# 250 ANS DES ÉTATS-UNIS, L'US NAVY SORT LE GRAND JEU…
# SOUS LE VENT DE LA LIBERTÉ ET DE L'AMITIÉ !

*Par Christophe Vignon*

De la mer aux airs, la présence de la *Belle Poule* et de la Patrouille de France symbolise la profondeur des liens entre les deux pays, avec la statue de la Liberté en ligne de mire. (diplomatie.gouv.fr)

Petit joueur ! Si la Marine américaine a célébré le 4 juillet dernier, en grande pompe à New York, l'anniversaire de sa création et celle du pays, la France commémore cette année aussi les 400 ans de sa Marine, la célèbre Royale, et c'est sans compter l'ancienneté des Marines européennes !

## Une parade navale internationale mémorable

La tradition de la Fleet Week, créée en 1898 et modernisée en 1984 pour rapprocher le public de sa Marine, instaure une parade navale entre anciens bâtiments et navires plus modernes avec ensuite la possibilité pour le public d'en visiter certains à quai.

De nombreux pays ont répondu présents à cet événement unique, citons notamment l'Argentine, le Canada, le Chili, la Colombie, l'Équateur, La France, l'Allemagne, l'Inde, l'Indonésie, l'Italie, les Pays-Bas, le Pérou, le Portugal, l'Espagne… Ainsi, la présence d'une quarantaine de voiliers mythiques et d'une trentaine de navires de guerre plus récents a marqué l'évolution des techniques de construction navale et l'importance des traditions et de l'héritage. En effet, certaines unités étaient attendues, comme le voilier-école mexicain, *Cuauhtémoc*, qui, en mai 2025, avait connu un accident tragique en percutant le pont de Brooklyn. Pour l'anniversaire des 250 ans, les navires ont descendu l'Hudson le 3 juillet pour la remonter le lendemain. À cette occasion, notons la présence de navires mythiques, comme les voiliers des marines-écoles, le LHD 3 *Kearsage*, le LPD 24 *Arlington*, cinq sous-marins, des destroyers de la classe "Arleigh Burke" comme le *Nitze* et le *Farragut* et en invité de dernières minutes, le porte-avions *Nimitz* (CVN 68) qui sera désarmé l'an prochain. Le *Nimitz* revenait en effet de sa participation à l'exercice Southern Seas en Amérique du Sud.

La Marine américaine a donc été capable de mobiliser des moyens à la fois pour cette parade, mais aussi d'avoir à la même période l'exercice international Rimpac à Hawaï, qui reste le plus grand déploiement de moyens navals au monde, sans compter les opérations dans les autres régions du monde.

## L'US Navy, à la croisée des chemins

Fidèle à son histoire, la Marine américaine a su préserver son patrimoine maritime, contrairement à beaucoup de pays dont le nôtre. En effet, les musées navals sont répartis au sein de leur vaste territoire, citons notamment, l'USS *Constitution* (Boston), l'USS *Massachussetts*, l'USS *Joseph Kennedy* (Fall River) les cuirassés mythiques *Iowa*, *New Jersey*, *Missouri, Wisconsin*, les porte-avions *Hornet, Intrepid, Midway*… Pour ce dernier porte-avions (CV 41) amarré à San Diego, on dénombre en moyenne un million de visiteurs par an.

La mythique frégate en bois USS *Constitution*, le plus vieux navire de guerre encore à flot dans le monde. (USN)

L'USS *Nimitz* (CVN 68), premier de sa classe et le plus ancien porte-avions actuellement en service, quittant la rade de New York. (USN)

# LA BASE NAVALE DU HAVRE 1914-1918

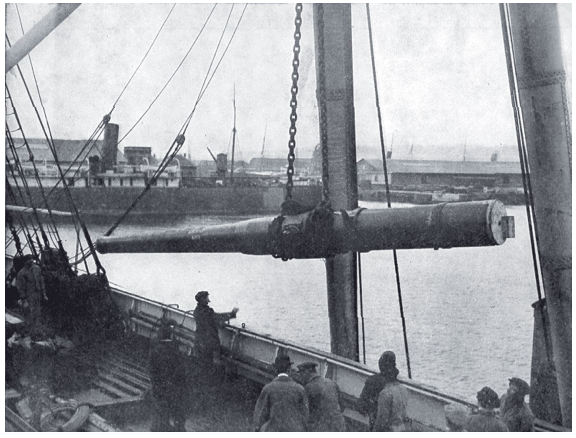
## 2E PARTIE

*Par René Alloin*

Terminée en 1905, la nouvelle digue du Nord du port du Havre permet de protéger les navires de la violence de la mer et de l'envasement du port. (Coll. Gérard Hatton)

Dans le précédent article, nous avons pu découvrir toute l'importance du Havre pour l'accueil des troupes de renforts, le ravitaillement en munitions, en matériel de guerre et les approvisionnements indispensables aux troupes, aux populations locales et à celles de la ville de Paris. Il est donc tout à fait logique que l'ennemi va s'efforcer de paralyser l'activité portuaire du Havre. En conséquence, des mesures importantes vont être prises par les deux camps.

Côté français, le ministre de la Guerre fait envoyer une brigade d'infanterie, quatre batteries d'artillerie coloniale comprenant douze canons de 95 mm, douze canons de 90 mm et un parc de munitions. Des reconnaissances sont organisées par des escadrons de dragons, dans les directions d'Étretat, de Criquetot-L'Esneval, de Goderville et de Mirville, tandis que des chasseurs opèrent vers Beuzeville la Grenier, Bolbec, Lillebonne et Tancarville, permettant ainsi de contrôler tout accès terrestre vers le Havre. Lorsque la situation s'aggrave le 30 août 1914, quatre escadrons anglais viennent renforcer les dragons et les chasseurs afin d'assurer la sûreté de la place. Quatre avions britanniques sont mis à disposition et assurent des vols de reconnaissance journaliers vers Amiens et Abbeville. Les usines Schneider de Gonfreville-l'Orcher, dans la banlieue du Havre, qui fabriquent des canons et des munitions, sont protégées en septembre 1914 par l'arrivée de 230 fusiliers marins. Mais tout cela va bientôt être démantelé quand les ordres du ministère de la Guerre du 2 septembre exigent l'évacuation des dépôts et des troupes vers La Pallice. Moins d'une semaine plus tard, l'ordre d'évacuation est annulé.



Embarquement d'un canon de gros calibre fabriqué aux usines Schneider de Gonfreville-l'Orcher, près du Havre. (Coll. Albert Chatelle)

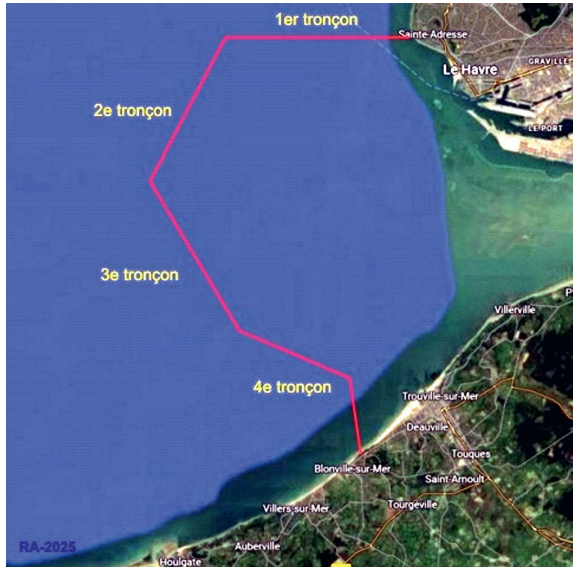


### La protection de la rade.

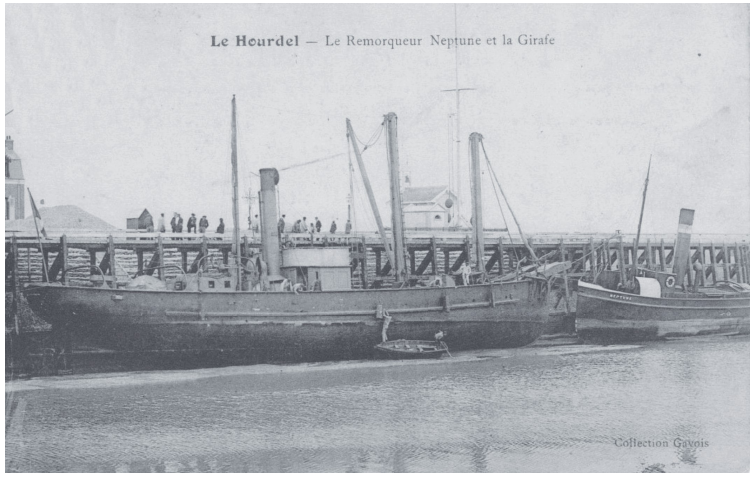
Il faut attendre juin 1915 pour que l'on se décide à créer un barrage de filets afin d'empêcher les incursions des sous-marins mouilleurs de mines venir impunément répandre leurs engins mortels et également stopper les attaques à la torpille. Pourtant, ce n'est que le 23 mars 1916 que l'installation d'un barrage de filets est décidée. Jusque-là, ce sont les torpilleurs qui ont la rude tâche de limiter ces actions offensives. L'arsenal d'Harwich en Angleterre est chargé de fournir les tronçons du barrage. Ils sont trois, le premier pèse 668 t et a une superficie de 26 730 m², le deuxième 1 031 t et mesure 41 240 m² et le dernier pèse 1 019 t pour une surface de 40 795 m². Trois transports vont se charger d'acheminer les filets, les corps morts, les bouées et les outils pour effectuer les épissures. La pose du barrage débute le 22 avril 1916 avec l'aide de la gabare *Girafe* (272 tjb, 1888) et du chalutier *Albatros* (161 tjb, 1900). Une première bouée est mouillée à 2 250 m du phare nord de La Hève. Le 24 avril, le tronçon initial est en place. Déjà, les premiers incidents interviennent. Le 20 mai un gros cargo anglais est drossé dans les filets qu'il faudra remettre en place. Trois jours plus tard, la malle de Southampton se prend dans le tronçon et, ne parvenant pas à se libérer après 24 heures de vaines manœuvres, les filets sont cisaillés pour la dégager. Le 25 mai, des filets sont trouvés emmêlés et coupés dans toute la longueur. Il devient indispensable d'indiquer la passe de 200 yards par un feu qui est installé le 31 mai. Enfin, début juillet, les trois tronçons du barrage sont en place sur une longueur de 11 MN. Le 14 juillet, le ministre demande la fermeture complète de la rade de la Carosse et un quatrième tronçon est commandé. L'on estime désormais que les bâtiments peuvent trouver un abri à peu près sûr derrière ces filets.

Les avaries, bien sûr, se multiplient, tant par les coups de vent violents que par des dégâts causés par des navires. Chaque tronçon est composé de nombreux éléments de 175 m de long. Au total, le barrage, avec ses quatre tronçons, mesure 24 kilomètres. L'entretien de cette barrière est une activité permanente, car les incidents s'intensifient avec les navires, comme le cargo *Chalister* (5 344 tjb, 1913), qui prend son hélice dans les filets et reste immobilisé toute une nuit avant qu'un scaphandrier ne parvienne à le dégager. Le 17 décembre 1916, deux éléments sont sectionnés, sans doute le travail d'un sous-marin. Le 26 janvier 1917, le transport anglais *King Edward* (4 357 tjb, 1906) prend son hélice dans un filet. Une commande de 100 000 m de fil d'acier est passée aux Tréfileries du Havre pour subvenir aux réparations. Toutefois, en juin 1918, sur 100 filets de 175 m en place, 72 sont en bon état, prouvant ainsi que le service créé pour leur entretien est de plus en plus efficace.

Un service d'écoute microphonique de fond est organisé. Six microphones sont installés par des fonds de 15 à 35 mètres, au large du cap d'Antifer




Au total, quatre tronçons de filets ASM sont installés autour du port du Havre et se révèleront efficaces. (Capture Google Maps)




La gabare *Girafe* va participer à l'installation du filet anti-sous-marin en protection du port du Havre. (Coll. Gavois)

# LE FLYGPLANSKRYSSARE HSwMS *GOTLAND*

*Par Philippe Caresse*

Il est à l'évidence le navire de guerre le plus connu de la Marine suédoise, certainement parce qu'il a croisé un jour la route du navire de guerre le plus connu de la Marine allemande.

Bien avant la Marine impériale japonaise, qui transforma en 1943 les navires de ligne *Hyuga* et *Ise* en cuirassés hybrides capables de mettre en œuvre, théoriquement, 24 appareils, la Marine suédoise s'attela dans les années 20 à concevoir un croiseur porte-avions, et ce, dès l'origine de sa conception.

Le flygplanskryssare (croiseur porte-avions) que nous dénommerons plus justement, le croiseur multirôle *Gotland,* semble être une véritable réussite pour son époque. Armé en croiseur léger, il peut effectuer des missions d'escorte, remplir le rôle d'éclaireur de flotte, son aviation est capable de faire des reconnaissances au-delà de l'horizon, ou servir au réglage du tir et, grâce à ses aménagements, le bâtiment peut également mettre en place des barrages de mines.

Le 1er juillet 1926, le ministère de la Défense suédois ordonna la création de la Svenska flygvapnet, composante de la Royal Swedish Air Force. Il faut savoir que dix ans auparavant, ce pays possédait déjà sa première division aérienne navale.

Les manœuvres navales effectuées durant l'été 1925 démontrèrent les possibilités et la nécessité de posséder une aviation embarquée. Suite à ces exercices, un rapport fut rédigé dans ce sens : *Les forces aériennes affectées à une force navale opérationnelle apparaissent désormais comme une composante indispensable et pleinement intégrée de la force navale, et de nombreuses expériences tirées des exercices annuels de notre flotte montrent que la participation de l'armée de l'air aux opérations navales ne peut se limiter à des engagements sporadiques, mais doit être permanente et immédiate.*

Provisoirement, le vieux cuirassé garde-côtes *Dristigheten,* armé à l'origine de deux pièces de 210 mm, six de 152 mm et des tubes lance-torpilles, fut débarrassé de cet armement pour devenir un porte-hydravions (flygmoderfaryget) en 1930. Une grande partie de ses soutes à munitions fut transformée en réservoirs de combustible pour ravitailler des appareils tels que les Heinkel HD 16/19. Il pouvait également servir de divisionnaire pour des patrouilleurs.

En 1926, un premier projet de croiseur porte-avions voyait un bâtiment déplaçant 4 500 t, armé de six pièces en affûts simples de 150 mm, d'une vitesse de 27 nd et pouvant stocker sous hangar 12 hydravions. En janvier 1927, le comité d'étude proposa un croiseur de 5 600 t, armé de six pièces de 152 mm en trois tourelles doubles, d'une vitesse de 29 nd, équipé de deux catapultes et d'un hangar à l'arrière sous le pont d'aviation. Le 13 mai 1927, le Parlement (Riksdag) autorisa un budget de 16,5 millions de couronnes (kronor). Les plans furent approuvés le 31 mars 1928.

L'armement d'origine du *Gotland* a été construit par Bofors, compagnie industrielle de fabrication d'armes située à Karlskoga, dans le comté d'Örebro.

Le service propulsion du croiseur était une évolution des machines embarquées sur les destroyers de la classe "Ehrensköld". Chaque chaudière avait son propre compartiment et il en était de même pour les turbines. Les chaufferies étaient séparées des salles des machines par les soutes à munitions de la tourelle arrière de 152 mm.

L'électricité était fournie par deux diesels générateurs ainsi que par les turbines principales.

Pour les opérations aériennes, les avions étaient lancés par catapulte et récupérés à l'aide d'une grue située sur l'extrême arrière. Pour des raisons budgétaires, aucun hangar n'a été construit : les appareils étaient donc stationnés et entretenus directement sur le pont. Un système de bâches pouvait toutefois être installé pour les protéger des intempéries. Il s'avéra rapidement que le bâtiment ne pouvait recevoir que cinq appareils avec un avion supplémentaire sur la catapulte.

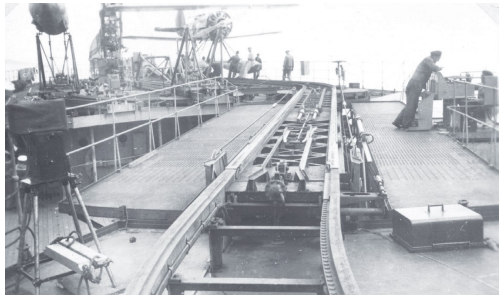
Le vieux cuirassé garde-côtes *Dristigheten*, transformé en transport d'hydravions. (DR)

Le *Gotland*, en escale à Hambourg en décembre 1935. (DR)

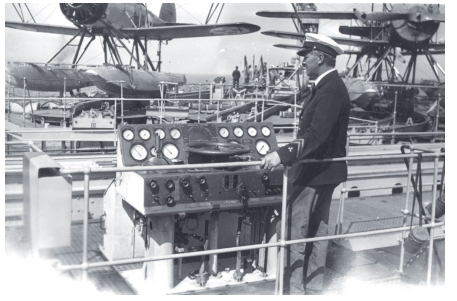
Les hydravions embarqués étaient des Hawker Osprey S9 britanniques appelés Spaningsflygplan. Ils étaient envoyés en pièces détachées à Stockholm et équipés du moteur suédois Nohab (Bristol Pegasus IM2) 9 cylindres de 600 ch fabriqué sous licence. L'armement consistait en deux mitrailleuses Flygplankulspruta KSP m/22Fh suédoises de 8 mm et, si besoin, il pouvait embarquer 230 kg de bombes. La marine commanda six Osprey immatriculés 401 à 406. Ils furent livrés à partir de 1934 et étaient principalement basés à Hägernäs lorsqu'ils n'étaient pas à bord.

Le contrat de construction du *Gotland* fut signé le 7 juin 1930 au chantier AB Götaverken de Göteborg. Ce contrat stipulait que les ateliers Lindholmens devaient se charger de la construction du flotteur et des machines. La coque du croiseur était rivetée, bien que le chantier naval ait proposé de la souder, la Marine estima que ce procédé n'avait pas fait ses preuves de résistance. Le croiseur avait une double coque et douze cloisons étanches.

Un Hawker Osprey S9 sur sa catapulte, prêt au décollage. (DR)



Les rails de manutention du *Gotland*. (DR)



Le pupitre de lancement de la catapulte. (DR)

# Le France

## un merveilleux navire de croisière

*Par Alain Spohr*

Un profil parfait ! *France* de 1962, le plus long navire du monde, peut bien prétendre au titre du plus beau paquebot du monde. (Photo DR ; collection As)

### Le paquebot *France*, une grande réussite de la construction navale française.

Le 3 février 1962, le *France*, troisième paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique à porter ce nom, commence son voyage inaugural vers New York. L'événement est d'importance nationale ; la France possède de nouveau le plus long paquebot du monde (même si ce n'est pas le plus grand, cette distinction revenant au *Queen Elizabeth*), mais c'est aussi l'un des plus beaux et surtout un des plus performants de l'époque. Ce nouveau super paquebot est une réussite technique totale. Il est parfaitement optimisé pour assurer les traversées du tumultueux Atlantique Nord en cinq jours en transportant confortablement 2 000 passagers à la vitesse de 30,5 nd, réactivant le fameux « service de cinq jours » inauguré par son aîné *Normandie* en 1935.

Contrairement à ce qui a été largement dit et répété, *France* est aussi un remarquable navire de croisières qui va connaitre un grand succès.

*France* file à pleine vitesse sur les eaux vertes de l'Atlantique. (Document Transat ; collection As)

Cette remarquable photo de *France* prise du mat radar révèle des détails peu connus des superstructures (couverture du magazine de la Transat France via French Line / Numéro spécial France). (Document Transat ; collection As)

C'est cet aspect souvent oublié de ce prestigieux paquebot que nous vous proposons de redécouvrir en nous basant sur des témoignages de personnes ayant vécu ces événements et des documents d'époque d'origine Transat et autres.

# La marine des Ponchartrain

## de la guerre d'escadre à la bataille de l'Atlantique (1690-1713)

*Par Patrick Villiers*

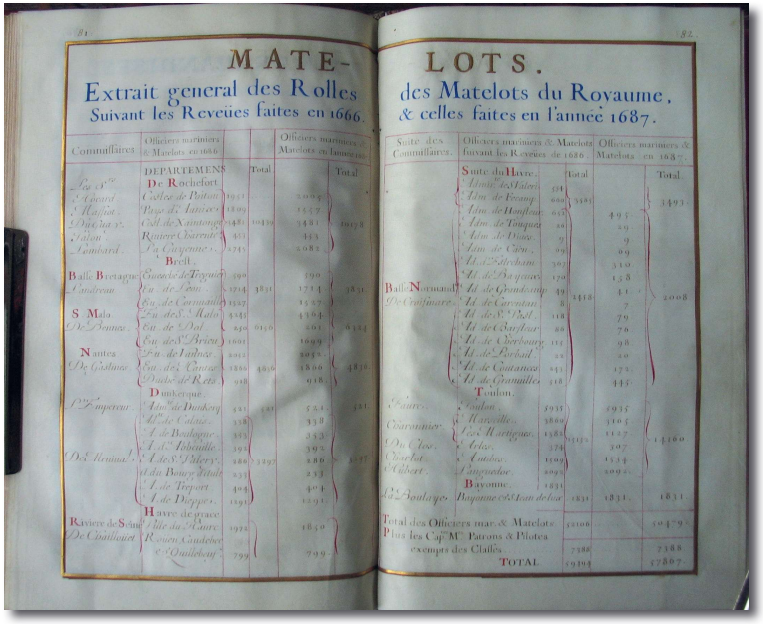
À la mort de Seignelay, le 3 novembre 1690, Louis XIV dispose grâce aux Colbert de la marine la plus puissante d'Europe. Face au reste de l'Europe, le Roi-Soleil donne sa priorité à la guerre terrestre et à la défense des frontières du royaume. Les finances sont sa priorité. Arme technique, la marine coûte cher. En nommant Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain, déjà contrôleur des finances au secrétariat à la marine, le roi espère que ce cumul aura la même efficacité que sous Colbert.

### Quels choix stratégiques pour Louis de Pontchartain_?

Au printemps de 1691 se pose plus que jamais la question essentielle : une marine pour quoi faire ? Jacques II, réfugié de nouveau en France après sa défaite à La Boyne, continue de faire porter la responsabilité de cette défaite sur la Marine. Louis XIV, cependant, ne veut pas que la restauration de Jacques II soit le fait exclusif de troupes étrangères, alors que la réconciliation anglo-hollandaise se renforce par l'habileté de Guillaume d'Orange. À Louvois, qui voudrait profiter de la déception du roi, Louis XIV oppose cependant le maintien d'un armement de 70 vaisseaux pour 1691.

Ce nombre peut sembler insuffisant au regard des 120 vaisseaux disponible, mais il repose sur une réalité : l'insuffisance numérique des marins français. En 1680, l'administration de Colbert estime les gens de mer à 60 000, en 1686 à 59 494, mais qui passe à 57 000 en 1688 pour atteindre 55 790 en 1690. Selon Vauban, le déficit serait de 8 à 9000 matelots. Deux causes semblent à l'origine de cette chute : les désertions et la révocation de l'édit de Nantes. Les désertions y tiennent une grande place par les insuffisances et les retards de paiements des soldes des « matelots de service ». Colbert et Seignelay n'ont eu de cesse de tenter de réduire les sommes dues aux matelots, oubliant qu'avec le système des classes, le matelot français est marié et père de famille. Sa mobilisation réduit sa famille à la mendicité et au recours aux préteurs sur gages. Selon Mme de La Fayette en 1689 : *nos matelots ne sont pas en grand nombre. La religion en avait fait évader une infinité et les meilleurs.*

Seignelay mobilise les bateliers de Loire dès 1689. En 1690, le roi réquisitionne tous les mariniers et tous les gens de mer sans distinction de classes et d'âge. Il faut également recourir à la presse et surtout aux soldats. Reprenant une pratique générale en Europe, Colbert a créé dès 1669 des « régiments de Royal Marine », idée que Seignelay a largement reprise et qui est généralisée après sa mort par l'ordonnance du 16 novembre 1690 avec la création de 90 *compagnies franches de la Marine pour le service des vaisseaux.*


MATE-
LOTS.
Extrait general des Rolles
des Matelots du Royaume,
Suivant les Reveües faites en 1666.
& celles faites en l'année 1687.

État des matelots. État de la marine, 1688. Dans ce document dont le roi reçoit un exemplaire chaque année, les ressources insuffisantes en matelots sont clairement notées. Louis XIV et ses conseillers n'en ignorent rien en 1692. (Archives Nat, Marine G5 9)

Colbert et Seignelay avaient espéré concilier les équipages du commerce de la Marine royale, mais l'échec apparait dès 1689. Le flotte de Tourville à Béveziers a mobilisé 26 000 matelots sur les 48 000 disponibles. Le manque de matelots s'accentue avec les morts, les blessés et les malades, d'où la lenteur de la mobilisation qui sera une des causes de la Hougue en 1692.

De 1661 à 1690, la marine des Colbert pour être une réussite souffre d'un autre inconvénient majeur : elle ne s'appuie pas sur la défense des intérêts maritimes vitaux à l'exemple des Provinces-Unies et de l'Angleterre. Néanmoins, sous les Pontchartrain, elle va se révéler un redoutable instrument de combat, même si Louis XIV et les Pontchartrain peinent à lui fixer des objectifs clairs, comme le montre l'année 1691.

### 1691_: Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain_: la campagne du large, une stratégie ambigüe

Louis de Pontchartrain ne connaît rien à la marine et sa mission première est de financer l'armée de terre, qui vient d'obtenir la victoire inespérée de Fleurus. Le plan de 1691 est marqué par la prudence de Pontchartrain et la circonspection de Tourville. La mission est double : protéger le littoral contre une descente anglo-hollandaise et ruiner le commerce ennemi en s'emparant du convoi revenant de Smyrne pour Londres et Amsterdam, mais en exigeant que les forces françaises n'engagent pas de bataille navale. Avec raison, Tourville estime que les Anglais escorteront le convoi avec toutes leurs forces et qu'un combat naval sera inévitable : *...Il n'y a que les gens qui n'ont aucune teinture du métier qui peuvent croire que deux armées peuvent être pendant une campagne à vue sans s'engager... Au reste, je ne vous informe point de ce danger pour m'empêcher de combattre avec des forces aussi inférieures quand le Roi le jugera, mais pour faire connaître à Sa Majesté les risques auxquels son armée sera exposée. Il me serait beaucoup plus agréable à combattre les ennemis qu'à les éviter. S'il est vrai que Russel n'a encore que 68 vaisseaux, que l'on profite du bon état de santé de nos équipages pour donner promptement la bataille. Personne n'a plus envie que moi de faire quelque chose, mais la connaissance que j'ai du métier m'oblige à prendre des précautions, et j'ai toujours vu les officiers à Paris faire les plus belles entreprises du monde, et fort différents de ce sentiment quand ils sont ici.* Confirmant une fois de plus l'ignorance de Versailles des réalités de la mer, Pontchartrain lui répond : *Sa Majesté n'a rien à ajouter aux ordres portés par votre instruction…, c'est-à-dire ne rien hasarder sans nécessité et profiter des occasions avantageuses que vous aurez pendant la campagne.*

Le 25 juin, Tourville quitte Brest avec 69 vaisseaux et s'établit en croisière à 36 lieues à l'ouest d'une ligne les Sorlingues-Ouessant. Ainsi qu'il l'a prévu, la flotte de Smyrne est signalée le 14 juillet avec une escorte de 14 vaisseaux. Il cherche aussitôt à s'en emparer, mais Russel, en couverture avec 86 vaisseaux, s'interpose et se lance ensuite à la poursuite des Français le 23 juillet. Conformément à ses ordres, Tourville lui échappe. Du 2 au 7 août, les deux flottes sont en présence, mais jamais Russel ne parvient à engager le combat avec l'amiral français et, le 14 de ce même mois, Tourville rentre à Brest sans aucune perte. La flotte française, homogène et bien entraînée, n'ayant aucun objectif à défendre (convoi) ou à attaquer (hormis le convoi de Smyrne) n'a aucun intérêt à engager le combat. Elle prouve, ce que l'on retrouvera tout au long du XVIIIe siècle, à savoir qu'une flotte qui refuse le combat ne peut y être contrainte sauf faute grave de son commandant en chef. Au cours de cette campagne du large, Tourville montre ses qualités de tacticien défensif. Il les confirme de manière exceptionnelle à Barfleur et le lendemain à La Hougue, mais Pontchartrain y voit seulement une campagne impuissante et coûteuse.

Vaisseau de 3e rang illustrant l'exemplaire remis à Louis XIV en 1692. (Etat de la marine de 1692, Ms Leber, BM Rouen)

### 1692 Barfleur La Hougue_: les limites de la stratégie française

Jacques II Stuart persuade Louis XIV que ses partisans sont prêts à se révolter si l'on débarque un corps de troupe en Angleterre même. François d'Husson de Bonrepaus, l'ancien intendant des galères, propose un plan. Le roi ordonne la constitution d'un corps de débarquement en deux éléments, l'un partant de Saint-Vaast la Hougue et l'autre du Havre. La constitution des équipages des