

Merci d'adresser vos courriers à la rédaction :
Frédéric STAHL, Marijole, 12 560 ST LAURENT D'OLT et vos mails à f.lela.presse@wanadoo.fr

Au moment de boucler ce numéro, nous apprenons le décès de Gérard Prévotaux qui nous a quittés dans la nuit du 25 au 26 février. Agent de la SNCF et conducteur de TGV, il était devenu un des plus grands spécialistes de la Marine française de la seconde moitié du XIX^e siècle et des premières années du XX^e. La rédaction de Navires et Histoire adresse toutes ses condoléances à sa famille et à ses amis.

Au sujet de la « Chronique du monde accidentel » (I)

Fidèle lecteur de la revue depuis le début, je reviens sur cette fameuse « chronique du monde accidentel ». Vous avez décidé de l'arrêter et vous avez bien fait ! Je pense que celle du numéro 72 marquait un aboutissement. Elle fut suivie par celle du numéro 76 où il était clair que vous en aviez marre. D'autres revues existent et traitent, ma foi, assez bien de sujets ayant trait à la géopolitique, à la géostratégie, etc. (voir DSI, Diplomatie, Carto...). N'empêche, l'homme a mis en place un système qui le dépasse. Le point de non-retour est atteint car la société est devenue totalement dépendante des technologies de l'information et de la communication ; avec pour conséquence un espace de liberté qui se réduit comme une peau de chagrin (voir l'affaire Snowden...). Ne vous prenez pas la tête, M. Stahl, et revenez à ce qui fait le succès de la revue, l'histoire des différentes marines, d'hier et d'aujourd'hui ; il y a tellement à dire. Et plus particulièrement sur l'avenir de notre marine nationale. Au vu de la dernière LPM, et en lisant entre les lignes le projet de budget pour 2014, il y a du souci à se faire. A ce propos à quand un état de notre marine nationale ? Je terminerai avec un regret, celui de n'avoir pas trouvé la suite de la Guerre du Pacifique dans le n°81. En attendant, bonjour à toute l'équipe et encore bravo pour le travail fourni. Sincères amitiés.

M. Bruno Remy

Bonjour voisin, et un salut de l'Aveyron au Cantal ! ... Votre analyse, très amicale, est psychologiquement exacte. Avec la Centrafrique, le Soudan du Sud, le Nigéria et maintenant la « dramaturgie » Ukrainienne qui viennent se rajouter au 18 autres zones de tensions ou de guerre, la coupe est pleine. Le chaos diplomatique dont nous parlions dans le N°80 donne naissance à des alliances bizarres... et ce n'est malheureusement pas fini. Lorsqu'à de la diplomatie Tweeter répond

de l'information « Facebook » dans une société réduite à sa « datamasse », il y a vraiment de quoi se poser des questions sur le futur d'un monde sans avenir. Néanmoins, comme l'a si bien dit Albert Camus : « Chaque génération, sans doute, se croit vouée à refaire le monde. La mienne sait pourtant qu'elle ne le refait pas. Mais sa tâche est peut-être plus grande. Elle consiste à empêcher que le monde se défasse. »... mais ce combat nous sommes en train de le perdre car l'homme prométhéen répond à Hermès « Tu m'ennuies et tes exhortations sont aussi vaines que si tu t'adressais aux flots de la mer. »... et le dernier espoir se trouve réduit à la formule de Jean-Pierre Dupuy : « la seule façon d'éviter la catastrophe est de la croire inévitable ».

Vous avez tout à fait raison, les revues DSI, Diplomatie, Carto, etc. sont excellentes et écrites par des auteurs qui connaissent leurs sujets. Je ne leur ferai qu'un reproche, elles évitent ce qui fâche et passent parfois à côté de certains événements importants, ce qui nous a valu quelques grands moments de solitude. Qu'aucun expert, qu'aucune revue spécialisée n'ait par exemple noté que depuis décembre 2012, l'US Navy, même si elle reste, et de loin, la première puissance navale dans le monde, n'est plus opérationnellement que l'ombre d'elle-même, est quelque chose d'incroyable. Elle n'aligne plus dans les faits (en moyenne) que 1,2 porte-avions, ce qui veut dire qu'il y a même eu une période où aucun porte-avions américain ne se trouvait à la mer ; du jamais vu depuis la seconde guerre mondiale (1). Une chose est certaine, c'est que sur la base des réflexions, propositions, remarques et critiques des lecteurs, je continue donc à réfléchir à l'ajustement nécessaire de la chronique des brèves.

Dans un contexte économique difficile qui touche des pans entiers de la société française, la dernière loi de programmation 2014-2019 (LPM) qui apparaît par certains aspects liberticide, est relativement favorable à la marine, la moins touchée

des trois armes. Car si l'armée de terre perd quatre de ses régiments (soit l'équivalent d'une brigade), la moitié de ses chars *Leclerc* et une bonne partie de sa flotte d'hélicoptères ; si l'armée de l'air perd près de 200 avions de combat, la marine voit, au moins sur le papier, ses programmes sauvegardés. Sa lecture attentive montre que sur une projection budgétaire de 190 milliards sur 6 ans (2), la part de la dissuasion nucléaire qui est « sanctuarisée » sera de 23,3 milliards et que les actions extérieures qui se sont multipliées, sont budgétisées à hauteur de 450 millions d'euros. A terme, la France n'aura tout simplement plus les moyens de disposer simultanément d'une force de dissuasion formée de quatre SNLE (3) et d'une flotte de surface et de sous-marins d'attaque. Il y a des choix à faire et, par-delà les étiquettes politiques, des élus de tous bords se rendent compte de la situation.

A peine publiée et adoptée, elle est déjà sous pression et les programmes d'équipement, si ils sont maintenus, seront dilués dans le temps, car, ne l'oublions pas, pour réduire le déficit public de la France, le gouvernement doit trouver 50 milliards d'économie d'ici 2017.

Frédéric Stahl (La rédaction)

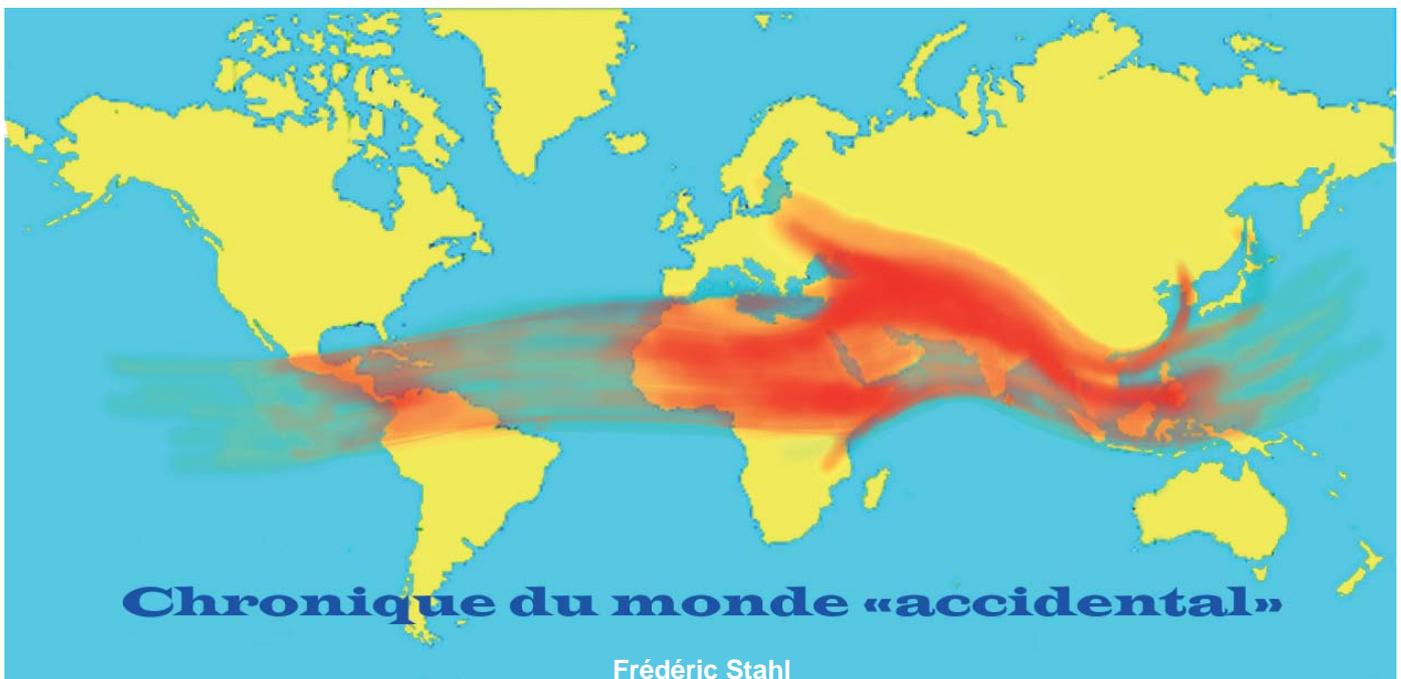


Karl Kraus : « Et si surtout, la perte de la culture n'était pas achetée aux prix de vies humaines. La moindre d'entre elles, ne serait-ce même qu'une heure arrachée à la plus misérable des existences, vaut bien une bibliothèque brûlée. » (La troisième nuit des Walpurgis – 1933)

1 - Pour que ce fait nouveau ne soit pas trop visible et que le « rebalancing » apparaisse crédible, l'US Navy a fait naviguer très médiatiquement le CVN-73 *USS George Washington* qui n'était que partiellement opérationnel en mer de Chine au sein de la 7^e Flotte. Pour confirmer nos dires, le 14 janvier, le Pentagone a annoncé que le CVN-76 *USS Ronald Reagan* devrait aller prochainement remplacer l'*USS Washington* et que le CVN-71 *USS Theodore Roosevelt* devrait prochainement passer de l'Atlantique au Pacifique et être basé à San Diego.

2 - Auxquels il faut rajouter 1 milliard d'euros au titre du « Pacte Défense Cyber » annexé à la LPM.

3 - 23,3 milliards d'euros pour la période 2014-2019 pour un budget global de 190 milliards pour les trois armes, soit 27,7 à se partager entre Armée de terre, Armée de l'air et Marine nationale chaque année.



Les brèves du 13 janvier au 5 mars 2014

Pour les lecteurs de « Navires et Histoire », l'évolution des événements depuis décembre 2013 n'est malheureusement pas surprenante. Sur l'échiquier multidimensionnel, la guerre infuse sature peu à peu l'ensemble du rhizome des sociétés. Depuis 2011, le fil conducteur entre les événements en Egypte, en Libye, en Syrie, au Mali, en Centrafrique, au Sud-Soudan, au Nigéria au Yémen,... et maintenant en Ukraine, est la redistribution générale des cartes entre « puissances ascendantes » et « puissances déclinantes » avant le rush final sur des ressources maintenant comptées, ce qui ouvre, si rien ne vient entraver le processus, sur la perspective d'un futur privé d'avenir (1). Dans ce contexte, c'est le cœur de l'Afrique qui est le lieu de tous les tourments et de toutes les souffrances (2) alors que la Syrie reste le théâtre d'une « grande répétition générale » et entretient le feu au Moyen-Orient et au Maghreb (3). Ainsi, le niveau des violences a été multiplié par trois entre le début de l'année 2011 et ce début 2014.

Après l'abandon de l'accord d'association avec l'Union européenne, le 23 novembre 2013, la Russie a accordé à l'Ukraine, menacée de faillite avec une dette de plus de 75 milliards de dollars à rembourser avant la fin 2015, une ligne de crédit de 15 milliards de dollars avec une ristourne sur le prix du gaz de 30% (les 3 premiers milliards étant versés dès décembre). Cet arrangement trouvé entre Kiev et Moscou confirme également l'accord de 2010 permettant à la Russie de conserver la base navale de Sébastopol et certaines facilités en Crimée jusqu'en 2042 (avec option pour 2047), avec le maintien d'une garnison jusqu'à hauteur de 25 000 hommes... Le 17 décembre, Vladimir Poutine et Viktor Ianoukovitch officialisent cet accord. Une campagne de presse va alors laisser croire que l'Ukraine est entièrement prise dans un mouvement de contestation pro-européen mené par *Spilna Sprava* (Cause commune) et par l'ancien boxeur Vitali Klitschko du parti Oudar alors que, dans les faits, celui-ci était en fait limité au secteur de la place de l'Indépendance (le Maidan) à Kiev et à la ville de Lviv près de la frontière polonaise, le fief des « ultra-nationalistes » de *Pravi Sektor* (secteur droit). Quelques jours plus tard, le 1^{er} janvier 2014, 15 000 manifestants « nationalistes » du parti « Svoboda » d'Oleg Tiahnybok honorent la mémoire de Stepan Andriiovych Bandera... Début janvier, la contestation reste pacifique et, à ce stade de l'affaire, il n'y a qu'un seul mort, un manifestant tombé accidentellement d'une colonne du Maidan...

1 – D'autant plus que le processus commence à toucher d'autres pays comme le Venezuela, la Thaïlande, le Bangladesh, etc....

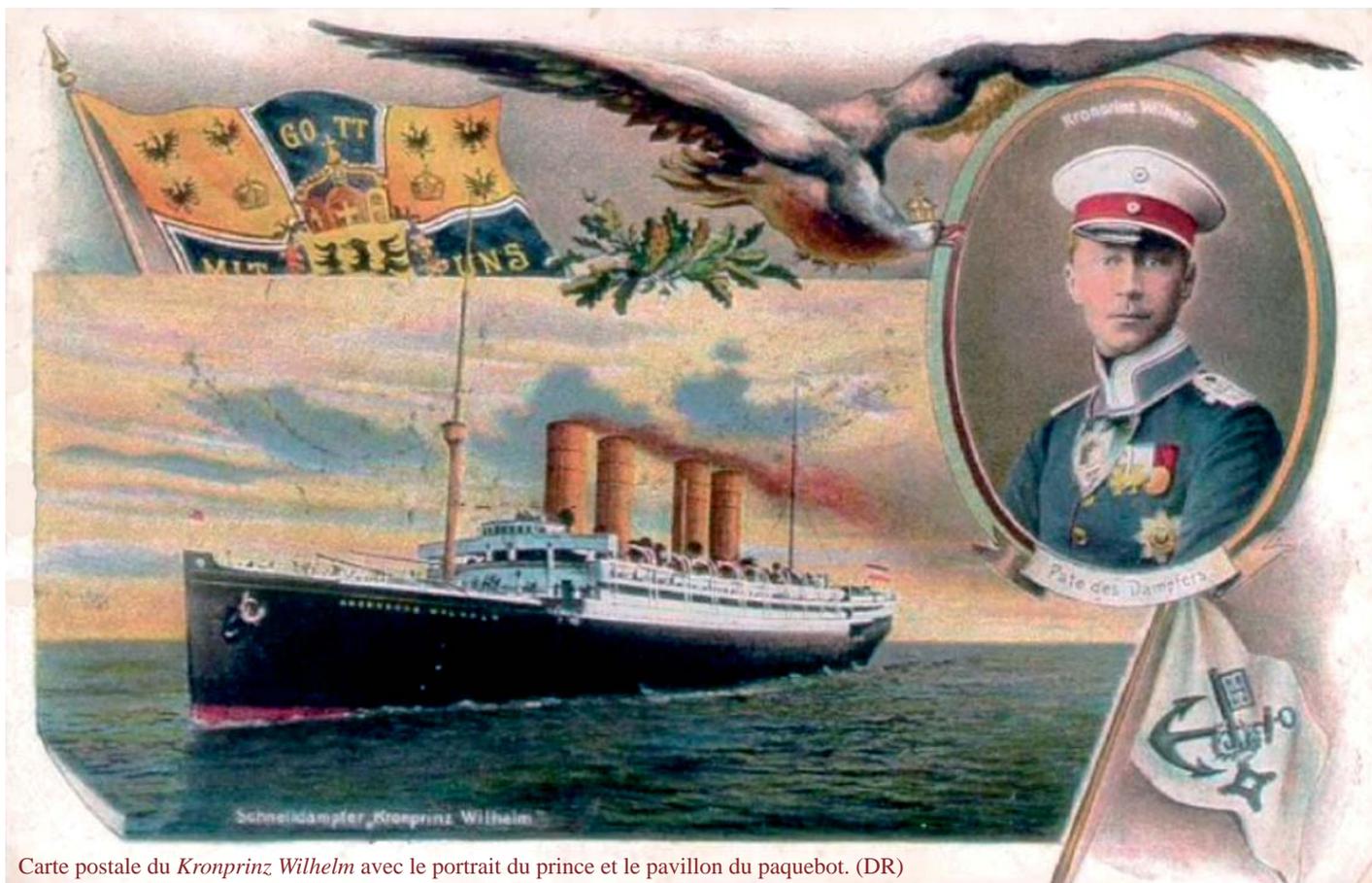
2 – Pour la période du 13 janvier au 5 mars 2014 le bilan est le suivant : - **Sud-Soudan** : 6 836 tués dont 9 soldats ougandais (la surmortalité parmi les réfugiés est d'au moins 4 000) ce qui porte le bilan à 15 353 morts depuis le 15 décembre 2013 dont 690 soldats du SPLA, 5 Casques Bleus, 12 soldats ougandais, 1 militaire américain, 30 civils éthiopiens, 4 civils kenyans... (avec la surmortalité constatée parmi les réfugiés le bilan est déjà d'au moins 26 500 morts) - **Centrafrique** : au moins 1 729 tués dont 1 soldat français et 2 soldats tchadiens ce qui porte le bilan depuis le 26 novembre 2013 à 6 091 morts dont 3 soldats français, 4 soldats congolais et 15 soldats tchadiens (avec la surmortalité constatée parmi les réfugiés, le bilan est d'au moins 29 283 décès) - **Nigeria** : 2 689 morts (alors que le pays est frappé par une épidémie de choléra) - **RDC** : au moins 321 morts - **Somalie** : au moins 273 morts (avec une très forte surmortalité de 9 600 décès par mois parmi les réfugiés) - **Nord-Soudan** : au moins 169 morts - **Kenya** : 166 morts - **Mali** : 86 morts dont 21 « Jihadistes » - **Afrique du sud** : 15 morts dont 11 manifestants et 4 policiers...

3- Pour la période du 13 janvier au 5 mars 2014, le bilan est le suivant : - **Syrie** : 7 225 tués ce qui porte à au moins 144 489 morts le bilan de cette « guerre civile » - **Irak** : 1 651 morts dont 14 policiers, 203 soldats et un milicien Sahwa (122 militaires et 96 policiers en janvier) - **AfPak (Afghanistan-Pakistan)** : 1 606 morts dont 14 soldats US, 1 soldat britannique, 93 soldats afghans, 21 policiers afghans, 23 paramilitaires pakistanais, 97 soldats pakistanais, 34 policiers pakistanais, 3 garde-frontières du Turkménistan et au moins 2 contracteurs étrangers - **Yémen** : 302 morts dont 41 soldats... - **Libye** : 286 morts dont 1 colonel, 6 soldats libyens, 7 égyptiens chrétiens et 1 ingénieur français - **Egypte** : 193 morts (dont 95 manifestants, 40 « rebelles », 14 policiers, le général de la police Mohamed Saïd tué le 28 janvier au Caire et 5 militaires et 40 condamnés exécutés et 4 touristes sud-coréens - **Liban** : 60 morts - **Qatar** : 12 morts - **Israël/Palestine** : 6 morts - **Bahreïn** : 3 morts dont 1 policier...

Le **lundi 13 janvier**, le transport de chalands de débarquement (LPD) N°999 *Jinggong Shan* et la frégate n°572 *Hengshui* du 15^e groupe d'escorte qui ont quitté les eaux du golfe d'Aden (voir N&H n°82) font escale à Trincomalee (Sri Lanka) avant de prendre le chemin de retour vers la Chine... L'avisio F 791

Commandant L'Herminier fait escale à Conakry alors que le L 9015 *Dixmude* qui vient de quitter Abidjan croise dans le golfe de Guinée dans le cadre du dispositif « Corymbe » avant de retourner à Toulon... Le sous-marin SSN-756 *USS Scranton* est de retour à Norfolk après un déploiement en Méditerranée et dans

l'océan Indien. Le groupe « Bois Belleau (TF 473) composé du porte-avions R 91 *Charles de Gaulle*, les frégates D 620 *Forbin*, D 643 *Jean de Vienne*, le pétrolier-ravitailleur A 630 *Marne* et un SNA, opère toujours (depuis le 29 décembre) avec le porte-avions CVN-75 *USS Harry S. Truman*, les croiseurs CG-56 *USS San*



Carte postale du *Kronprinz Wilhelm* avec le portrait du prince et le pavillon du paquebot. (DR)

LES RAIDERS ALLEMANDS AU COURS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

2^e partie
René Alloin

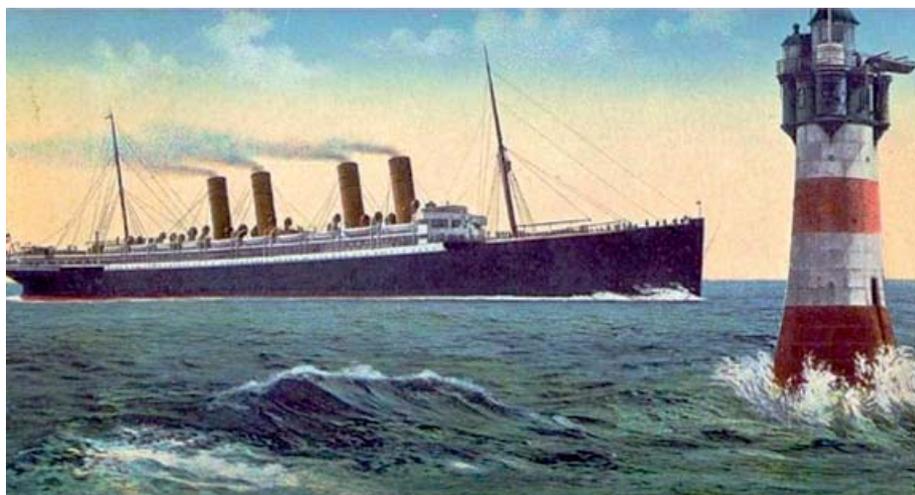
Après la mise en service le 2 août 1914 du *SMS Kaiser Wilhelm der Grosse*, le 3 août du *SMS Viktoria Luise* et le 5 août du *SMS Prinz Eitel Friedrich*, l'Allemagne poursuit son programme de lancement de raiders avec, dès le 6 août, la réquisition du paquebot *Kronprinz Wilhelm* afin de l'armer en croiseur auxiliaire.

Le *Kronprinz Wilhelm*

Lancé le 30 mars 1901 par les chantiers *Stettiner Maschinenbau A. G. Vulkan* à Stettin, ce beau navire de 202,17 m de long et 20,20 m de large, déplace 14 908 tjb. Avec ses deux machines à quadruple expansion entraînant deux hélices, il peut emmener 1 761 passagers et 526 membres d'équipage sur la ligne Bremerhaven-New York. Lors de l'entrée en guerre en 1914, le *Kronprinz Wilhelm* se trouve dans les Caraïbes. Il est aussitôt réquisitionné par la *Kaiserliche Marine* et rencontre, le 6 août, le croiseur léger *SMS Karlsruhe* qui lui fournit deux canons de 88 mm avec 290 obus, une mitrailleuse et 36 fusils. Trois officiers montent à bord dont le *korvettenkapitän* Paul Thierfelder qui prend le commandement du navire, assisté du capitaine du paquebot Grahn accédant au rôle de premier officier. L'arrivée inopinée du croiseur britannique *HMS Suffolk* interrompt la rencontre. Disposant d'un approvisionnement réduit en charbon, le *SMS Kronprinz Wilhelm*

(1) reçoit le 17 août un complément de combustible et de vivres du cargo allemand *Walhalla*, par 25° W au large de San Miguel, la plus grande île des Açores. Au cours de la semaine suivante, les deux navires se dirigent vers les Canaries mais des représentants

allemands à Las Palmas informent le croiseur auxiliaire de l'absence de réapprovisionnement en charbon dans ces archipels pour les navires allemands, en vertu de l'amitié traditionnelle qui unit la Grande-Bretagne et le Portugal. Le *Kronprinz Wilhelm* décide de se rendre



Carte postale colorée du *Kronprinz Wilhelm* en mer. (Collection Paul F. Wangerin)



Vue actuelle du canon tel qu'il se présente face à la direction du Chantier naval de Lorient (DCNS).

LES TRIBULATIONS D'UN CANON COCHINCHINOIS EN FRANCE

Yann Gateclou Marest, Denis Roland, Philippe Truong,

Un canon de bronze exposé devant la direction du Chantier Naval de Lorient appartenant au groupe naval de défense DCNS ne manque pas d'attirer l'attention. Les recherches effectuées au sein des archives de la DCNS, au SHD et au musée de la Marine ont permis de retracer les principales étapes de l'histoire de cette pièce d'artillerie, qui croise la route de 4 autres canons, aujourd'hui à Ruelle et à Rochefort. Trophée de la conquête de la Cochinchine, élément d'un monument aux morts des guerres d'Extrême-Orient, la mémoire de ce canon se perd au cours des années 1970. Il est de ce point de vue représentatif de l'évolution du sentiment collectif sur des collections généralement cantonnées au rôle de décor vaguement emblématique d'un passé prestigieux. Les tribulations de ce canon révèlent au contraire toute la richesse d'une histoire mouvementée.

Du décor au patrimoine

L'observation attentive d'un canon ancien suffit à le faire passer du statut de simple ornement à celui d'objet de patrimoine. Le canon de la DCNS de Lorient est d'allure générale assez classique, sa longueur totale est de 1530 mm, le diamètre de sa bouche d'environ 90 mm indique qu'il s'agit d'un canon de 6 livres. Ce canon comporte trois inscriptions toutes en caractères asiatiques, plus précisément d'une écriture chinoise :

- Inscription sur l'âme du canon en arrière des tourillons : 1799, l'année Ky mui
- Inscription gravée sur le tourillon gauche : *lục bách tứ thập cân*, « 640 cân », soit environ 388 kg,
- Inscription du bandeau de culasse :

« L'édit du jour et du mois fastes de la 15e année de Gia Long, année binh ty (1816), décerne à ce 193e canon des 200 canons le titre de « Général de division Pacificateur des Fantoques » (*binh nguy trung tướng quân*) ».

En 1816, l'empereur d'Annam, Gia Long, avait élevé les canons qui ont été utilisés lors de la reconquête du royaume (campagne de 1799 à 1802) au titre de « canons-génies » en leur accordant un grade militaire selon leur taille : Maréchal (*đại tướng quân*), Général de division (*trung tướng quân*), Général (*tướng quân*). Il existe trois titres : « Vainqueur des Rebelles » (*thảo*

ngịch), « Pacificateur des Fantoques » (*binh nguy*), « Destructeur des Ennemis » (*phá địch*). Les termes « Rebelles », « Fantoques et « Ennemis » désignent les Tây Sơn qui ont déclenché la rébellion contre les seigneurs Nguyễn, ancêtres de Nguyễn Phúc Anh, le futur empereur Gia Long. Ainsi, le canon de la DCNS est le 193e « canon-génie » fondu en 1799 qui porte le titre de « Général de division Pacificateur des Fantoques ».

Le canon cochinchinois est d'un type relativement répandu au sein de l'armée annamite. Plusieurs exemplaires du même type se trouvent au musée de Hué ainsi qu'au musée de l'armée à Hanoi.



Une vue du débarquement dans le golfe de Lingayen. (DR)

Janvier 1945 : l'opération « Mike »

Le débarquement à Luçon

Frédéric Stahl

En Janvier 1945, Douglas MacArthur voit son « rêve » de reconquête des Philippines quasiment réalisé. La dernière étape du retour américain prend la forme de l'opération « Mike I » qui voit l'engagement simultané de quasiment tous les moyens disponibles des 3^e et 7^e flottes pour couvrir et mettre à terre trois corps d'armée, soit un dispositif naval formé de 13 porte-avions de combat, 26 porte-avions d'escorte, 12 cuirassés, 23 croiseurs, 161 destroyers, 45 destroyers d'escorte et, pour biberonner cet ensemble, de rien moins de 43 pétroliers-ravitailleurs... Côté japonais, après que les informations reçues sur le déroulement de l'offensive allemande dans les Ardennes belges aient créé l'illusion d'un possible retournement de la situation, il faut déchanter, d'autant plus que les actions des unités kamikazes, si elles occasionnent de lourdes pertes aux Américains, ne sont néanmoins pas décisives.

Le lancement de l'opération « Mike »

La 3^e Flotte de l'amiral Halsey qui a quitté son mouillage d'Ulithi le 30 décembre 1944, débute une grande opération visant à couvrir dans un premier temps le débarquement à Lingayen en attaquant le trafic maritime japonais au large de Formose puis les aérodromes japonais sur Luçon (opération « Mike I ») avant d'effectuer, dans un deuxième temps des raids sur l'Indochine, Formose, les Pescadores et les Ryūkyū (opération « Gratitude ») pour empêcher les Japonais d'envoyer des renforts aériens et maritimes vers Luçon. Pour cette participation à ces deux opérations, la Task Force 38 du vice-amiral McCain aligne les moyens suivants :

Task Group 38.1 du CA Radford avec les porte-avions *USS Yorktown*, *USS Wasp*, *USS Cabot*, *USS Cowpens*, des cuirassés *USS South Dakota* (VA Lee), *USS Massachusetts*, les croiseurs lourds *USS San Francisco*, *USS Baltimore*, *USS Boston*, le croiseur léger antiaérien *USS San Diego* et les destroyers *USS De Haven*, *USS Mansfield*, *USS Lyman K. Swenson*, *USS Collett*, *USS Maddox*, *USS Blue*, *USS Brush*, *USS Taussig*,

USS Samuel N. Moore de la DESRON 61, *USS Cushing*, *USS Colahan*, *USS Benham*, *USS Yarnall*, *USS Stockham*, *USS Wedderburn*, *USS Twining* et *USS Uhlmann* de la DESRON 53 ;

Task Group 38.2 du CA Bogan avec les porte-avions *USS Lexington*, *USS Hancock*, *USS Hornet*, (l'*USS Independence* quitte le groupe pour former le TG 38.5 avec l'*USS Enterprise*), les cuirassés *USS New Jersey*, *USS Wisconsin*, le croiseur lourd *USS Astoria*, les croiseurs légers, *USS Pasadena*, *USS Wilkes-Barre*, le croiseur léger antiaérien *USS San Juan*, et les destroyers *USS Owen*, *USS Miller*, *USS The Sullivans*, *USS Stephen Potter*, *USS Tingey*, *USS Hickox*, *USS Hunt*, *USS Lewis Hancock*, *USS Marshall* de la DESRON 52, *USS Ault*, *USS English*, *USS Charles ZS. Sperry*, *USS Waldron*, *USS Haynsworth*, *USS John W. Weeks*, *USS Hank* de la DESRON 62, *USS Capps*, *USS David W. Taylor*, *USS Evans* et *USS John D. Henley* de la DESRON 102 ;

Task Group 38.3 du CA Shermann avec les porte-avions *USS Essex*, *USS Ticonderoga*, *USS Langley*, *USS San Jacinto*, les cuirassés *USS Washington*, *USS North Carolina*, les croiseurs légers

USS Santa Fe, *USS Vincennes*, *USS Miami*, *USS Biloxi*, le croiseur léger antiaérien *USS Flint* et les destroyers *USS Clarence K. Bronson*, *USS Cotten*, *USS Dortch*, *USS Gatling*, *USS Healy*, *USS Cogswell*, *USS Caperton*, *USS Ingersoll*, *USS Knapp* de la DESRON 50, *USS Porterfield*, *USS Callaghan*, *USS Cassin*, *USS Young*, *USS Preston*, *USS Laws*, *USS Longshaw*, *USS Prichett*, *USS Halsey* et *USS Powell* de la DESRON 55 ;

Task Group 38.5 (groupe spécialisé dans les missions de nuit) du CA Gardner avec les porte-avions *USS Enterprise*, *USS Independence* et les destroyers *USS McCord*, *USS Trathen*, *USS Hazelwood*, *USS Haggard*, *USS Franks*, *USS Buchanan* de la DESRON 47.

... Le dispositif est complété par le **Task Group 30.8** (Groupe de ravitaillement et de soutien) qui aligne les très gros moyens suivants :

- les pétroliers-ravitailleurs *USS Atascosa*, *USS Aucilla*, *USS Cacapon*, *USS Cache*, *USS Caliente*, *USS Chicopee*, *USS Chikaskia*, *USS Cimarron*, *USS Enoree*, *USS Guadalupe*, *USS Housatonic*, *USS Kankakee*, *USS Kennebago*,



Le croiseur léger *USS Pasadena* photographié depuis l'*USS New Jersey* ce même 5 janvier. (USNA)

Le croiseur léger CL-103 *USS Wilkes-Barre* photographié le 5 janvier depuis un porte-avions d'escorte. A l'arrière-plan, le cuirassé BB-62 *USS New Jersey* est ravitaillé par un pétrolier. Il faut noter que le TBM *Avenger* visible sur la photo n'appartient pas au groupe du CVE car il porte les marques d'identification de l'*USS Essex*. (USNA)

Le destroyer DD-353 *USS Porter*, le CV-6 *USS Enterprise* et un porte-avions classe « Essex » photographiés depuis le cuirassé BB-62 l'*USS New Jersey* au large de Luçon. (USNA)



Le destroyer DD-696 *USS English* précède les porte-avions CV-19 *USS Hancock* (à gauche) et CV-6 *USS Enterprise* (au fond à droite). (USNA)



Le Liberty ship *Anna Dickinson* mouille à l'un des trois postes sur coffres qui ont été installés en face de Pauillac. Le long de son bord, deux LCT anglais, les *LCT-882* et *LCT-532*, reçoivent le charbon transbordé des cales du gros cargo américain. (Photo PAB)

À LA RECHERCHE DES CHALANDS PERDUS...

Jean-Yves Brouard

Un certain nombre de chalands de débarquement type LCT, utilisés en particulier lors du débarquement de Normandie, ont navigué sous pavillon français après la guerre 1939-45. Combien ? La documentation manque à ce sujet. Comment sont-ils arrivés en France et se sont-ils retrouvés dans différents armements métropolitains et coloniaux ? On en sait assez peu à ce sujet... Après l'étude des trois péniches type LST passées sous pavillon français également (voir de précédents numéros de N&H), nous allons essayer d'y voir clair, malgré l'absence d'informations et de photographies de ces LCT, de plus petites unités auxquelles fort peu de shiplovers ont prêté attention.

Merci pour leur aide dans cette enquête de très longue haleine à : Patrick du Cheyron, Yves-Guy Bertrand, Yvon Perchoc, Jean-Charles Ruvieilla, Klaus Günther von Martinez, René Alloin, Jean-Paul Coquinot, Erwann Langeo (et son forum <http://bordeaux3945.forumaquitaine.com/>), Hervé Guichoux, Adrien Etcheverry.

L'existence de plusieurs dizaines de LCT sous pavillon français à partir de 1945 découle en particulier des difficultés du Port autonome de Bordeaux pour accueillir les cargos de gros tonnage au lendemain de la Seconde guerre mondiale. En effet, en août 1944, les Allemands en déroute ont sabordé 202 bateaux, cargos, pétroliers, caboteurs, engins de servitude, etc, à Bordeaux même et dans des ports en aval : Pauillac, Blaye, etc, jusqu'à l'entrée de la Gironde. C'est surtout en face du site de Lagrange-Grattequina, à un endroit étroit du chenal, à une quinzaine de kilomètres du « port de la lune », qu'un impressionnant barrage d'épaves a dramatiquement gêné la circulation fluviale pendant des mois. Les poches de Royan et de la pointe de

Grave dégagées par les blindés et les Forces françaises de l'intérieur au prix de durs combats en avril 1945, les accès du port redeviennent libres, mais reste le problème des passes et singulièrement celle de Lagrange. Les navires de mer ne peuvent monter qu'après allègement, en prenant quand même des risques. Les premiers ne parviendront au cœur de Bordeaux qu'à partir de mi-juillet 1945, avec les cargos français rescapés de la guerre, *Schiaffino Frères* d'abord, *Fort de Douaumont*, etc. L'arrivée du premier Liberty ship américain, le *Charles Brantley Aycock* à mi-août suivant, sera saluée par un accueil particulier et émouvant devant une foule nombreuse, sur le quai de la Douane. Le mouillage

d'Ambès, entre Pauillac et Bordeaux, ne sera accessible qu'aux navires, cargos comme pétroliers, calant 7,80 mètres par toute marée. Un avant-port est aussi aménagé en 1945 et 1946 au Marquis, une presqu'île d'Ambès, avec la construction d'un appontement en bois de pin. C'est donc à cette époque qu'interviennent les chalands de la Royal Navy, des bâtiments type LCT, essentiellement des LCT(4) de 56 mètres de long et 12 de large. L'Amirauté alliée les a mis à la disposition du Port autonome. « *Cinquante unités*, raconte Robert Chevet dans son ouvrage 'Le port de Bordeaux au XX^e siècle (éd. L'Horizon Chimérique), *ont été acquises en Angleterre par le consortium Franco-Américain, une société dirigée à Bordeaux par M. Lequitte qui siège*



1997



HONG KONG

Célébrations de la rétrocession de Hong Kong. (Carte postale Hong Kong)

LA FONDATION DE HONG KONG : ... l'estuaire de la rivière des Perles dans la première Guerre de l'opium

Gildas Borel

Hong Kong est, comme Sydney (Navires et Histoire n° 77), une cité maritime créée dans le cadre de l'Empire britannique comme base navale, qui va devenir également un grand port de commerce, doublé d'un centre financier et de services maritimes. Elle doit cet essor à l'histoire de la région, notamment à la première guerre de l'opium, mais aussi à sa géographie. La volonté d'ouverture du marché chinois par la force va décider du sort d'une île, que rien de destinait à ce rôle, à venir un jour remplacer Canton comme porte de la Chine sur le monde. La géographie s'applique à deux échelles : d'une part la localisation globale de Hong Kong, à l'entrée de l'estuaire de la rivière des Perles, une des grandes voies d'accès à « l'Empire du Milieu », d'autre part la configuration de son site, une rade bien protégée par l'île qui a donné son nom à la ville.

Il y a dix ans, en Juillet 1997, les images de la rétrocession de Hong Kong à la Chine font le tour du monde. On pressent alors l'émotion intense au moment où les couleurs britanniques sont amenées, sous le regard apparemment impassible de Chris Patten, dernier gouverneur de Sa Majesté, mais pas de ses filles qui ne peuvent retenir leurs larmes. Lorsque les couleurs chinoises s'élèvent, c'est une émotion tout aussi contenue du côté chinois : le président Jiang Zemin se tient immobile, le visage grave. C'est un grand tournant de l'Histoire. Pour le Royaume Uni, c'est un adieu à l'un des derniers

lambeaux de l'Empire britannique, nouvelle étape d'un recul très net de sa présence en Asie. Mais pour la Chine, c'est une page d'humiliation qui est tournée, un moment de fierté nationale : le retour d'un territoire arraché au pays, au terme d'une phase tragique de son histoire : la guerre de l'opium.

Hong Kong fascine depuis longtemps les Occidentaux. Sa nature hybride, asiatique et européenne, les réalités et mythes liés à l'opium, aux triades, aux romans d'espionnage y contribuent beaucoup. Elle bénéficie en outre d'un

cadre unique, même si le paysage a été profondément bouleversé par un urbanisme envahissant. Son manque d'espace l'a contrainte très tôt à s'élever en hauteur, préfigurant l'architecture actuelle des villes chinoises, longtemps constituées de constructions de faible hauteur. Non seulement elle accueille, comme tant d'autres, des gratte-ciel de bureaux de plus en plus hauts, mais les tours d'habitation y atteignent des concentrations et hauteurs rares. Coincée entre les collines qui la dominent et la mer, elle n'a pas le choix. Du haut d'un de ses points culminants, le « Peak », c'est à

La seconde bataille navale de Chuenpee dans les « bouches du Tigre »

Le 7 janvier 1841, Elliot décide donc de forcer le blocus par le passage de Bocca Tigris, et d'occuper les forts de Tycoctow et Chuenpee. La bataille navale qui s'en suit portera d'ailleurs le nom de « seconde bataille de Chuenpee ». Les Chinois disposent de batteries côtières de deux forts et d'une flotte de 14 navires. Ces jonques de guerre ont environ 36 m de long, 4 m de large et un tirant d'eau de 3,5 m. On retrouve le déséquilibre des forces déjà constaté. Les jonques sont équipées de canons de qualité médiocre et les équipages sont essentiellement armés de lances et d'épées. En face, la flotte britannique se compose de douze bâtiments dont trois vaisseaux de 74 canons : les HMS *Wellesley*, *Bleinheim* et *Melville* et d'autre part plusieurs frégates comme la HMS *Druid* de 46 canons ou les HMS *Calliope* et *Samarang* de 28 canons et corvettes dont la HMS *Hyacinth* qui avait déjà participé à la première bataille de Chuenpee ou les HMS *Modeste* et *Colombine*. Enfin, la flotte compte quatre vapeurs : l'*Enterprize*, le *Madagascar*, le *Queen* et surtout le *Nemesis* qui restera dans l'Histoire comme l'un des premiers « steamers » engagés dans une bataille navale. Il s'agit d'un navire à roues à aube construit en 1839, très discrètement pour le compte de l'EIC, dans l'estuaire de la Mersey. C'est un bâtiment en acier de 56 m de long, équipé de deux gros canons, de plusieurs plus modestes et d'un lanceur de fusée Congreve. Il s'agit d'une arme mis au point par Lord Congreve,



La frégate de 42 canons HMS *Blonde*. (DR)

inspiré par des engins du même style utilisés par l'armée d'un sultan Hindou. La Royal Navy en fera usage durant les guerres napoléoniennes. Arrivé dans l'estuaire des Perles au cours d'un périlleux voyage, durant lequel les éléments naturels ne l'épargneront pas, le *Nemesis* joue un rôle important dans la bataille. C'est lui et les autres navires à vapeur qui acheminent les 1 500 hommes qui débarquent sur la côte Sud de l'île de Chuenpee, qui pour mémoire, est la première sur la rive orientale des Bocca Tigris en venant de l'aval. Plusieurs frégates s'aventurent plus près de l'île de Taikoktow qui fait face à Chuenpee de l'autre côté de ce que les Britanniques appelaient aussi « The Bogue ». Cette appellation recouvre en fait l'endroit où l'estuaire se resserre progressivement. Il se divise en une partie méridionale large d'une quinzaine de milles, au niveau des petites îles de Lankit et de sa voisine

Boat island et une composante nord, en fait un large goulet d'environ trois milles entre les deux grandes îles précitées. C'est sans surprise dans cette partie que se concentrent les structures de défenses chinoises, sous la forme de forts : deux de chaque côté du chenal et deux autres sur les îlots situés au milieu de ce même chenal. Les troupes débarquées sur l'île ouvrent le feu sur le fort situé en altitude avec les quelques canons dont elles sont équipées, appuyés par les tirs du *Nemesis* et du *Queen*. Elles s'en emparent en dépit d'une vive résistance des occupants qui sont massacrés. Pendant ce temps, la frégate *Calliope* et deux corvettes se concentrent sur l'attaque de l'autre fort dont les batteries sont réduites au silence. Profitant des faibles vents, le *Nemesis* attaque la flotte chinoise, il fait usage de ses canons et d'une fusée Congreve avec laquelle il cible la plus grosse jonque, qui devait être chargée de munitions car l'engin produit un effet dévastateur. Le navire explose soudainement laissant tous les spectateurs stupéfaits par une telle destruction. Les autres jonques n'auront guère plus de chance, et au total 11 navires sont coulés. Tandis que la journée s'achève pour les Britanniques par des dommages limités (aucun mort et 38 blessés), côté chinois on ne compte pas moins de 280 morts et 460 blessés. Ce bilan déséquilibré est en grande partie dû à la différence d'armement. Outre les canons déjà évoqués, les mousquets font difficilement le poids face aux fusils plus modernes des troupes britanniques. D'autre part selon Peter Ward Fay qui relate précisément la bataille dans son ouvrage (voir bibliographie), les Britanniques n'ont pas hésité à commettre de véritables massacres délibérés, justifiés à leurs yeux par le besoin de s'imposer dans un vaste territoire hostile. Le lendemain matin, les trois vaisseaux se préparent à de nouvelles actions, mais, à la suite d'une demande d'un cessez-le-feu par les Chinois, Elliot ordonne l'arrêt des hostilités.



Maquette du vaisseau de 74 canons HMS *Melville*. (DR)

Elliot prend possession de l'île de Hong Kong

Le 20 janvier 1841 suivant est signée la convention de Chuenpee, au terme de laquelle est obtenue la réouverture du port de Canton, le versement d'une forte indemnité et la cession de l'île de Hong Kong à la couronne britannique. Le 26 janvier, l'Union Jack est hissé sur l'île dont le commodore Sir Gordon Bremer prend officiellement possession, par ordre du représentant plénipotentiaire de sa Majesté, Charles Elliot. Le lieu de la cérémonie gardera le nom de pointe Possession. La signature de cet accord semble satisfaisante pour les deux parties, tout du moins localement. Les autorités de Canton s'en tirent finalement sans dommage pour leur cité. De son côté, Elliot considère que l'installation à Hong Kong permet aux flottes de guerre et de commerce de disposer d'un excellent mouillage, abrité des typhons, qui plus est au débouché de l'estuaire de la rivière des Perles, face à Macao dont les Portugais avaient saisi l'importance stratégique depuis bien longtemps. Matheson et Jardine sont pleinement satisfaits par cet accord. Mais le 2 février, date à laquelle le port de Canton devait être réouvert, aucune nouvelle ne parvint aux Britanniques. En conséquence, le 23 février une flotte est envoyée vers l'île Anunghoy qui borde la Bocca Tigris à l'est : il s'agit du *Nemesis*, accompagné des frégates de 28 canons HMS *Calliope*, *Samarang*, *Alligator* et de la corvette *Herald*. Une flottille de trente grandes jonques et de plus modestes bâtiments est vite mise au pas, avec la destruction de quelques unités. Le 26 février les mêmes navires britanniques renforcés par les trois vaisseaux HMS *Wellesley*, *Blenheim* et *Melville* réduisent au silence les batteries d'Anunghoy et de la petite île située au milieu des « Bocca Tigris », tandis que des troupes débarquées s'emparent des forts. Durant les trois semaines qui suivent, des opérations de « nettoyage » sont conduites dans les chenaux qui séparent les Bouches du Tigre de Canton. La frégate *Blonde* de 42 canons se joint également à l'opération. La

flotte atteint Whampoa, l'île où stationnent nombre de navires marchands avant de rejoindre le quartier des entrepôts des compagnies étrangères. Puis le *Nemesis* s'aventure encore plus en amont. Les pertes chinoises sont à nouveau très importantes. En comptant les actions pour réduire les derniers forts protégeant les accès à Canton, le nombre de tués se monterait au total à environ 2 000.

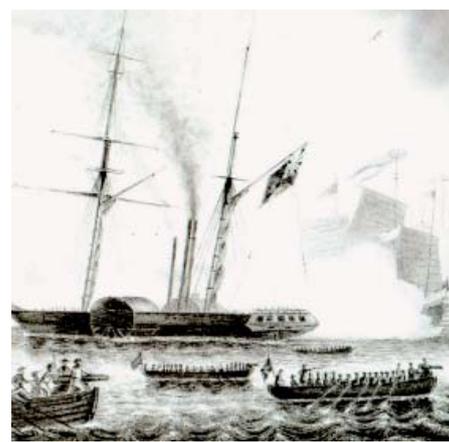
Une succession de facteurs - des discussions qui n'aboutissent pas, de nouvelles tensions, des opérations de reconstruction de bateaux, de batteries et des annonces d'arrivées de nouvelles troupes - incitent Elliot à reprendre l'offensive au mois de mai suivant. Il s'agit d'acheminer des soldats britanniques à Tsingpu, en amont de Canton, et de prendre position sur les collines environnantes afin de préparer une éventuelle attaque si les accords prévus ne sont pas respectés. Le *Nemesis* entre de nouveau en scène, non plus par sa puissance de feu mais par sa capacité de manœuvre dans les chenaux de la rivière des Perles et sa force de traction. Il remorque plus de soixante-dix embarcations hétéroclites : des chaloupes annexes de navires de guerre à des bateaux chinois utilisés habituellement pour le transport du thé en rivière. Le convoi transporte en tout plus de 2 000 hommes qui parviennent à se positionner sur des collines au-dessus de Canton et sont prêts pour un assaut sur la grande cité commerçante. Mais l'acceptation des notables des conditions posées par Elliot, interrompt l'opération. Son objectif n'est pas de détruire la ville - au contraire il veut l'éviter - mais de faire céder les autorités locales sur deux points essentiels : respecter les décisions résultant des accords précédents et écarter la menace provenant de l'arrivée de nouvelles troupes. Cependant, la dégradation des conditions atmosphériques rend difficile le retrait britannique d'autant que les milices paysannes arrivées en renfort n'entendent pas renoncer au combat. Il faudra l'intervention des notables de la ville pour qu'elles y consentent, ce qui à la fois frustre les milices mais font de l'affrontement dit de San-yuan-li une

victoire dans la tradition chinoise. Il est vrai que certains groupes de combattants de l'armée britannique se retrouveront parfois dans des conditions critiques, bien que les pertes soient limitées.

Cependant, à Londres et à Pékin l'accord obtenu n'obtient pas le même succès. Palmerston estime qu'Elliot a été trop conciliant en évacuant l'île de Donghai, dans les parages de Ningbo, et en n'obtenant pas l'ouverture de ports au commerce britannique. Il sous-estime l'importance de Hong Kong qui, selon lui, avait « toutes les chances de ne jamais devenir un grand centre commercial » tandis qu'Elliot a une toute autre vision des choses et argue qu'avec son port exceptionnel, assez proche du continent, Hong Kong forme un refuge facile à protéger par la Royal Navy. Il prévoit même que, « dans quelques années, l'île deviendra une des plus importantes possessions, et peut-être la plus importante, de la Couronne Britannique ». Palmerston juge la somme des six millions de dollars chinois obtenus insuffisante bien que le montant couvre les pertes de la cargaison d'opium détruite et les coûts de la guerre. Il destitue donc Elliot et refuse d'entériner le traité. A Pékin, l'Empereur juge cette cession d'une portion du territoire chinois inacceptable et limoge Kishen. En mai 1841, de nouvelles tensions apparaissent et les Européens se trouvent menacés à Canton. Charles Elliot qui s'appête à quitter son poste obtient un armistice moyennant le versement d'une nouvelle indemnité. Avant de partir, il établit les fondations de la colonie en déclarant le port franc, nomme un adjoint et lance la première vente aux enchères de 34 lots, à la grande satisfaction des négociants-trafiquants Jardine et Matheson. Les premières constructions démarrent aussitôt. Le 10 août, son successeur Henry Pottinger, un ancien major de l'EIC prend ses fonctions. Respectant les instructions de Londres et bénéficiant de moyens supplémentaires, il envoie une flotte reprendre Donghai et le port d'Amoy (Xiamen) au Fujian. Cinq mille hommes supplémentaires sont envoyés par Londres pour continuer dans cette voie en prenant



Explosion d'une jonque de guerre chinoise touchée par une fusée lancée par le vapeur *Nemesis*. (Peinture d'Edward DUNCAN)



Le vapeur *Nemesis* en action contre des jonques. (DR)