

ACTUALITÉS

Par Jean-Luc Fouquet



Le Rubymar, au nord d'Istanbul, chargé de céréales en novembre 2022. (AFP)

Le Rubymar, poupe enfoncée, peu avant son naufrage. (DR)



Petit lexique pour les bâtiments de la Marine nationale et quelques autres :

| | |
|------------|---|
| BBPD : | bâtiment base de plongeurs-démineurs |
| BCR : | bâtiment de commandement et de ravitaillement |
| BHO : | bâtiment hydro-océanographique |
| BRS : | bâtiment remorqueur de sonars |
| BSAM : | bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain |
| BSAH : | bâtiment de soutien et d'assistance hauturier |
| 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 |
| FREMM : | frégate multi-missions |
| FREMM DA : | frégate multi-missions de défense aérienne |
| FLF : | frégate type La Fayette |
| FS : | frégate de surveillance |
| GAN : | groupe aéronaval |
| OPV : | offshore patrol vessel, patrouilleur hauturier |
| PAG : | patrouilleur Antilles-Guyane |
| PAN : | porte-avions nucléaire |
| PHA : | porte-hélicoptères amphibies |
| PHM : | patrouilleur de haute mer |
| POM : | patrouilleurs d'outre-mer |
| PSP : | patrouilleur de service public |
| RIAS : | remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage |
| RPC : | remorqueur portuaire et côtier |
| SNA : | sous-marin nucléaire d'attaque |
| SNLE : | sous-marin nucléaire lanceurs d'engins |
| VFM : | vedettes pour les fusiliers marins |
| VSP : | vedette de support à la plongée |

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

Quelques informations, plus ou moins nouvelles, mais importantes à notre modeste avis. Vos réactions à ce sujet sont les bienvenues, n'hésitez pas à écrire à la Rédaction, jl.lela.presse@gmail.com. Place aux nouvelles !

2,MARS 2024 : NAUFRAGE DU VRAQUIER RUBYMAR DANS LE GOLFE D'ADEN.

L'annonce officielle a été faite, le *Rubymar* a coulé. C'est le premier bâtiment perdu par suite d'attaque des rebelles yéménites Houtis dans cette zone.

Cargo de 19420 tonnes, 35000 tonnes en lourd, pour 171 mètres de long, il est entré en service en 1997. Il a notamment participé au transport de blé ukrainien vers l'Égypte en 2022. C'est un navire britannique, appartenant à la Golden Adventure Shipping SA, mais navigant sous pavillon du Belize.

Le 18 février 2024, le *Rubymar* entre dans le golfe d'Aden. Il est à destination du port de Varna, en Bulgarie. Il transporte 22000 tonnes d'engrais (sulfate et phosphate d'ammonium) chargés en Arabie Saoudite à Ras Al-Khair. Lors du passage dans le détroit de Bab el-Mandeb, il est atteint par deux missiles antinavires lancés par les rebelles Houtis. D'après Roy Khoury, le PDG de l'opérateur, si le premier projectile a frappé le pont, sans causer de dégâts, le second a touché la salle des machines. Celle-ci a été inondée, ainsi que la cale n° 5. N'ayant pas subi de perte, l'équipage, composé de Syriens, Égyptiens, Philippins et Indiens, est recueilli par le porte-conteneurs *Lobivia*, sous pavillon de Singapour.

Le navire est laissé dérivant près du détroit marquant l'entrée de la mer Rouge. L'ancre a été mouillée, mais le bâtiment dérive tout de même, d'environ 37 milles. D'après les services américains, l'ancre, traînée lors de la dérive, aurait endommagé, voire rompu, des câbles sous-marins de communication, interrompant une partie du trafic internet dans la région.

Le *Rubymar* se trouve enfoncé par la poupe, mais sans sombrer. Par contre, il laisse échapper d'importantes quantités de fioul, créant une nappe de 16 milles de long. Le désastre écologique est évident, et aggravé par le risque de voir s'échapper du fertilisant qui pourrait favoriser la croissance des algues dans le secteur.

Le remorquage s'avère impossible pour diverses raisons : les États-Unis proposent leur aide, mais le port de Djibouti refuse d'accueillir le navire, craignant une explosion de la cargaison. En outre, les Houtis déclarent qu'ils n'autoriseront les opérations que si une aide humanitaire conséquente est fournie à Gaza.

Rien de nouveau jusqu'à fin février. Les conditions météorologiques se dégradent, le vent forcé et, le 2 mars, après avoir fait eau depuis plusieurs jours, le *Rubymar* coule dans le détroit. L'épave est dangereuse pour la navigation, et le risque environnemental est énorme, même si la cargaison ne semble pas se répandre.

5,MARS 2024 : CORVETTE RUSSE COULÉE?

Le gouvernement ukrainien affirme avoir coulé une corvette appartenant à la flotte russe de la mer Noire. Il s'agit du *Sergueï Kotov* (*Сергей Комов*), un patrouilleur du projet 22160, équipé de missiles de croisière Kalibr.

La corvette russe Sergueï Kotov avant le conflit. (DR)



Le bâtiment, de 94 mètres de long pour 1700 tonnes, a été mis en service en juillet 2022 avec l'indicatif 383. D'après le ministère de la Défense de la Fédération de Russie, le bâtiment aurait fait l'objet de deux attaques infructueuses, en août et septembre 2023. De source ukrainienne, il aurait toutefois été atteint par deux drones, mais sans dommages importants.

Le 5 mars 2024, le Groupe 13 a déclaré que son unité spéciale a attaqué le *Sergueï Kotov* avec des drones navals de type Magura V5. L'attaque aurait eu lieu près du détroit de Kertch, à 00h50. Les autorités ukrainiennes ont publié une vidéo de l'attaque, sur leur site :

<https://gur.gov.ua/content/iak-topply-siergieia-kotova-video-znyshchennia-patruлноho-korablia-chf-rf.html>

Elle est également visible sur d'autres médias, pour éviter la bande-son propagandiste. Le navire aurait été touché vers la poupe et sur les deux flancs. Selon certains témoins oculaires, cinq explosions ont été entendues. Le bâtiment semble bel et bien avoir été coulé, même si la Russie n'en fait pas mention, comme toujours lors de ce type d'attaque. Le sort de l'équipage reste incertain.

Image caméra du drone ukrainien durant l'attaque sur le Sergueï Kotov. (Ukrainian Ministry of Defence)



LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

7^e partie – Année 1943

Par René Alloin



Avec un chargement de grande valeur, le *Rhakotis* fera route vers l'Europe, mais sera coulé le 1^{er} janvier 1943 par le croiseur léger HMS *Scylla*. (wrecksite.eu)

L'année 1943 est un véritable tournant de la guerre maritime pour les forceurs de blocus, le radar ayant apporté pour les avions et les navires de surface, une vision nocturne et par mauvais temps extrêmement efficace. Le Grossadmiral Raeder a attribué ces interceptions au cours du premier quadrimestre de l'année à l'efficacité croissante des patrouilles aériennes allées au-dessus du golfe de Gascogne, mais n'imagine pas un instant que ce sont les messages échangés avec les U-Boote qui indiquent précisément les lieux où les avions doivent se rendre. S'il y a des fautes, estime-t-il, elles ne peuvent intervenir que par l'intermédiaire des Italiens à qui il reproche leur désinvolture devant les règles de sécurité indispensables. Cette accusation injustifiée ne va faire qu'accroître un affaiblissement de l'alliance entre les deux marines.

Janvier 1943

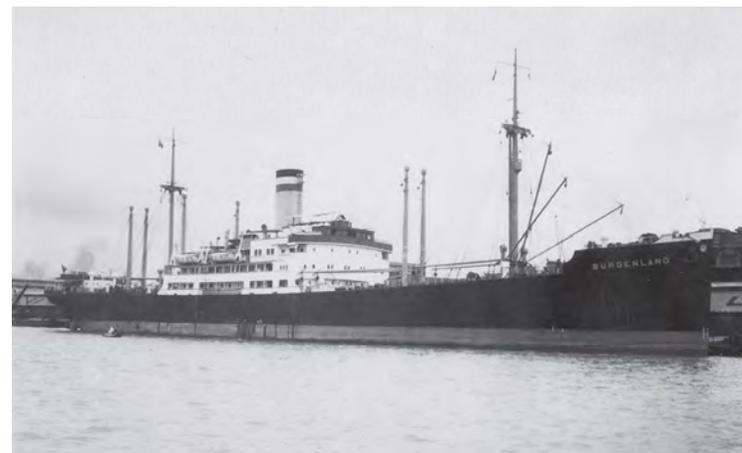
Après avoir quitté Yokohama le 27 septembre 1942, le forceur de blocus *Rhakotis* (6 753 tjb, 1928) se dirige vers Singapour pour y récupérer la totalité du chargement du cargo *Regensburg* et divers autres produits. Il transporte la cargaison de guerre la plus chère jamais emportée par un navire allemand : celle-ci comprend 4000 t de caoutchouc, 200 t de textiles, du minerai de zinc, du saindoux, de l'écorce de quinquina jaune, de l'huile de coco, de l'huile de baleine, de l'étain, des graisses comestibles, du riz, du thé et des perles d'une valeur de 50000 yens destinées à l'ambassade du Japon à Berlin, le tout pour un montant total de 6 millions de marks. Après avoir fait le plein de carburant à Batavia, il appareille le 5 novembre pour l'Europe. Le jour de Noël, il rencontre le sous-marin *U.410* (Korvettenkapitän Kurt Sturm) au sud-ouest des Açores, qui l'accompagne au cours de la semaine suivante. Le 1^{er} janvier 1943, un Sunderland australien du Squadron 10 les aperçoit, bientôt suivi d'un bombardier moyen Handley Page Hampden du Squadron 502 de la base de St. Eval en Cornouailles. À la vue de l'avion, l'*U.410* plonge et perd le contact, ne jouant aucun rôle dans la protection du *Rhakotis*. Hors de portée de la défense anti-aérienne du cargo, l'un des avions demeure au contact tandis que l'autre se rend auprès du croiseur léger HMS *Scylla*

(Captain Ian Agnew Patterson Macintyre). Après l'avoir informé, il largue une série de bombes fumigènes afin de montrer le chemin vers la cible. Le *Scylla* intercepte le forceur de blocus à environ 200 milles au nord-ouest du cap Finistère et, se maintenant à distance, l'accable d'obus de 133 mm et de 114 mm. Quatre-vingts hommes, dont deux Anglais rescapés du *City of Cairo*, prennent place dans les canots de sauvetage. Le *Rhakotis* sombre vers minuit, par 45° 01' N et 010° 50' W. Des survivants, dont l'anglais MacDonald, seront récupérés par l'*U.410* le 2 février tandis qu'un canot abordera à La Corogne le 3 janvier 1943 avec le deuxième anglais, Jack Edmead.

Le cargo *Weserland* (6 528 tjb, 1922) quitte Yokohama le 5 janvier, mais est rapidement rappelé pour revenir à Djakarta, à la suite de l'attaque du *Regensburg* par un sous-marin américain.

Appareillé de Bordeaux le 9 novembre 1942, le cargo *Burgenland* (7 320 tjb, 1928), chargé de 2899 t de fournitures, arrive à Kobe le 12 janvier sous le commandement du capitaine Thorwald Schütz.

Le cargo *Irene* (4 793 tjb, 1938) quitte Kobe le 20 janvier. À son bord se trouvent 158 personnes dont 45 opérateurs d'armement et environ 50 membres du pétrolier *Uckermark*, détruit par une explosion à Yokohama. Le 2 février, il parvient à Singapour où il charge plus de 6000 t de marchandises comprenant du caoutchouc, de la quinine, du tungstène et de l'étain. Deux jours plus

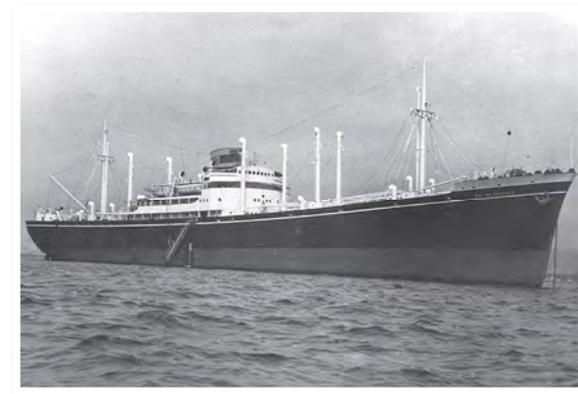


Après avoir quitté Bordeaux en novembre, le *Burgenland* parvient sans encombre à Kobe le 12 janvier 1943. (Site hpcbristol.net)

tard, l'*Irene* quitte Singapour et prend la direction de Bordeaux en passant par l'océan Indien et le cap de Bonne Espérance qu'il franchit début mars.

Le cargo mixte italien *Pietro Orseolo* (6 344 tjb, 1939) appareille de Kobe le 25 janvier à destination de Singapour où il charge 4000 t de caoutchouc, 2369 t de graisses comestibles, 1108 t de zinc et 824 t de thé, de quinine, de tungstène et diverses marchandises puis reprend la mer en direction de Bordeaux.

Le 28 janvier, c'est au tour du *Rio Grande* (6 062 tjb, 1939) de quitter Yokohama pour se diriger vers le nord des Philippines et faire escale à Singapour. Transportant 7456 t de marchandises diverses, il franchit le détroit de la Sonde séparant Java de Sumatra. Cependant, devant l'augmentation des navires de guerre dans l'océan Indien et les pertes provoquées parmi les forceurs de blocus dans l'Atlantique, le Kapitän Heinrich von Allwörden reçoit l'ordre de retourner au Japon.



Le cargo mixte italien *Pietro Orseolo* appareille de Kobe le 25 janvier pour effectuer le retour de sa deuxième liaison entre l'Europe et l'Extrême-Orient. (Site aircrewmembers.com)



Le *Rio Grande* devra retourner au Japon après son départ le 28 janvier, à la suite des pertes importantes parmi les forceurs de blocus. (Carte postale Vitava)

LE PAQUEBOT *FLANDRE*

2^e partie

Par Alain Spohr

Le paquebot *Flandre* – La vie active et mouvementée d'un paquebot pendant la deuxième moitié du 20^e siècle, période de changements profonds dans le monde du transport maritime de passagers.

6 – Une décevante traversée inaugurale vers New York, beaucoup d'émotions, et des modifications

Le 23 juillet 1952, *Flandre* quitte Le Havre pour son premier voyage vers New York. Une brève escale à Southampton, et *Flandre* avec 634 passagers à bord s'élance avec confiance dans l'Atlantique. Après les brillants essais de réception du paquebot, tout le monde attend un premier voyage parfait et triomphal.

Bien sûr, *Flandre* n'a aucune prétention de rivaliser avec le tout nouveau super-liner américain *SS United States* qui est la super star du monde maritime du moment. Ce paquebot d'exception

vient, il y a quelques jours, de pulvériser tous les records de vitesse sur l'Atlantique Nord à la vitesse fantastique de 40 nœuds, décrochant le convoité Ruban Bleu que *Queen Mary* de la Cunard, détenait depuis 14 ans ! Propulsé par ses quatre turbines d'une puissance phénoménale de 248 000 CV (182 MW !!), il a effectué sa traversée inaugurale en 3 jours et 10 heures.

Flandre avec ses 20 465 tonneaux, ses 88 000 CV et 25,75 nœuds ne prétend pas à de tels exploits. Il est prévu de faire la traversée à la vitesse de 23 nœuds, en 6 jours. Ce qui rend ce voyage spécial, c'est que *Flandre* est le premier paquebot neuf que la France, meurtrie par la guerre, a construit. Son entrée en service sur la ligne de New York est tout un symbole pour la France ! Et une large publicité a été faite aux États-Unis, où le nouveau paquebot français est attendu avec sympathie, curiosité et intérêt !

En cours de traversée, deux incidents se produisent sur les systèmes d'alimentation en mazout des chaudières. Les communiqués officiels de la Transat indiquent des colmatages des filtres à mazout par des impuretés. Compte tenu de la grande complexité de l'opération, il faudra beaucoup de temps pour nettoyer ces filtres. Pendant ce temps, le navire navigue en mode dégradé, à vitesse réduite. *Flandre* commence à prendre du retard.

Mais le plus ennuyeux est à venir ! Le 30 juillet, en tout début de matinée, *Flandre* passe le navire-phare de l'Ambros Chanel à l'entrée du port de New York. À 6 h 30, il jette l'ancre devant Staten Island pour embarquer les hôtes invités pour célébrer cette première arrivée à New York. Et c'est le désastre ! Une défaillance sur un tableau électrique auxiliaire se propage à travers l'ensemble du système électrique du navire jusqu'aux armoires de distribution principales qui sont fortement endommagées. Les très forts courants de courts-circuits, et les efforts dynamiques dus aux manœuvres brutales des équipements causent de sérieux dommages aux disjoncteurs, conducteurs et jeux de barres.

Heureusement, il n'y a pas de pertes humaines, ni de blessés, ni de dégâts mettant en danger le navire et ses passagers. La situation est cependant très embarrassante. Le *Flandre*, navire « tout électrique », est entièrement paralysé, il ne peut même plus relever son ancre ! Et cela au moment de faire sa première entrée dans le port de New York avec à son bord 634 passagers, et une large brochette d'invités spéciaux ! Son arrivée sera très remarquée, mais pas de la façon prévue ni souhaitée par la French Line !

Pour la description des événements des heures qui suivent, nous nous référons à un article publié

Couverture d'un document promotionnel destiné au marché américain annonçant la mise en service de *Flandre*. (Brochure CGT – Collection As)



dans le journal *New-York Times* du 31 juillet 1952 (Ref Franck Oliver Braynard). Le bandeau de l'article, quelque peu ironique, se traduit « *Un précédent en pratiques maritimes modernes fut établi ici, hier, lorsque le nouveau paquebot de luxe français, le Flandre, fit son entrée à la remorque* ». Et le journaliste donne de nombreux détails. Nous partageons à la suite quelques détails significatifs.

Pendant qu'on embarque les personnalités (officiels, reporters, journalistes) invitées par la French Line pour participer à l'arrivée festive de son nouveau paquebot, les ingénieurs se démenent dans les fonds pour sauver la situation ! Les dégâts sont significatifs ! Un carnage impressionnant de métal fondu, de jeux de barres tordus et de contacteurs carbonisés ! Ce n'est qu'à 9 h 45 que le courant sera partiellement rétabli dans le bateau. L'éclairage et les services fonctionnent partiellement, une partie de la propulsion est remise en marche. Mais ce n'est qu'à 12 h 55 que l'ancre peut être relevée par le guideau électrique !

Flandre se remet en route sur une ligne d'arbre. 4 puissants remorqueurs de la fameuse société Moran ont été appelés à la rescousse pour sécuriser la remontée de l'Hudson vers le Pier 88 de la French Line. La cheminée de *Flandre* fume abondamment, les curieux se massent sur les rives de l'Hudson pour assister au spectacle. Notre *Flandre* en triste posture croise le *Queen Mary* en partance vers l'Angleterre qui le salue bruyamment, *Flandre* ayant bien du mal à lui répondre... Sans doute une démonstration du fameux « Fair Play... ». Malgré les conditions très particulières de cette première arrivée, *Flandre* aura quand même droit au classique salut par les bateaux-pompes du port ! Le navire va accoster à 14 h 45, avec un retard cumulé de 23 heures.

Il est dit que les passagers et les hôtes embarqués à Staten Island, faisant contre mauvaise fortune bon cœur, appréciaient pleinement l'hospitalité gratuite de la French Line : des sandwiches sont généreusement distribués (les cuisines électriques ne sont pas opérationnelles), les bars sont ouverts, les boissons coulent à flots « on the house » bien sûr ! L'orchestre des pompiers du port de New York qui a aussi été embarqué joue pendant six heures pour distraire les passagers !

Quant aux dockers du port de New York, toujours acerbes et goguenards, ils vont donner à *Flandre* le surnom de « The Flounder », du verbe « to flounder » qui signifie patauger, bredouiller !

Pendant quelque temps, *Flandre* devra vivre avec !

L'appareillage pour le voyage retour prévu le lendemain est bien sûr annulé. Il faut ramener d'urgence par avion des matériels prélevés sur l'Antilles pour exécuter les réparations permettant le retour en France. Le 3 août *Flandre* commence un voyage de 7 jours à vitesse réduite. Il semble que quelques nouveaux incidents se soient produits en cours de voyage, mais nous n'avons pas pu trouver de détails à ce sujet. Et nous ne savons pas non plus si *Flandre* emporte des passagers pour cette traversée très particulière.

Flandre arrive au Havre le 10 août, il est retourné à ses constructeurs pour rectifications des défauts sous garantie. Tous les voyages prévus pour 1952 sont annulés, les passagers étant réaffectés à *Ile de France* et *Liberté* déjà bien chargés en cette période estivale. Ceci donnera au bon vieux *De Grasse* l'opportunité de retourner sur l'Atlantique Nord pour quelques voyages en support des grands paquebots.

Les causes de l'incident sont analysées en détail, et les actions correctives définies. L'architecture du système électrique, les schémas de couplage et les protections des composants principaux sont profondément modifiés. *Flandre* sera immobilisée pour 9 mois. Toutes les améliorations sont bien sûr répercutées sur *Antilles* en cours de construction qui verra sa mise en service retardée. Ces modifications seront définitives, par la suite on n'entendra plus parler de défaillances électriques majeures. Nous avons noté qu'il est dit dans une publication de la société Télémechanique relative au paquebot *France* de 1962, que l'expérience acquise avec *Flandre* sera précieuse pour la conception de *France* ! À quelque chose malheur est bon !

On met à profit cet arrêt du paquebot pour procéder à d'autres travaux, en particulier on exécute la première d'une longue série d'ajustement du nombre de passagers, et de redistribution des cabines entre les diverses classes.

Les événements de New York ayant aussi fait du bruit de notre côté de l'Atlantique, pour quelque temps les relations entre les autorités, la Transat, les ACF et ses sous-traitants seront difficiles. De lourdes critiques et suspensions ont remplacé l'euphorie des semaines précédentes. Au point qu'une enquête officielle soit demandée pour faire la lumière sur ces événements et leurs causes.

Une commission d'enquête composée de trois personnalités du monde maritime est formée.

À gauche : La première arrivée de *Flandre* à New York, sur fond de statue de la Liberté ! La cheminée fume abondamment, les quatre remorqueurs appelés en renfort sont à couple, les passagers et invités spéciaux occupent les ponts ! Malgré ses difficultés, le navire a quand même hissé le grand mât, et il est salué par le traditionnelle bateau-pompe ! (DR – Collection As)

À droite : Nous voici arrivés ! Après avoir évité dans l'Hudson, *Flandre* accoste au Pier 88 de la French Line ! À l'arrière de la photo, le paquebot *USS America* de la *United States Line*. (DR – Collection As)

LE TRISTE DESTIN DU CUIRASSÉ FRANCE

Par Philippe Caresse

PRÉLUDE AU DRAME

Le 28 juin 1922, dans le sud-est de l'île du Levant, des remorqueurs finissaient de tracter un vieux dreadnought ex-autrichien du nom de *Prinz Eugen*. Remis à la France à la fin de la Première Guerre mondiale, ce dernier servait dorénavant de cible pour les cuirassés de la 1^{re} escadre des 1^{er} et 3^e divisions. La *Bretagne* tirait des obus en acier de 340 mm alors que les *Paris* et *France* faisaient feu avec des obus de 305 mm en fonte non perforants. Désespéré par les coups au but, le *Prinz Eugen* ne tarda pas à couler par l'arrière et disparaître à la position 06° 56' 16" E & 42° 48' 16" N par 2600 mètres de profondeur. Les bâtiments se dirigèrent ensuite vers Toulon et personne à ce moment ne pouvait se douter que la *Mer* venait d'effectuer l'une de ses dernières sorties en escadre.

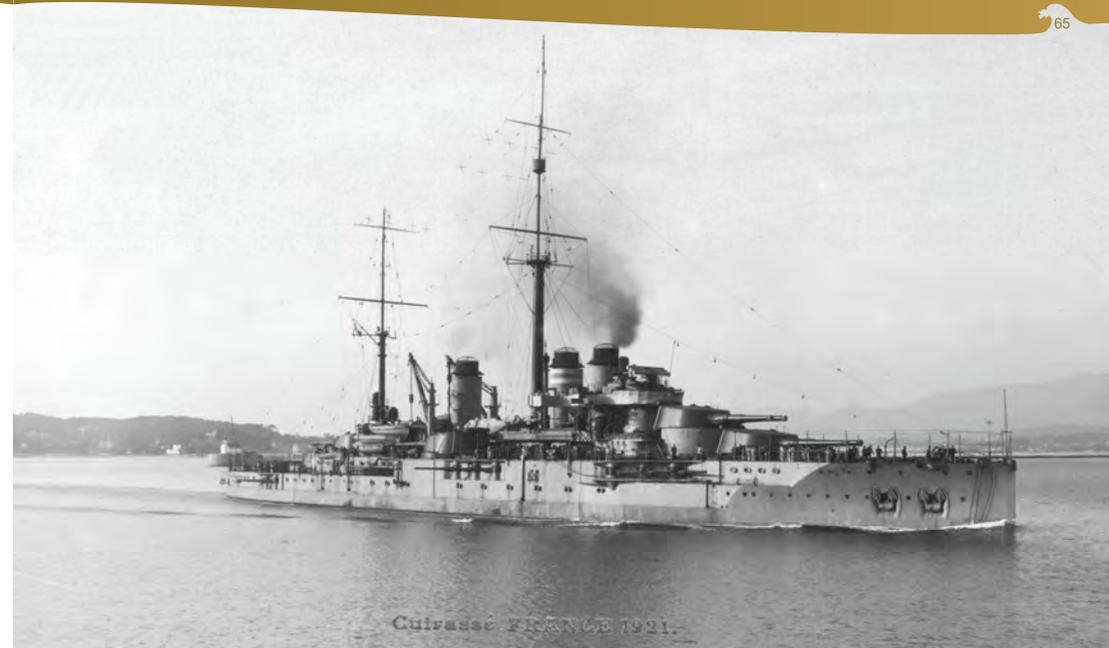
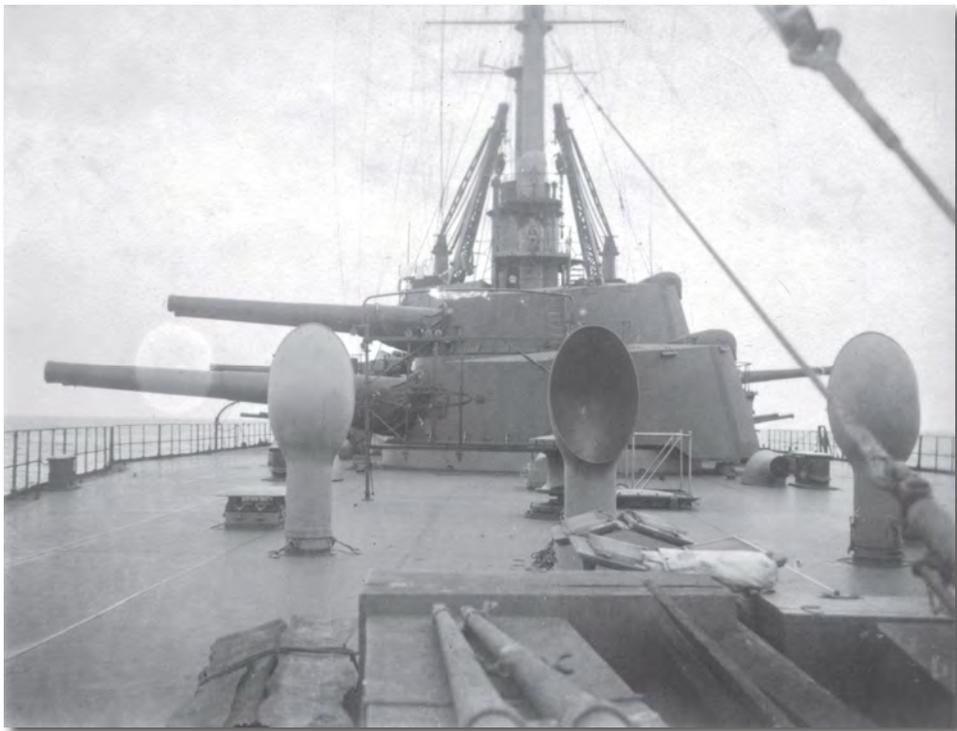
Le 18 juillet, la *Bretagne*, portant la marque du vice-amiral Salaün, le *Paris* et la *France* appareillèrent de Toulon pour effectuer des manœuvres en Atlantique

et dans la Manche. Des escales furent faites à Oran, Brest, Saint-Quay-Portrieux, Cherbourg, Saint-Vaast-la-Hougue, de nouveau Cherbourg et la formation relâcha à Brest le 17 août.

Le 25, vers 16h00, les *Paris* et *France* quittaient le mouillage de Quiberon pour prendre un cap au sud-ouest. Durant la nuit, ils se trouvaient au large de Belle-Île pour des écoles à feu sur but flottant. L'exercice terminé, le *Paris* se chargea de récupérer la cible, alors que la *France* se dirigeait directement sur Port Haliguen.

Le cuirassé était commandé depuis le 16 août 1920 par le capitaine de vaisseau Vincent Guy (1870-1939). Celui-ci dirigeait la *France* à la vitesse de 10 nœuds vers le passage de la Teignouse, ce qui rendait la route plus courte par rapport à la passe des Cardinaux. Le temps était clair, la mer était basse avec un coefficient 106 et, à 0 h 45, le commandant Guy fit venir son navire vers le feu blanc de Port-Navalo afin de rester dans le chenal qui faisait ici 750 mètres de largeur sur une

L'artillerie de 305 mm du cuirassé France. Le percuteur marqueur est visible derrière les manches à air. (coll Ph. Caresse)



profondeur de 16 mètres. 00h57, le bâtiment se trouvait par le travers des roches de Basse Goué Vas à 4000 mètres du phare de la Teignouse lorsque trois longues secousses ébranlèrent le cuirassé. Immédiatement, Guy ordonna de stopper les machines, mais il semblait que la *France* gardait son erre. Après 2 ou 3 minutes, il demanda de reprendre la marche à 10 nœuds tout en sonnant le branle-bas et intimant aux équipes de sécurité de faire des investigations dans les fonds. Cependant, à 01h05, les rues de chauffe 4 et 5 signalaient à la passerelle qu'elles étaient envahies par les flots bien au-dessus des parquets. La brèche semblait se situer à bâbord, proche de la cloison séparant la chaufferie des soutes à charbon. Rapidement, l'eau atteignit les foyers dans la rue 1 et la situation ne

semblait pas meilleure dans les rues 2, 4 et 5. La turbine d'épuisement avant de 1 100 tonnes fut mise en service et l'on se disposa à mettre en fonction celle de l'arrière. Fatalement, les rues 1, 2, 4 et 5 durent être évacuées par les chauffeurs devant la montée de l'eau. Seule la rue 3 était pour le moment préservée et l'ordre fut donné de l'allumer, car elle se trouvait bas les feux. À 01h10, les machines et dynamos stoppaient et, faute de vapeur, les moyens d'épuisement se trouvaient hors fonction. La *France* était plongée dans le noir et les cloisons étanches étaient fermées.

À 01h23, la TSF du bord envoyait sur les ondes : «Avons touché. Chaufferies en fonctions envahies. Ne sommes plus manœuvrant faute de pression.» À 01h35, il était transmis : «Situation dangereuse.»

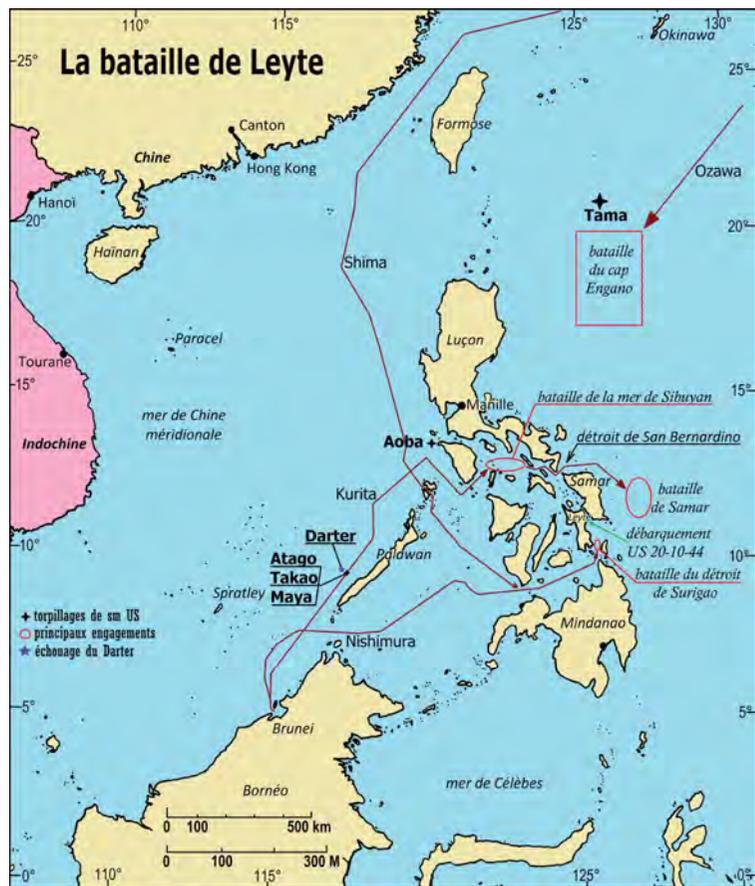
La France avec deux bandes à la deuxième cheminée, ce qui date ce document entre le 1er juillet 1919 et le 9 février 1920. (DR)

Le cuirassé France dans les eaux toulonnaises en 1920. (DR)



LES SOUS-MARINS AMERICAINS DANS LA BATAILLE DE LEYTE

Par Jean Moulin



La bataille de Leyte est pratiquement la plus grande bataille navale de l'histoire. Elle commence par le torpillage de trois croiseurs japonais par deux sous-marins américains.

Le débarquement américain à Leyte, le 20 octobre 1944, est le début de la reconquête des Philippines. L'archipel aux mains des Américains signifie la perte de la guerre pour les Japonais dont l'industrie sera alors coupée de ses sources de matières premières, notamment le pétrole. Un plan baptisé Sho-Go est prêt pour engager la flotte dans le but de conserver les Philippines.

Quatre formations japonaises vont être engagées :

Le Corps principal ou Force Nord du vice-amiral Ozawa regroupe quatre porte-avions, avec

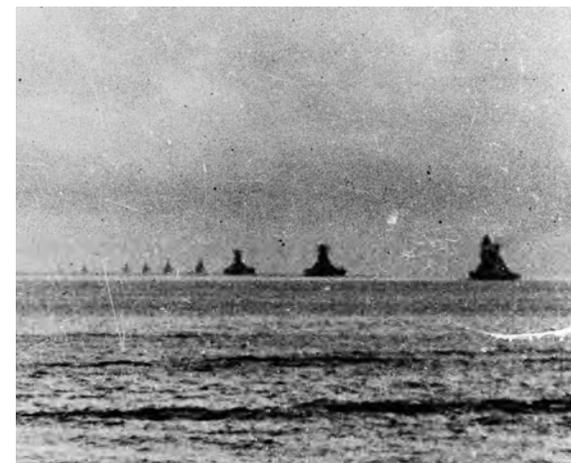
seulement 116 avions, deux cuirassés hybrides¹, trois croiseurs légers et dix destroyers. Partie du Japon, il s'agit d'une force de diversion sacrifiée qui doit attirer les porte-avions américains vers le nord en laissant les forces de débarquement à la merci des trois autres formations.

La Force A, Force du Centre, du vice-amiral Kurita (voir l'encadré) appareille de Brunei (Bornéo) et doit entrer dans le golfe de Leyte par le nord, le détroit de San Bernardino, et écraser les bâtiments soutenant les débarquements.

La Force C ou avant garde de la Force sud, du vice-amiral Nishimura, appareille avec la Force A, mais s'en sépare et doit aussi pénétrer dans le golfe de Leyte, mais par le sud, le détroit de Surigao. Elle comporte deux cuirassés, un croiseur lourd et quatre destroyers.



L'amiral japonais Takeo Kurita (1889-1977) qui était sur l'Atago. (NHHC)



L'appareillage de Brunei, le 22 octobre 1944, de l'escadre de Kurita. De droite à gauche : Nagato, Musashi, Yamato, Maya, Chokai, Takao, Atago, Haguro, Myoko. (NHHC)

La seconde force d'attaque, ou arrière-garde de la Force sud, du vice-amiral Shima, doit aussi entrer dans le golfe de Leyte avec la Force C. Elle est partie du Japon et rassemble deux croiseurs lourds, un croiseur léger et sept destroyers.

Les Américains sont organisés avec deux flottes : la 7^e Flotte de l'amiral Kinkaid qui assure les débarquements et leur appui rapproché.

La 3^e flotte de l'amiral Halsey qui doit couvrir la

7^e flotte et, si l'occasion se présente, détruire la flotte japonaise. Cette double mission va causer une certaine confusion et amener les Américains bien près d'une défaite.

La bataille de Leyte est en fait la succession de quatre grandes batailles les 24 et 25 octobre (mer de Sibuyan, détroit de Surigao, Samar, cap Engano). Les Américains sont vainqueurs, les amiraux japonais ayant finalement plus fait d'erreurs que leurs adversaires.



Le lancement du Darter à Groton, le 6 juin 1943. (NHHC)

1- Les cuirassés *Ise* et *Hyuga*, construits en 1916-1917 avec 6 tourelles doubles de 356 mm, en perdent deux en 1943 au profit d'installations aéronautiques. Ils sont engagés à Leyte sans appareils, comme de purs cuirassés.



Restauration du remorqueur *Laborieux*, des ex-chantiers navals de La Seyne-sur-Mer

Par Dominique Charvin

Janvier 2024,
le *Laborieux* en fin
de restauration.
(D. Charvin)

Le *Laborieux* est le dernier remorqueur des chantiers navals de La Seyne-sur-Mer, qui ont fermé leurs portes en 1988. C'est un bien modeste bâtiment, mais il est l'un des rares symboles encore visibles du passé industriel de la ville. Il est également fortement ancré dans la mémoire intime de tous ceux qui ont travaillé dans l'industrie navale de la région toulonnaise.

Depuis presque 40 ans, chacun se désespérait de voir le *Laborieux* se dégrader au pied du fort Balaguier sur la corniche de Tamaris, commune de La Seyne. Mais, au printemps 2021, les choses changent, avec la petite équipe de l'association « Les Amis du *Laborieux* », grâce à leur étonnante persévérance, la peinture fraîche remplace progressivement les chances de rouille sur la coque du vieux remorqueur. Beaucoup de Seynois et tous les passionnés de patrimoine maritime s'en réjouissent.

De sa construction jusqu'à sa récente restauration, cet article retrace la vie de ce petit bâtiment de la « *Navale* », tel que sont communément désignés les ex-chantiers navals de La Seyne.

Carrière opérationnelle du *Laborieux* (1945/1988)

Le *Laborieux* est construit en 1945 par les apprentis du charpentage des FCM (Forges et Chantiers de la Méditerranée), puis mis à l'eau l'année suivante. Il remplace *L'Utile*, un antique remorqueur à vapeur.

De 1946 à la fermeture des chantiers, le *Laborieux*, unique remorqueur des chantiers, est une pièce maîtresse des lancements, des déplacements, des remorquages et des essais de tous les navires construits ou qui transitent par les chantiers. Le remorqueur accompagne et aide dans ses déplacements la gigantesque grue flottante *Atlas* des chantiers, capable de soulever des tronçons de navire de 150 t. Lors des lancements, il récupère les berceaux bâbord et tribord, grosses pièces de bois qui maintenaient le bâtiment sur sa cale de lancement, une fois le bâtiment à flot. Il intervient dans la mise en place des portes des bassins de radoub. Lors des essais à la mer des bâtiments, il

accompagne ceux-ci au large du cap Cépet pour qu'ils effectuent le calibrage de leurs goniomètres et radars; pour ce faire, le *Laborieux* tourne autour du bâtiment en essai à environ un mille de distance pour que celui-ci effectue ses réglages à l'aide du poste émetteur du remorqueur. Le *Laborieux* est également utilisé pour le transport des personnels à travers la rade ou pour amener les plongeurs à pied d'œuvre. Puis certainement bien d'autres tâches annexes, néanmoins indispensables à la bonne marche des chantiers.

Ce petit bâtiment eut également ses heures de notoriété médiatique; en effet, lors des fêtes de la ville de La Seyne, il est mis à contribution pour transporter les vedettes du « *show-biz* » invitées aux fêtes, du port de Toulon jusqu'au port de La Seyne, où des spectacles sont donnés sur un ponton flottant devant la mairie. Ainsi Henri Genès, John William, Jacques Brel, Louis Mariano, Rika Zarái, Claude Nougaro, Annie Cordy, Eddy Mitchell, même Johnny Hallyday en 1961 et bien d'autres, ont eu l'honneur de monter à bord.



Caractéristiques du *Laborieux*

Coque en acier soudée à l'arc, les FCM expérimentent à cette occasion la soudure à l'arc faisant place au rivetage, une innovation à l'époque.

Longueur : 19,98 m

Largeur : 3,5 m

Jauge : 23,8 tonneaux

Propulsion :

- moteur diesel Deutz, 6 cylindres, de 135 ch, identique à ceux qui équipent les chalands de débarquement et les chars d'assaut construits par les chantiers à cette époque;

- inverseur marche AV/AR;

- hélice 3 pales de 90 cm de diamètre.

Équipage : 5 personnes (1 patron, 2 matelots, 1 mécanicien et 1 graisseur).

L'équipage du *Laborieux*
au temps de son activité.
(CRCN)

Petite histoire des chantiers navals de La Seyne-sur-Mer

Un premier chantier de constructions de bateaux à voile et à rames destinés aux pêcheurs et à la marine royale existe à partir de 1711, sur le côté est du port de La Seyne. Par la suite, d'autres petits chantiers du même type s'installent dans le secteur chantiers nomades.

À partir de 1835, deux entrepreneurs marseillais, Mathieu, puis Lombard, prennent en main la destinée des chantiers navals seynoises en les transformant en véritable entreprise industrielle, assistés de l'ingénieur seynois Noël Verlaque, et de deux ingénieurs britanniques. En 1839, Lombard prend une décision capitale, celle de se convertir progressivement à la construction métallique.

En 1845, l'ingénieur anglais Philip Taylor rachète les chantiers navals de La Seyne et se lance dans la construction navale de grande ampleur. Le contexte historique et économique soutient la croissance des chantiers qui passent de 200 à 1 300 salariés jusqu'à la crise de 1948.

En 1856, sous le Second Empire, la Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) est constituée à Paris sous l'impulsion d'Armand Behic, haut fonctionnaire des finances et du ministère de la Marine, président des Messageries Maritimes. Il dirigera les FCM pendant 35 ans. Les chantiers conquièrent à cette époque une renommée mondiale pour la qualité, la modernité et les performances de leurs bâtiments, ainsi que pour la diversification de leurs travaux et l'adaptation de leurs personnels aux différents types de construction. Les FCM deviennent rapidement, et pendant plus d'un siècle, un des plus importants chantiers navals du monde. Leurs constructions sont prestigieuses, nombreuses et variées : paquebots, cuirassés, croiseurs, contre-torpilleurs, cargos, dragues pour les canaux de Panama et de Suez, etc.

En 1872, les FCM sont assez puissantes pour acquérir les très importants Chantiers du Havre. En 1913, elles comprennent quatre sites (La Seyne, Le Havre, Granville et Marseille) et occupent en tout 45 ha, dont 22, à La Seyne.