

## 6 JUIN 2024 : 80 ANS DU DÉBARQUEMENT DE NORMANDIE, LE DEVOIR DE MÉMOIRE TOUJOURS INTACT !

Par Christophe Vignon,  
Isabelle Congard  
(photos)

Le Mistral au large  
d'Omaha Beach.  
(Isabelle Congard)



Alors que l'opération Overlord entrait dans l'Histoire comme la plus grande opération militaire de tous les temps, le volet naval et amphibie (Neptune) n'a pas été en reste avec une armada considérable de près de 7000 navires de tous types dont 1213 navires de guerre. La présence française sera symbolique avec notamment les 177 soldats du Commando Kieffer et quelques navires dont le contre-torpilleur *la Combattante*, la frégate *la Découverte* et la corvette *Cdt d'Estienne-d'Orves*...

En hommage à ce débarquement marquant les liens franco-américains, la FREMM *Bretagne* a effectué ce 6 juin en mer de Chine des opérations durant l'exercice Valiant Shield avec le porte-avions *Théodore Roosevelt* (CVN 71). En effet, le fils de l'ancien Président américain, et cousin de Franklin Roosevelt, le Général Ted. Roosevelt Jr, alors âgé de 57 ans, participera au débarquement, mais décèdera d'une crise cardiaque en juillet 1944 en Normandie où il repose au cimetière de Colleville sur mer (Omaha Beach).

### UNE PRÉSENCE SYMBOLIQUE DE NAVIRES ALLIÉS AU LARGE

Une dizaine de navires ont été positionnés à quelques nautiques de la côte d'Omaha Beach avec une double mission : l'hommage des pays alliés à leur engagement lors du débarquement en juin 1944 et une participation à la bulle de protection autour des cérémonies internationales en présence de nombreux chefs d'États et de gouvernements. Le dispositif maritime a été géré par le porte-hélicoptères amphibie (PHA L 9013) *Mistral*, véritable couteau suisse de la Marine Nationale, dont les capacités permettent notamment d'accueillir un état-major embarqué de 200 personnes. Autour du *Mistral*, notons la présence du navire de débarquement américain USS *Oak Hill* LSD 51 (Classe Harpers), de trois bâtiments britanniques, HMS *St Albans*, Frégate F 83 (type 23) et les patrouilleurs HMS *Exploit* et *Smiter* (classe Archer), d'une corvette lance-missiles norvégienne KNM *Glimt* (classe Skjold) du chasseur de mines polonais *Czernicki*, du patrouilleur canadien NCSM *Hall* (classe DeWolf) et enfin du patrouilleur hollandais HNLMS *Holland P 840* (classe Holland). Pour la sécurité, c'est la frégate multimission (FREMM) *Normandie* (évidemment) qui a assumé cette tâche au large des côtes normandes.

Avec une ferveur populaire et un hommage officiel émouvants et solennels, nous restons humbles et admiratifs devant ces vétérans très âgés qui ont tenu à être présents pour témoigner de leurs engagements.



Réalisé par Anilore  
Banon, le monument  
« les Braves », composé  
de trois parties, est  
inauguré pour rendre  
hommage aux hommes  
venus libérer la France  
au nom de la Liberté, de  
l'espoir et de la fraternité.  
(Isabelle Congard)



Un des vétérans honorés  
lors des commémorations  
(Isabelle Congard)

# ACTUALITÉS

Par Jean-Luc Fouquet



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](mailto:jl.lela.presse@gmail.com). Place aux nouvelles !

### JUILLET 2024 : RIMPAC 24

Le mois de juillet 2024 a vu le déroulement du grand rassemblement maritime RIMPAC.

Rappelons que cette manifestation est née en 1971, incluant les États-Unis, le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Elle se déroule tous les deux ans, au large d'Hawaï. Le nombre de nations participantes a graduellement augmenté. L'édition 2012 a vu la participation de la Russie, avec quelques bâtiments de la flotte du Pacifique. Ce fut l'unique fois.

En 2014, la Chine a été invitée, de même en 2016. L'invitation pour l'édition 2018 a été annulée, comme suite aux opérations chinoises de militarisation de certains îlots dans la mer de Chine méridionale.

Le but de RIMPAC est très simple : procéder à très grande échelle à des exercices combinés, navals, mais également terrestres et aériens pour anticiper un éventuel conflit mettant en œuvre des moyens importants et impliquant plusieurs nations partenaires. La finalité a quelque peu évolué pour mettre l'accent sur la résolution des tensions en indopacifique, notamment une éventuelle invasion de Taïwan par l'armée chinoise, voire une agression de la Corée du Nord vers le Sud.

Mais le périmètre s'est élargi. Le vice-amiral John Wade, commandant la 3<sup>ème</sup> flotte de l'US Navy et commandant de la force opérationnelle combinée (CTF) RIMPAC 2024, a déclaré lors de la conférence d'ouverture le 27 juin : « L'exercice Rim of the Pacific s'est développé au fil des ans pour devenir la plus grande et la plus importante opportunité d'entraînement maritime interarmées

au monde. L'objectif de l'exercice est de nouer des relations, d'améliorer l'interopérabilité et la compétence et, en fin de compte, de contribuer à la paix et à la stabilité dans la région indopacifique, d'une importance vitale ».

L'USS Carl Vinson  
(CVN 70) à l'ouverture du  
RIMPAC 2024.  
(US NAVY)

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

BBPD :	bâtiment base de plongeurs-démoueurs
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.

# LES MARINS AMÉRICAINS DANS L'ATTAQUE PEARL HARBOR

Troisième et dernière  
partie, par Hubert Groult

L'USS West Virginia en  
feu au premier plan juste  
après l'attaque aérienne  
avec le Tennessee  
derrière lui.  
(Pearl Harbor Attack,  
NH 97398, Naval History  
and Heritage Command)



« Hier, le 7 décembre 1941 – une date qui restera dans l'histoire comme celle de l'infamie. » Le Président des États-Unis, Franklin Roosevelt à la tribune de la salle du Congrès le 8 décembre 1941.

Voici la troisième et dernière partie de notre récit sur l'attaque de Pearl Harbor vue du côté des marins américains. Les combats sont à présent bien engagés, les marins essaient de survivre et, si possible, de riposter. Des aviateurs japonais ont été abattus, et le ciel est couvert par les déflagrations de l'artillerie antiaérienne. Dans de nombreux navires, on essaie d'éteindre des feux gigantesques et de secourir les camarades. À bord du cuirassé Arizona, là où se poursuit notre chronique de l'attaque, la situation est absolument désespérée, et parmi les marins à bord, courageux, on trouve Joe George.



Affiche de propagande.  
Un drapeau américain  
déchiré flotte à mi-  
hauteur de sa hampe en  
signe de commémoration  
devant des fumées  
noires et des flammes.  
La citation : « Nous  
sommes résolu ici que  
ces morts ne soient  
pas morts en vain » est  
issue du discours de  
Gettysburg de Lincoln.  
(Boston Public Library)

## JOE GEORGE AU SECOURS DES MARINS DE L'ARIZONA

Après la première vague, des marins se portent au secours de l'Arizona. Avec l'abandon du navire, peu après 9 h, le marin John Anderson aide autant qu'il le peut des compagnons blessés en les faisant monter à bord d'une des petites embarcations qui entourent le cuirassé. Certains sont si brûlés que parfois, lorsqu'il essaie de les récupérer, leur peau part en lambeaux. Notons qu'après l'attaque, à l'hôpital militaire d'Oahu, les médecins sont désormais grandement aidés dans les soins de secours qu'ils apportent aux grands brûlés par un tout nouvel antibiotique, le sulfonamide. Il permet,



en le vaporisant sur les chairs calcinées des marins, de prévenir une mort par déshydratation et infection. Fuqua demande peu après à Anderson de quitter les lieux. Arrivé sur Ford Island, Anderson ne pense pas à autre chose que retourner secourir les hommes bloqués dans le navire. Lui et un compagnon récupèrent alors une embarcation qui ne sert à rien et retournent près du navire. Avancant dans une eau couverte de carburant huileux, ils essaient de trouver des hommes à secourir, mais il y a plus de corps sans vie que d'hommes à aider. Ils voient sur place qu'un autre petit bateau essaie d'aider. Ils récupèrent des hommes dans leur embarcation et en chemin pour le Pearl Harbor Naval Hospital, passent près du West Virginia et demandent s'ils peuvent également récupérer des blessés. Un officier décline leur aide. Parmi les grands blessés de l'attaque sur l'Arizona, il y a le Second Class Lauren Bruner. Il est alors situé sur le pont de contrôle aérien, sur bâbord, dans le directeur de tir d'un canon de cinq pouces antiaérien, 21 mètres au-dessus de la ligne de flottaison, lorsque son navire est touché. Ayant survécu à l'immense explosion de la salle des munitions, il court jusqu'au pont principal. Des tirs japonais l'atteignent ensuite. Alors qu'il est coincé dans une tour de contrôle, et gravement brûlé, lui et les cinq autres hommes qui sont avec lui doivent leur survie à un marin du Vestal. Joe George, un des hommes de ce cargo, ignorant l'ordre de se tenir à l'écart de l'Arizona, leur lance une corde pour fuir le cuirassé. Bruner, dont le corps est brûlé aux deux tiers, ne se remet de ses blessures qu'après huit mois de soins. L'assaut de Pearl Harbor traumatise Bruner, lui faisant vivre des nuits de cauchemars dans lesquels il voit des cadavres et ressent encore l'odeur des corps-morts de ses camarades. Il continuera pourtant de servir dans l'US Navy et comme marin à bord de l'USS Coghlan, il participera à huit batailles contre les Japonais avant de se retirer du service. Dans Second to the Last to Leave USS Arizona, Bruner raconte l'attaque et nous dit notamment : « (...) tout semblait se passer en quelques millisecondes. C'était comme si j'avais

sprinté au ralenti. Et j'entendais le gémissement des avions qui s'approchaient... puis un autre, et un autre. » « Dans la confusion, les marins criaient, juraient et couraient sur les ponts, comme moi... tous en direction des postes de combat. » « Je n'avais fait que quelques grandes enjambées sur le pont quand j'ai vu pour la première fois l'horreur de ce qui allait arriver. » « Les tirs de mitrailleuses ont arrêté de nombreux marins dans leur course, juste devant moi. Et à ma droite... allongé sur le pont, près du bastingage du navire, se trouvait un marin à terre. » « Il gémissait... et gémissait à l'agonie. Des centaines d'éclats de teck avaient traversé son t-shirt et son short... certains lui transperçaient les bras... et le visage. Puis, alors que j'esquivais des nids-de-poule sur le pont, je suis tombé sur un marin qui se penchait sur un camarade tombé. Son t-shirt blanc était taché de rouge, là où de larges éclats l'avaient transpercé. » « Le marin abattu avait encore son bob ». Situé sur le pont de contrôle aérien, à côté de Bruner, on trouve aussi le First Class Donald Stratton. Sur la proue de l'Arizona, c'est le seul homme qui va survivre à l'explosion du

Ce 23 octobre 2014,  
le vétérinaire Lauren F.  
Bruner témoigne de son  
expérience de l'attaque  
de Pearl Harbor aux  
marins et marines de  
l'USS America (LHA-6),  
(U.S. Navy)

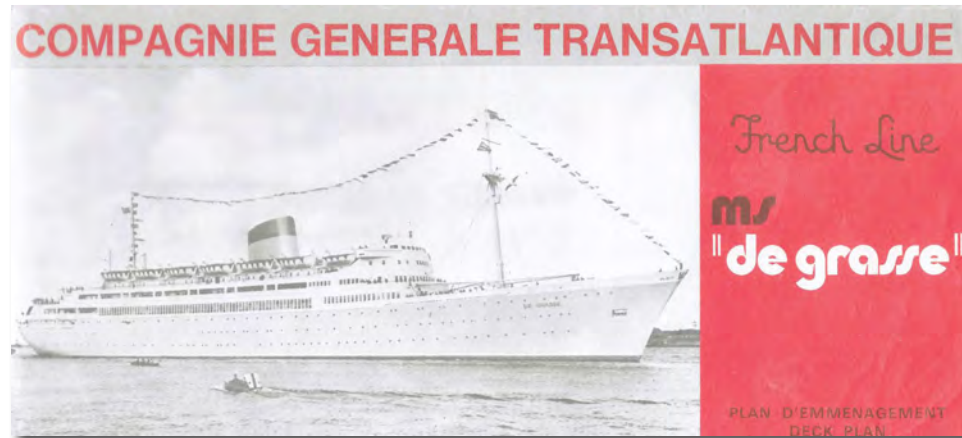
Le 7 décembre 2014,  
quatre des neuf  
 survivants de l'Arizona  
 lèvent leur verre en  
 l'honneur des camarades  
 morts il y a 73 ans. Nous  
 sommes sur le mémorial  
 de l'USS Arizona de  
 Pearl Harbor et de  
 gauche à droite on trouve  
 Donald Stratton, Louis  
 Conter, John Anderson,  
 et Lauren Bruner.  
 Aujourd'hui, il ne reste  
 plus que deux survivants  
 de l'Arizona, Ken Potts et  
 Louis Conter.  
(U.S. Navy)



# LE PAQUEBOT DE GRASSE 2

Dernier paquebot mis en service par la Compagnie Générale Transatlantique.  
« Le Paquebot du Plaisir de Vivre ».

Par Alain Spohr



Le paquebot De Grasse 2. Couverture d'un plan des aménagements. (Brochure CGT - Collection As).

Le second paquebot *De Grasse*, généralement appelé *De Grasse 2* pour éviter la confusion avec son illustre prédécesseur de 1924 est un navire à part dans l'histoire de la Transat. Il est souvent ignoré et quand on en parle c'est pour rappeler que le navire a été un échec commercial tout en oubliant son histoire sous pavillon français.

*De Grasse 2* mérite cependant un peu plus d'attention, car c'est avec ce navire que la Transat sera confrontée de façon inéluctable à la dure réalité du marché du transport de passagers en pleine mutation. Et elle sera confortée dans des conclusions et décisions qui vont sceller son avenir.

## Pourquoi et comment *De Grasse 2* a-t-il rejoint la flotte de la Transat ?

Quand en janvier 1971 *Antilles* est perdu dans un spectaculaire naufrage, la Compagnie Générale Transatlantique n'a plus de paquebot pour desservir la ligne des Antilles et réaliser des croisières dans les Caraïbes. Depuis quelques années, on a vu la Transat progressivement se désengager du

service des passagers ; elle a surtout développé sa flotte de cargos et de bananiers et n'a plus remplacé les paquebots retirés du service (*Colombie*, *Flandre*...). Étonnement, elle va cette fois se mettre activement à la recherche d'un remplaçant pour *Antilles*. Nous n'avons pas pu trouver d'explications factuelles pour expliquer à quelle stratégie correspondait cette décision. Peut-être qu'un de nos lecteurs pourra nous en dire plus à ce sujet ?

La CGT identifie un paquebot norvégien qui conviendrait à ses besoins. C'est le *Bergensfjord* de la Norwegian America Line (ou NAL). Ce paquebot de taille intermédiaire est en service depuis quinze ans ; il a d'abord fait des voyages réguliers sur l'Atlantique Nord, puis a été de plus en plus utilisé pour des croisières haut de gamme. Mais le *Bergensfjord* n'est pas à vendre, il doit encore assurer son service jusqu'à son remplacement par le *Vistafjord* prévu en 1973. La Transat insiste et fait une offre d'achat très attractive. La NAL revoit alors ses plans et accepte de vendre son navire ; l'achat est conclu en mars 1971.

La Transat va apporter au nouveau paquebot quelques modifications dans ses ateliers du Havre. Un examen approfondi des plans des aménagements confirme cependant que ces modifications seront finalement bien moins importantes que ce qui avait été prévu et déjà annoncé dans les brochures publicitaires



De Grasse 2 en navigation à faible vitesse. (Photo DR)



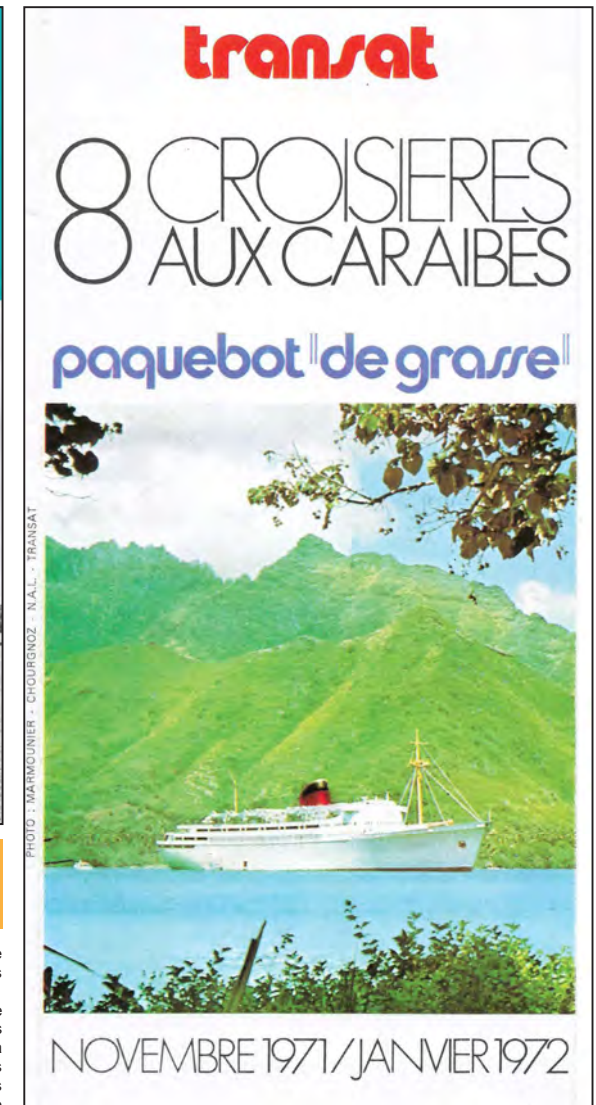
Couverture originale d'un des premiers programmes de traversées et croisières du nouveau paquebot De Grasse 2. (Brochure CGT - Collection As)

présentant le nouveau navire. Est-ce par manque de temps ou par souci d'économies ? Ou bien les deux ?

Un premier programme de traversées et de croisières est développé sans tarder et les ventes sont ouvertes. La Transat ne veut à aucun prix manquer la période propice des fêtes de fin d'années pour les premières croisières dans les Caraïbes. L'examen détaillé de diverses brochures permet là aussi d'identifier de nombreux changements de dernière minute quant au nombre et à la durée des croisières proposés.

Ces hésitations ne sont pas courantes avec la Transat habituellement très systématique et minutieuse, cela traduit en tout cas une intense activité et une forte dynamique autour du nouveau paquebot.

Le navire va être baptisé *De Grasse* le 5 novembre 1971 ; on dit que le nom de *Louisiane* avait été considéré, mais *De Grasse* va être préféré, ce nom rappelant un autre célèbre paquebot de la CGT. Il prendra le départ



Couverture originale du premier programme de huit croisières aux Caraïbes du paquebot De Grasse 2. (Brochure CGT - Collection As)

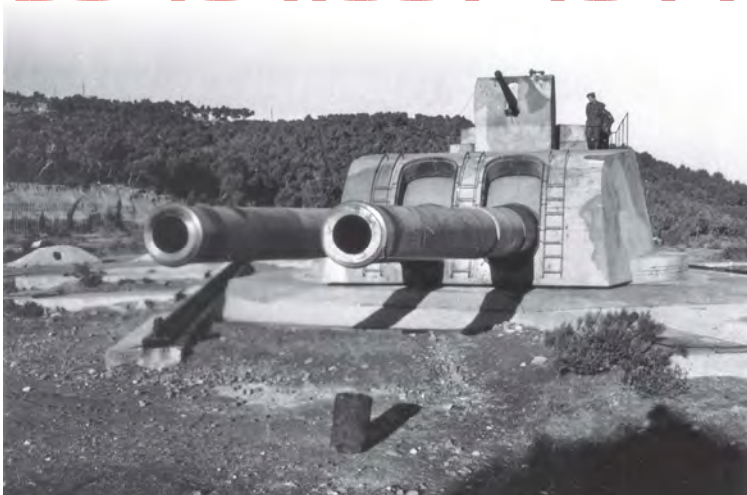
du Havre pour son voyage inaugural vers Fort-de-France via Southampton le 12 novembre ; la traversée effectuée à la vitesse de 20 nœuds dure 8 jours et tout se passe sans problème.

Sans attendre, *De Grasse 2* commence son premier cycle de croisières dans les Caraïbes selon les mêmes principes et itinéraires que pour *Antilles*. Huit croisières sont enchaînées sans temps mort de fin novembre 1971 à début février 1972, avec des durées variant de 7 à 10 jours.

La Compagnie Générale Transatlantique a donc réussi le tour de force d'acquiescer et mettre

# LA KRIEGSMARINE FACE AU DÉBARQUEMENT DE PROVENCE DU 15 AOÛT 1944

Une des deux tourelles doubles de 340 mm de Cépet est inspectée par les Allemands après l'investissement de la zone sud. Au 15 août 1944, la tourelle C est entièrement opérationnelle, l'autre (F) a une pièce immobilisée. Quoi qu'il en soit, la batterie résiste remarquablement aux bombardements alliés, où du 13 au 27, elle est prise à partie par l'aviation et la flotte. La zone reçoit pas moins de 800 bombes et 1400 obus tirés par les cuirassés; un seul aura fait mouche sur la tourelle C en provoquant des dégâts. Ces tourelles ont eu une part très active dans la défense – quoique principalement dissuasive. (Photo DR)



L'État-Major allemand avait connaissance des intentions alliées sur un débarquement dans le sud de la France depuis le mois de juillet, plus précisément au début août avec une ultime confirmation le 12, où une reconnaissance aérienne sur Ajaccio précisait dans le détail le puissant rassemblement des navires prêt pour l'assaut. La 2<sup>e</sup> Flieg. Div. identifiait formellement 4 LCF et 14 LCT dans le port d'Ajaccio; 80 LCT en rade et nombre de bâtiments plus petits; des cargos et des rassemblements à Propriano.

Sans être surpris, le général d'infanterie Weise, commandant la 19<sup>e</sup> Armée et l'amiral Wever, amiral Südfrankreich, accueillent l'information qui n'est en fait qu'une confirmation, car les préparatifs aériens donnent depuis plusieurs jours un indice concret sur cet événement qui avait déjà amené, le 17 juin, à placer le littoral méditerranéen en zone de combat.

Ce sera donc à la défense côtière de subir le premier choc. Elle relève de la Marine, évidemment en relations étroites avec la 19<sup>e</sup> Armée (AOK 19).

Or, les forces du Reich semblent bien mal préparées à un affrontement dans ce secteur. Son commandant, tout d'abord, vient d'être réorganisé suite au remplacement du général Kattner par le général Widmann. Les troupes terrestres ne sont pas dans un état brillant, composées de nombreux soldats âgés, originaires de territoires occupés à l'est, bons combattants, mais que l'on ne peut lâcher dans la nature sans quelques précautions vis-à-vis des populations. Il n'y a aucune formation blindée dans le secteur immédiat, les unités manquent de canons antichars et antiaériens... de mortiers aussi. De surcroît, la 19<sup>e</sup> Armée a dû céder, au cours du mois de juin, quelques-uns de ses meilleurs

éléments (rassemblés en cinq bataillons d'infanterie), ainsi qu'un certain nombre de groupes d'artillerie et d'une brigade de canons d'assaut au profit du front Normand.

Plus inquiétant encore, la Luftwaffe dont la 2<sup>e</sup> Fliegerdivision, pourtant implantée sur les nombreux terrains du théâtre (Salon, Orange, Montpellier, Istres), ne sera guère en mesure d'assurer une couverture convenable, ayant déjà subi l'écrasante activité des bombardiers B-24 Liberator, avant celle des chasseurs et chasseurs bombardiers.

De fait, depuis le débarquement de Normandie, la zone sud est devenue un secteur secondaire que l'OKW (haut état-major) ne tient plus pour essentiel. Les perspectives de défense ou d'abandon ne tiendront que par les circonstances.

## LE SÜDWALL

La défense côtière, relevant de la Kriegsmarine, n'est pas mieux lotie que la Wermacht avec un personnel lui aussi presque exclusivement composé d'hommes des classes les plus âgées. Le matériel a été récupéré à la défense côtière française <sup>(1)</sup> et complété avec des pièces allemandes de 210 mm, 150 mm, etc. Toutefois, deux unités sortent du lot avec la batterie française de Cépet, implantée à Toulon dans la presqu'île de Saint-Mandrier, qui compte deux tourelles blindées doubles de 340 mm d'une portée de 32 km. Elle forme maintenant le point fort du MAA 682; et la batterie sur voie ferrée «Gneisenau» forte de quatre plates-formes de 150 mm. Initialement installée à Sète, elle peut se déplacer jusqu'à Marseille.



Bunker typique de la côte sud (ici à Cannes) abritant et camouflant avec beaucoup de soin une pièce de 75 mm d'origine française munie de son masque d'origine. (Photo DR)



Le M 6060 est l'ancien aviso français Les Eparges récupéré intact par les Allemands au sabordage de la flotte française de Toulon (27/11/1942) et mis en service en juin 1943 après avoir été transformé en mouilleur de mines. L'installation des champs de mines achevée, il sera à nouveau transformé en escorteur rapide et versé début 1944 au Groupe F (SG 25). On le retrouvera sabordé dans le port de Marseille en août 1944. (Photo DR)

L'organisation établie est cependant bien structurée par des «Groupements d'Artillerie de Marine (MAA pour Marine Artillerie Abteilung)» implantés d'ouest en est, du fort Béar, avec le MAA 615, jusqu'à Nice (comptant successivement les MAA 615, 610, puis sur Marseille les 625, 611, 682, 819, 627 sur la côte Toulonnaise...).

En règle générale, les emplacements reprennent des positions de la défense côtière française avec son matériel protégé par de simples masques blindés et d'encuvements béton. Mais des blockhaus ont également été construits (quoique tardivement) par l'organisation Todt sous les directives du Marinefestungs pionnier-bataillon 316. En règle générale, les MAA sont opérationnelles depuis fin 1943. Deux batteries de l'île du Levant sont cependant équipées de faux canons (Batteries du Titan et Héliopolis).

Mis à part les tourelles de 340 mm du cap Cépet, les calibres contre buts marins s'échelonnent du 75 mm au 210 mm.

Ce sera évidemment sur ce front maritime qu'il faudra repousser l'ennemi. Dans cette optique, l'artillerie antiaérienne a été récemment renforcée

par des unités «Terre» et «Air», les MAA étant parfois équipés d'anciens matériels français de 90 et 37 mm passablement obsolètes.

Les patrouilles en mer, à faible distance des côtes, sont assurées par des flottilles de ports (Hafenschuteflottilles) équipées de navires disparates et faiblement armés, mais cependant très utiles, car ils participent au contrôle des approches en plus de leur fonction relative à la sécurité de la route maritime côtière qui canalise le trafic commercial Espagne-Italie derrière la protection des champs de mines. Car, depuis le début de 1943, un vaste réseau de mines sous-marines avait été installé par le groupe D de la 6<sup>e</sup> Sicherungsflottille (Flottille de protection), mais susceptible à présent de contrarier les incursions ennemies qui compteraient cibler les défenses ou procéder à des débarquements.

Originellement armé de deux navires récupérés intacts après le sabordage de la flotte française de Toulon, le 27 novembre 1942, le groupe fut progressivement renforcé par deux petits paquebots des lignes corses et nombre de chalands MFP construits à La Ciotat, La Seyne ou à Marseille.

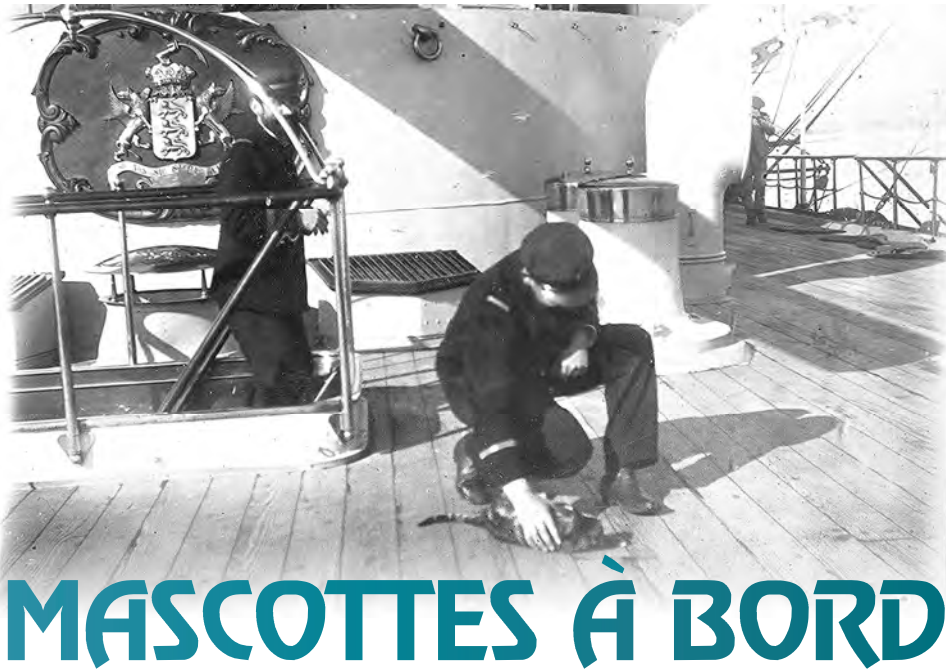


Blason de la 6<sup>e</sup> Sicherungsflottille basée à Marseille. (Photo Amicale des anciens de la 6<sup>e</sup> Sich.)



Le M 6061, ex-mouilleur de mines français Guépe, également récupéré intact au sabordage de la flotte française appareille avec son chargement. La médiocrité de la photo ne laisse pas apparaître la caractéristique principale de ce navire qui est à roues. C'est un avantage non négligeable dans ses fonctions de mouilleur de mines. (Photo Amicale des anciens de la 6<sup>e</sup> Sich.)

1 – Qui, elle-même, a utilisé du matériel ex-allemand cédé en 1919 comme les pièces de 105 mm du Cap Béar.



# MASCOTTES À BORD

Par Philippe Caresse

À bord du cuirassé Magenta.  
(Coll Ph Caresse)

C'est un thème plutôt « détente » que nous allons traiter dans ces colonnes, mais durant nos recherches, nous nous sommes aperçus qu'un simple article ne fera que survoler le sujet. En conséquence, le lecteur nous pardonnera les oublis et les ignorances, car nous ne citerons que quelques exemples concernant ces marins

particuliers des navires de guerre. Nous voulons parler des animaux mascottes embarqués, *Pets on Board* comme disent les Anglo-saxons, nos amis à deux ou quatre pattes qui remontaient le moral, rassuraient les hommes et qui étaient chéris par les équipages.

Aujourd'hui, ces mascottes ont pratiquement toutes disparu des navires gris, pour question d'hygiène apparemment, mais nous avons des photographies de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, où, à bord du cuirassé *Magenta*, un officier jouait avec un chat.

En 1877, un chien était visible en compagnie de l'équipage du cuirassé à coque en fer *HMS Sultan*. Nous savons également que le chat du cuirassé *USS Maine*, qui explosa à La Havane le 15 février 1898, survécut au drame et fut recueilli par une embarcation qui cherchait des survivants.

Les experts des vieilles marines et de la marine ne manqueront pas de nous fournir d'autres exemples d'animaux adoptés par le bord.

Il est vrai que les premiers rongeurs et autres chiens se trouvaient sur des sous-marins pour des raisons de sécurité et contrôle de l'atmosphère ambiante. En effet, pour se prémunir de l'asphyxie, ainsi que de la nocivité des vapeurs de pétrole, ou de l'émanation des batteries (dioxyde de carbone et monoxyde de carbone) une cage renfermait plusieurs souris ou un ami à quatre pattes qui pouvaient de par les premiers malaises alerter l'équipage. Dès la perte de connaissance de l'un de ceux-ci, il devenait urgent de faire surface au plus tôt.

Les officiers du *HMS Sultan*, à *La Valette* en 1877.  
(DR)



Malgré tout, les marins ne pouvaient s'empêcher de s'attacher à ces animaux, tant et si bien que leur présence était même appréciée par les officiers de tous grades.

Déambuleront sur les ponts, des chiens, chats, singes, ours, chèvres, boucs, kangourous, oiseaux en tous genres et autres rongeurs. Voici une succession d'aventures animalières embarquées :

En mars 1915, le croiseur léger *SMS Dresden*, seul survivant de l'escadre de l'amiral von Spee, anéanti à la bataille des Falklands, s'était réfugié dans une baie de l'île de Mas a Tierra. Le 14, le *Dresden* fut envoyé par le fond par trois croiseurs britanniques, mais, peu après le naufrage, des

marins du *HMS Glasgow* repèrent un cochon surnageant à la surface des flots. L'animal fut recueilli et devint la mascotte du bord sous le nom de... *Tirpitz*. Après un an d'embarquement, il fut cédé à l'école d'artillerie de Whale Island à Portsmouth. Bien plus tard, la tête du porc fut naturalisée et conservée à l'Imperial War Museum.

Le 31 mai 1916, durant la bataille du Jutland, il y avait sur le dreadnought *HMS King George V*, le chat Jimmy. L'héroïque matou fut blessé durant les combats par un éclat d'obus. Soigné à l'infirmerie, il se remit de ses blessures et fut transféré sur le croiseur *HMS Renown* et ne participa plus jamais à un engagement en haute mer.

Les chiens et quelques hommes du croiseur italien *Giovanni Bausan*, vers 1904. (DR)

Un chiot posant sur une pièce de 16 cm du croiseur *Jurien de la Gravière* en 1915. (DR)



À bord du *Danton* en 1915. (Coll Ph Caresse)



# LE BOUNTY : UN DESTIN FUNESTE

Par Jean-Luc Fouquet

À gauche : L'arbre à pain. Facile à acclimater, très productif, solution a priori idéale pour les Caraïbes. (Max Darlis)

À droite : Le fruit à pain, aux grandes qualités nutritives. (Max Darlis)



À la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, le commerce triangulaire bat son plein. Ce système est fondé sur un principe simple : des navires quittent l'Europe, avec des produits, cinglent vers l'Afrique, où ils embarquent des esclaves achetés, puis font route vers les colonies d'Amérique pour décharger ces esclaves avant de regagner l'Europe avec des produits tropicaux, coton, tabac, sucre...

L'accroissement du nombre d'esclaves pose rapidement le problème de leur nourriture. Les ressources locales peuvent être insuffisantes, voire compliquées à exploiter et, de ce fait, il est indispensable pour les maîtres de trouver un produit simple, nourrissant et peu coûteux.

La solution vient d'un naturaliste britannique, Joseph Banks, qui a participé à un voyage avec l'explorateur James Cook à bord de l'Endeavour. Il a observé les populations préparer le fruit d'un arbre de la famille des moracées. La pulpe de ce fruit, après cuisson, ressemblait à de la mie de pain et avait de grandes qualités nutritives. La plante, cultivée dans le Pacifique, et appelée de fait « arbre à pain », pouvait être récupérée, emportée vers les Caraïbes.

Ainsi, Joseph Banks, lui-même propriétaire de plantations, présente, par le biais de la Royal Society, le projet au roi Georges III. Celui-ci est séduit par l'idée et il décide de monter l'opération et d'y affecter un navire.

Le Bounty, ancien charbonnier aménagé. Ici, la réplique construite en 1962. (CNN)



## LE BÂTIMENT

Il a été construit en 1784 aux chantiers Blaydes, dans le Yorkshire. Nommé *Bethia*, c'est un charbonnier. C'est un bateau plutôt banal, assez modeste, de 230 tonnes, un trois-mâts de 28 mètres de long avec un maître-bau de 7,3 mètres. La Royal Navy l'achète et le renomme HMAV (Her Majesty's Armed Vessel) *Bounty*. Il est armé de quatre canons de quatre livres et de dix pierriers, petites bouches à feu sur pivot pouvant tirer des boulets de métal ou de pierre à courte distance.

En vue de sa mission, le *Bounty* subit quelques transformations à Deptford, sur la Tamise, sous la supervision de Banks. La zone à la poupe, habituellement réservée aux appartements du capitaine, est aménagée en grand espace capable d'héberger jusqu'à un millier de pots. Une petite chambre avec salle à manger est conservée

William Bligh, portrait de 1791, alors capitaine. (Royal Museum Greenwich)

pour le capitaine. Mais d'autres aménagements entraînent forcément une grande promiscuité pour les marins, plus ou moins importante suivant leur rang.

Le maître-navigateur a également une petite chambre. Botanistes et officiers marinières ont chacun une chambre au pont inférieur. Les élèves officiers et seconds-maîtres dorment dans des couchettes situées vers la poupe. Dans le gaillard d'avant, un local de onze mètres de long, 1,7 de haut et 6,7 de large abrite des hamacs pour les marins. Ces conditions de vie sont très difficiles, mais elles sont peu différentes de celles habituelles dans la marine à l'époque.

## L'ÉQUIPAGE

Le *Bounty* étant classé comme cotre, il est confié à un lieutenant, pas à un capitaine. C'est William Bligh qui est choisi par l'amirauté, choix cautionné par Joseph Banks. C'est un marin expérimenté, âgé de 33 ans. Il a participé, à bord du HMS *Resolution*, à la dernière mission de James Cook en tant que maître-navigateur, poste important pour un jeune homme. Officier de la Royal Navy, il a pris part aux combats lors de la guerre anglo-néerlandaise. Mais, en 1783, il se retrouve en demi-solde. Il intègre alors la marine marchande et accepte en 1787 la proposition de commandement du *Bounty*.

46 personnels embarquent, dont deux botanistes choisis par Banks. La plupart des marins sont choisis par Bligh, c'est donc un équipage a priori compétent et fiable. Le maître-navigateur, second personnage important, est John Fryer.

Viennent ensuite des élèves officiers (dont l'un, Peter Heywood, âgé de 15 ans), les midshipmen (aspirants) et seconds-maîtres. Tous marqués comme matelots, mais traités suivant leur statut. Parmi eux, Fletcher Christian qui, à 23 ans, a déjà



À droite : Fletcher Christian, peu avant le voyage du *Bounty*. (John Hagan)

À gauche : Un des personnages les plus importants du bord, le maître-navigateur, John Fryer. (DR)



participé à deux voyages vers les Indes. Ayant navigué avec Bligh, il le connaît, a bénéficié de son expérience et les deux hommes s'estiment.