m
Déplacement au 23 décembre 1904	: 5870 t

ARMEMENT 1888

2 pièces de 340 mm en deux barbettes
4 pièces de 100 mm
2 mitrailleuses

ARMEMENT 1904

2 pièces de 240 mm Mle 1893-96 en deux tourelles fermées
4 pièces de 100 mm Mle 1881
12 pièces de 47 mm Mle 1885
2 tubes lance-torpilles de 356 mm

PROTECTION

Ceinture	: 500 mm
Tourelles	: 450 mm
Pont	: 80 mm
Blockhaus	: 80 mm
Poids du blindage	: 2092 t

MACHINES 1904

Chaudières	: 8 Belleville à économiseur Mle 1896
Machines	: 2 Indret à 3 cylindres
Puissance aux essais	: 5250 CV
Charbon	: 330 t
Autonomie	: 1500 MN à 10 nd
Vitesse max aux essais	: 14,35 nd
Hélices	: 2 à 4 ailes de Ø 4,500 m
Gouvernails	: 2 compensés de 12 m²

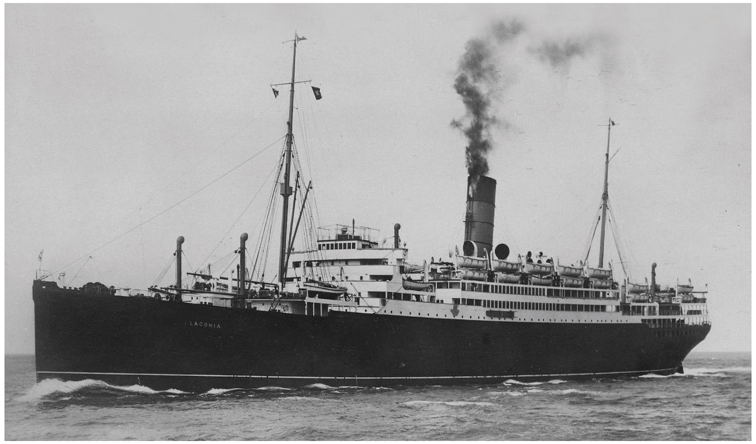
DIVERS

Projecteurs	: 4 Sautter-Harlé de 80 volts
Drome	: 1 canot White de 7,65 m – 1 canot de 9 m – 1 canot major de 8 m – 1 canot de 8 m – 2 baleinières de 8 m – 1 youyou de 5 m 1 Berthon de 5,60 m – 1 plate de 3,50 m
Ancres	: 2 Marrel de 4,18 t & 2 à jas de 771 kg
Équipage	: 12 officiers, 222 officiers mariniers et matelots

RMS Laconia

De l'attaque banale à une affaire internationale

Par Jean-Luc Fouquet



Le RMS Laconia à sa mise en service en 1921. (DR)

12 septembre 1942. Tout est calme dans ce secteur de l'Atlantique, au large de l'Afrique de l'Ouest. La zone semble relativement loin des combats, même si elle a été parfois visitée par quelques corsaires allemands, mais la réalité est tout autre. Un paquebot britannique se dirige vers le nord. Il a quitté Le Cap et doit gagner Freetown, en Sierra Leone. Ce navire, qui n'a rien de remarquable, avec sa haute cheminée et ses vingt ans d'âge, c'est le *Laconia*.

RMS *LACONIA* : UNE CARRIÈRE COMPLIQUÉE

Le navire a été mis sur cale en 1919 aux chantiers navals Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, à Wallsend on Tyne, dans le nord-est de l'Angleterre. Lancé en avril 1921, il voit son armement achevé début 1922, pour un voyage inaugural au printemps de la même année. Son premier grand voyage a lieu à l'automne, avec une croisière autour du monde de 130 jours avec 22 escales, une première mondiale pour ce type de voyage.

Le navire effectue ensuite des croisières vers les mers chaudes entre janvier et avril, le reste de l'année étant occupé par des liaisons régulières transatlantiques. Quelques accidents émaillent toutefois sa carrière. Le 8 septembre 1925, il éperonne le petit voilier *Lucia P. Dow* au large du Massachusetts, sans trop de dommages. Nouvelle collision, cette fois plus grave, le 24 septembre 1934, avec le cargo *Pan Royal*. Le *Laconia* est alors immobilisé à New York plusieurs mois.

Caractéristiques du *Laconia* :

Longueur : 183 mètres
Maître-bau : 22,5 mètres
Déplacement : 19695 tonnes
Vitesse : 17 nœuds
Propulsion : six chaudières à vapeur Wallsend Slipway de 18000 CV
Capacité : 2200 passagers
Équipage : 300 hommes et officiers
Compagnie : Cunard Line, Liverpool
Armement en 1942 :
Deux canons de 4,7 pouces (120 mm)
Six canons antiaériens de 3 pouces (78,2 mm)
Six canons antiaériens de 1,5 mm
Quatre Bofors à tir rapide
Deux groupes de roquettes de 2 pouces
Deux cerfs-volants avec chacun une bombe attachée à un fil
Deux paires de paravane
Certaines sources évoquent plutôt six canons de six pouces (152 mm), présents sur des photos prises à bord, et trois canons antiaériens de 3 pouces (78,2 mm).

Annonce de la Cunard pour ses nouveaux paquebots en 1921.(Collection A. Spohr)

Cunard Winter & Spring Cruises 1930
FROM ENGLAND
BY THE IDEAL CRUISING LINER
"LACONIA" 20,000 tons

WEST INDIES
From Liverpool—January 14th, 1930. From Southampton—January 16th, 1930
ITINERARY.

PORTS.	MILES.	ARRIVE.	DEPART.
LIVERPOOL	—	—	Tues., Jan. 14, 5 p.m.
SOUTHAMPTON	490	Thur., Jan. 16, a.m.	Thur., Jan. 16, 5-30 p.m.
MADEIRA	1,323	Mon., Jan. 20, 8 a.m.	Mon., Jan. 20, Midnight.
BARBADOS	2,619	Tues., Jan. 28, 8 a.m.	Tues., Jan. 28, 6 p.m.
BRIGHTON	225	Wed., Jan. 29, 8 a.m.	Wed., Jan. 29, 11 a.m.
PORT OF SPAIN	22	Wed., Jan. 29, 1 p.m.	Thur., Jan. 30, 8 a.m.
LA GUAIRA	329	Fri., Jan. 31, 7 a.m.	Fri., Jan. 31, 6 p.m.
COLON	834	Mon., Feb. 3, 7 a.m.	Mon., Feb. 3, 8 p.m.
KINGSTON	554	Wed., Feb. 5, 8 a.m.	Thur., Feb. 6, 5 p.m.
PORT OF PRINCE	278	Fri., Feb. 7, Noon.	Fri., Feb. 7, 6 p.m.
HAVANA	657	Sun., Feb. 9, 3 p.m.	Tues., Feb. 11, 6 a.m.
NASSAU	381	Wed., Feb. 12, 8 a.m.	Wed., Feb. 12, 8 p.m.
LAS PALMAS	3,308	Sat., Feb. 22, 8 a.m.	Sat., Feb. 22, 6 p.m.
SOUTHAMPTON	1,526	Thur., Feb. 27, 8 a.m.	—
42 days.	12,546	**Fare from 100**	**guineas upwards.**

MEDITERRANEAN
From Southampton—March 1st, 1930.
ITINERARY.

PORTS.	MILES.	ARRIVE.	DEPART.
SOUTHAMPTON	—	—	Sat., Mar. 1, 5-30 p.m.
GIBRALTAR	1,143	Wed., Mar. 5, 8 a.m.	Wed., Mar. 5, Midnight.
ALGIERS	412	Fri., Mar. 7, 7 a.m.	Fri., Mar. 7, Midnight
TUNIS	379	Sun., Mar. 9, 7 a.m.	Sun., Mar. 9, 6 p.m.
MALTA	226	Mon., Mar. 10, 9 a.m.	Tues., Mar. 11, 6 a.m.
SYRACUSE	84	Tues., Mar. 11, Noon.	Wed., Mar. 12, 5 a.m.
MESSINA	70	Wed., Mar. 12, 10 a.m.	Wed., Mar. 12, 5 p.m.
NAPLES	175	Thur., Mar. 13, 8 a.m.	Sat., Mar. 15, 12-30 p.m.
AJACCIO	288	Sun., Mar. 16, 8-30 a.m.	Sun., Mar. 16, 8 p.m.
VILLEFRANCHE	133	Mon., Mar. 17, 8 a.m.	Wed., Mar. 19, 3 a.m.
PALMA	360	Thur., Mar. 20, 8 a.m.	Thur., Mar. 20, 6 p.m.
MALAGA	400	Sat., Mar. 22, 8 a.m.	Sat., Mar. 22, Midnight.
SOUTHAMPTON	1,205	Wed., Mar. 26, 9 a.m.	—
25 days.	4,875	**Fare from 50**	**guineas upwards.**

ATLANTIC ISLES AND NORTH AFRICA
From Southampton—March 29th, 1930.
ITINERARY.

PORTS.	MILES.	ARRIVE.	DEPART.
SOUTHAMPTON	—	—	Sat., Mar. 29, 5-30 p.m.
MADEIRA	1,323	Wed., April 2, 9 a.m.	Thur., April 3, 4 p.m.
SANTA CRUZ	259	Fri., April 4, 9 a.m.	Sat., April 5, 5 a.m.
LAS PALMAS	55	Sat., April 5, 9 a.m.	Sat., April 5, 7 p.m.
CASABLANCA	526	Mon., April 7, 8 a.m.	Tues., April 8, 9 p.m.
TANGIER	161	Wed., April 9, 8 a.m.	Thur., April 10, 7 a.m.
GIBRALTAR	29	Thur., April 10, 9 a.m.	Thur., April 10, Midnight.
SOUTHAMPTON	1,143	Mon., April 14, 9 a.m.	—
16 days.	3,496	**Fare from 30**	**guineas upwards.**

The above Itineraries are subject to alteration.

La salle à manger de Première classe. (Collection A. Spohr)

Le programme des croisières en 1930. (Cunard)

La période civile au sein de la Cunard prend fin le 3 septembre 1939. Le RMS *Laconia* est alors réquisitionné par l'Amirauté, en tant que croiseur auxiliaire. Il reçoit alors un armement de canons de 6 pouces (152 mm) et trois canons antiaériens. Les essais terminés, il est utilisé le 23 janvier 1940 pour le transport de lingots d'or vers les États-Unis et le Canada. Durant les mois suivants, il participe aux escortes de convois, en particulier vers les Bermudes, ainsi que pour les traversées de l'Atlantique.

Nouvel incident, plus grave, car avec des dégâts importants, lorsque le paquebot s'échoue le 9 juin 1940 dans la baie de Bedford, à Halifax. Après les réparations, il est durant l'automne à nouveau modifié, pour servir de transport de troupes. Les aménagements pour passagers sont alors démontés, et des barils vides sont positionnés pour augmenter la flottabilité du bâtiment en cas de dommages importants. Une fois les travaux achevés, le *Laconia* passe les premiers trimestres de 1942 comme transport de troupes au Moyen-Orient,

Le 12 août 1942, le navire quitte Suez, avec à son bord un mélange hétéroclite : civils britanniques expatriés cherchent à regagner le pays avec femmes et enfants, personnels militaires parfois blessés, un groupe de 200 femmes visiblement prisonnières (a priori soupçonnées d'espionnage) et surtout, au dernier moment, un important contingent de prisonniers italiens, plutôt dépenaillés, avec des gardes polonais. Au total, près de 3000 personnes à bord, entassées parfois pour certaines dans des conditions déplorables au niveau hygiène. La destination est évidemment la Grande-Bretagne.

Après avoir descendu la mer Rouge, le *Laconia* fait escale à Aden, puis Monbasa, au Kenya le 21 août. Là, les 200 femmes prisonnières sont débarquées, ainsi que quelques malades. Le 28 août, nouvelle escale à Durban, où quelques malades sont débarqués, avant de mettre le cap sur Capetown, pointe sud de l'Afrique avant la remontée vers le nord. Le 1er septembre, le navire appareille pour entamer le long des côtes de l'Afrique occidentale. Il entre alors en zone dangereuse, les consignes deviennent plus strictes, en particulier concernant le silence radio, la veille et les préparatifs en cas d'attaque et le port obligatoire de gilets de sauvetage, sauf, bien entendu, pour les prisonniers italiens confinés dans leurs cages. Il transporte alors quelque 463 membres d'équipage, officiers et marins, 286 militaires britanniques de toutes armes, dont des infirmières et des auxiliaires féminines, 87 passagers civils, majoritairement femmes et enfants, environ 1800 prisonniers italiens et un contingent de 160 garde-chiourme polonais. Soit au total un peu moins de 2800 personnes à bord.

Mais au même moment, un sous-marin allemand croise dans ces parages, à la recherche d'un convoi pour interception. Ce bâtiment est le *U-156*, commandé par le Korvettenkapitän Werner Hartenstein.

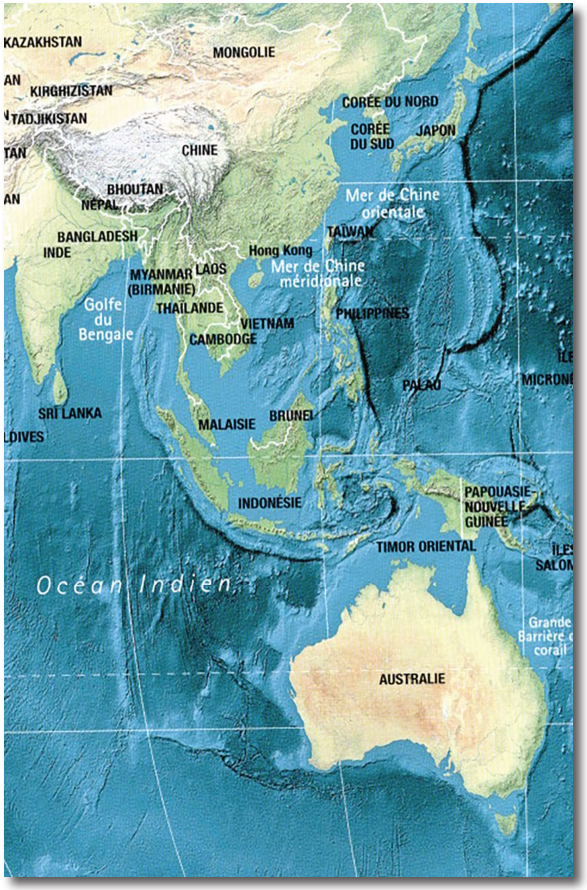
Des soldats australiens, entre le Moyen-Orient et leur pays, s'entraînent à utiliser un canon de six pouces durant le voyage. (Australian War Memorial)

GÉOPOLITIQUE MARITIME DE L'ARCHIPEL INDONÉSIEN

Par Gildas Borel

L'Indonésie est le pays le plus vaste d'Asie du Sud-Est et également le plus peuplé, avec plus de 280 millions d'habitants. Immense archipel, il occupe une position centrale dans l'espace qu'on appelle aujourd'hui « Indo-Pacifique ». Sa situation stratégique entre les deux océans lui permet de contrôler une des grandes routes maritimes mondiales.

L'Indonésie actuelle est l'héritière d'une longue histoire faite d'influences variées. Avant l'arrivée des Européens dans la région, ses ressources ont attiré des navigateurs, marins et marchands de la péninsule arabique, de Perse, d'Inde, de Chine. Les influences respectives des compagnies des Indes néerlandaise et britannique seront ensuite à l'origine de la division du monde malais. C'est aujourd'hui le plus grand pays musulman du monde, l'islam dominant nettement les autres religions (chrétienne et bouddhiste).

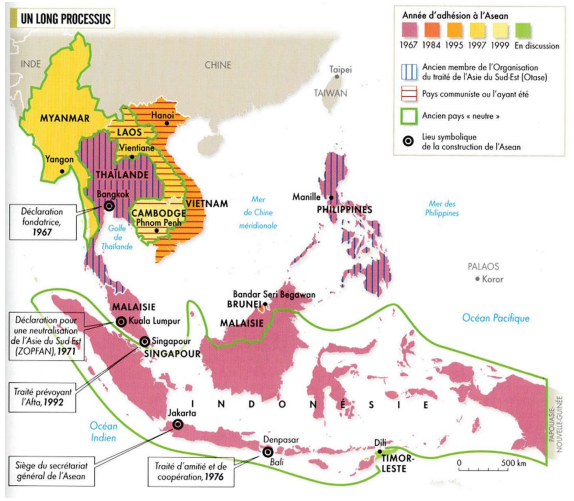


L'Indonésie, un immense archipel entre l'océan Indien et le Pacifique. (Le Dessous des cartes Asie- Éditions Tallandier)

L'émergence de la république indonésienne

L'Indonésie accède véritablement à l'indépendance en 1949, au terme d'un dur conflit avec la puissance coloniale néerlandaise. Son premier président, Soekarno, ambitionne de placer son pays parmi les nouvelles nations émergentes, notamment l'Inde indépendante depuis 1947 et la Chine communiste depuis 1949. En 1955, il organise la conférence des nations afro-asiatiques à Bandung, étape importante dans la constitution du « tiers monde » de l'époque. Il a également mené une politique expansionniste. En 1962, les troupes indonésiennes envahissent la Papouasie-Nouvelle-Guinée occidentale. L'année suivante, Soekarno engage l'Indonésie dans un conflit violent avec son voisin du nord. La période de la « konfrontasi » vise alors à soutenir les mouvements autonomistes du nord de Bornéo pour tenter d'en éjecter la Malaisie qui venait de s'en emparer. La fin brutale du régime de Soekarno en 1965, et la prise du pouvoir par le général Suharto, ont mis fin à ce conflit et entériné le partage de Bornéo entre les deux États.

Désireuses de montrer sa volonté de mettre fin aux tensions avec son voisin, les nouvelles autorités de Jakarta ont contribué à la création de l'ASEAN (1), qui s'est voulue rapidement un espace de dialogue. Dès 1971, les ministres des affaires étrangères indonésiens et malais ont initié une « zone de paix, de liberté et de neutralité » en Asie du Sud-Est. Juste après la chute du régime du Sud-Vietnam est signé un traité d'amitié et de coopération en Asie du Sud-Est.



Évolution de l'ASEAN depuis sa création en 1967. (Cécile Martin)

(1) l'Association des Nations du Sud-Est (ANASE, davantage connue par son sigle anglo-saxon, ASEAN) réunit dix pays de la région. Elle a été créée en 1967 par les cinq membres fondateurs : l'Indonésie, la Malaisie, la Thaïlande Singapour et les Philippines. Brunei en est devenu membre en 1984. Puis le Vietnam a rejoint l'association en 1995, suivi par le Laos et le Myanmar – anciennement la Birmanie - en 1997 et enfin le Cambodge en 1999.

Après la grave crise financière de 1997, le pouvoir autoritaire du général Suharto laisse la place à une série de régimes démocratiques. Le pays a eu du mal à se remettre de la crise et a connu plusieurs périodes contrastées. Phases de renaissances économiques, persistance de problèmes liés à la corruption, attentats islamistes se sont succédé. La première puissance économique d'Asie du Sud-Est connaît actuellement une croissance annuelle de 5 % et attire aujourd'hui l'attention de nombreux investisseurs.

L'Indonésie, et ses espaces maritimes au cœur des « méditerranées asiatiques »

L'Indonésie est un vaste archipel qui s'étend de l'océan Indien au Pacifique sur 5 000 km d'ouest en est et sur 2 000 km du nord au sud. En comparaison, la longueur totale de la Méditerranée est de 3 000 km. La composante terrestre (1,9 million de km²) est constituée de milliers d'îles (13 à 17 500 suivant la dimension minimale requise). Il existe en effet plusieurs milliers de petits îlots ou simples rochers. La longueur totale de littoral est de près de 55 000 km. Seules 6 000 de ces îles sont habitées. En fait, la population se concentre dans les grandes îles de Sumatra, Kalimatan (à l'ouest et au sud de Bornéo, le reste appartenant à la Malaisie), Java, Sulawesi (les Célebes). Le pays s'étend jusqu'à la grande île de Nouvelle-Guinée, qu'il partage avec l'État de Papouasie-Nouvelle Guinée. L'Indonésie dispose d'un vaste espace maritime composé d'une part des « eaux archipélagiques intérieures » et d'autre part des espaces marins situés au large de ses lignes de bases côtières que lui reconnaît le droit international : sa ZEE (Zone Économique Exclusive). La superficie totale de sa composante maritime est de 5,4 millions de km².

Pour comprendre les enjeux maritimes de l'Indonésie, il faut tout d'abord les replacer dans l'environnement régional. Situé entre l'Asie continentale et l'Australie, celui-ci est constitué par ce que de nombreux auteurs (François Gipouloux, Denys Lombard, Yves Lacoste...) appellent les « méditerranées asiatiques ». Il s'agit d'une succession de mers dont certaines jouxtent ou font partie de l'Indonésie. La plus fréquemment évoquée ces dernières années

L'Indonésie, immense archipel de plus de 16 000 îles. (Le dessous des cartes Asie - Éditions Tallandier)

est la mer de Chine méridionale. Cela tient à la situation conflictuelle liée aux revendications de puissances riveraines. La mer de Java, située au cœur de l'archipel indonésien, comme celle de Flores et de Banda, constitue d'autres espaces de circulation. La mer de Sulu qui sépare l'Indonésie des Philippines, et celle d'Andaman, prolongées par le détroit de Malacca s'intègre également dans ces « méditerranées asiatiques ».

Ces mers relient autant les grandes îles et littoraux continentaux qu'elles les séparent. Les communications par voie de mer sont souvent plus faciles que par voie terrestre. En effet, les grandes îles, de même que la péninsule malaise, le centre du Vietnam (l'ancien royaume du Champa) et même la Chine du Sud, sont essentiellement montagneuses et ne facilitent pas les liaisons internes pour le transport de marchandises. Ces mers et particulièrement celles de l'Indonésie ont joué un rôle très important dans l'histoire de cette région du monde.