



Une Nation qui perdrait la mémoire perdrait aussi son âme

Une nouvelle année commence, l'année du centenaire de l'entrée en guerre de la France et de ses alliés contre les puissances centrales. Par les sacrifices de centaines de milliers de ses citoyens mobilisés, après cinquante deux mois de combats acharnés sur mer, sur terre et déjà dans les airs, non seulement sur notre territoire mais dans toute l'Europe et au-delà, notre Nation finit par sortir victorieuse de ce conflit. La Marine n'est pas absente de cette victoire : Y ont participé les fusiliers marins du contre-amiral Ronarc'h dans les combats de Melle et de Dixmude en octobre-novembre 1914 au cours des lesquels 50% de leurs effectifs sont mis hors de combat, les marins de la Marine nationale et ceux des navires marchands chargés d'approvisionner le Pays en matières premières et denrées alimentaires. Ils ont payé largement leur tribut avec la disparition des cuirassés *Le Bouvet* aux Dardanelles en 1915, *Suffren* en 1916, *Danton* et *Kleber* en 1917, du sous-marin *Bernoulli* en 1916, pour ne citer qu'eux sans omettre les quelques 600 cargos coulés par l'ennemi.

A peine un quart de siècle plus tard, un nouveau conflit éclate qui, après six ans de guerre sur tous les continents, s'achève à nouveau par la victoire des alliés, moins glorieuse pour la France, mais dont l'honneur est sauf : n'oublions pas les 120000 de nos marins, soldats et aviateurs tués en résistant à l'envahisseur entre le 10 mai et l'armistice du 22 juin 1940 comme le capitaine de corvette Gabriel Ducuing au cap Gris Nez et le premier maître L'Her devant Berck le 25 mai, les fusiliers marins commandos morts au champ d'honneur le 19 août 1942 à Berneval puis à partir du 6 juin 1944 après leur débarquement à Ouistreham sous les ordres du lieutenant de vaisseau Philippe Kieffer, les fusiliers marins du 1^{er} RBFM intégré à la 2^{ème} DB du général Leclerc de Hautecloque libérateurs de Paris, les marins des FNFL disparus avec leurs bâtiments, le sous-marin *Narval* en décembre 1940, le croiseur sous-marin *Surcouf* en février 1942, les corvettes *Alysse* et *Mimosa* en février et juin 1942, le patrouilleur *Vikings* en avril de la même année, le contre-torpilleur *Léopard* en 1943, tous les Français libres et résistants comme le capitaine de corvette Henri Daillière de l'Aéronavale abattu au large de Freetown le 11 octobre 1942, le quartier maître radio Bernard Anquetil fusillé le 21 novembre 1942 comme le lieutenant de vaisseau Honoré d'Estienne d'Orves en août 1941, lui aussi fusillé au Mont Valérien, les

disparus des 1^{er} Bataillon de fusiliers marins puis 1^{er} régiment de fusiliers marins en Afrique, en Syrie, en Italie, enfin en France et Allemagne, qui ont payé de leur vie la lutte pour la Liberté ; n'oublions pas non plus la participation au débarquement de Provence le 15 août 1944 du cuirassé *Lorraine*, des croiseurs *Gloire*, *Georges Leygues*, *Montcalm*, *Emile Bertin*, *Duguay-Trouin* accompagnés de nombreux torpilleurs et contre-torpilleurs. 70 ans déjà cette année !

2014 est, avec les quatre années suivantes, une année de commémorations et de souvenir.

Années lourdes de Mémoire.

Mais ne nous trompons pas : il s'agit de remercier nos marins, aviateurs, soldats et parmi eux les blessés et mutilés, tous ceux qui sont morts au combat et qui ont par leur sacrifice ultime arraché ces victoires, et non de rappeler des erreurs politiques ou militaires.

Non ! Le Souvenir que nous devons rappeler, c'est le glorieux souvenir et proclamer notre reconnaissance à tous nos aînés qui ont lutté, certains dans la boue et le froid, d'autres sous un soleil de plomb, mais tous dans la souffrance, l'abnégation, le don de soi, avec la volonté de gagner ; c'est le Souvenir qui a transporté de liesse nos arrière-grands-parents et pour certains d'entre nous nos grands-parents, le 11 novembre 1918 à l'annonce de l'armistice, puis le 14 juillet 1919 première fête nationale de la paix retrouvée.

Préparons-nous à déborder de joie et de fierté le 11 novembre 2018, après cinq années de Souvenir et de recueillement devant les sacrifices de ces Français vertueux de toute origine, de toute classe sociale, de toute conviction : nos aînés. Et, de grâce, abstenons nous du dénigrement par le rappel des erreurs commises.

C'est le plus bel hommage que nous pouvons leur rendre.

Et c'est le vœu que je forme en ce début d'année.

Une Nation qui perdrait la mémoire perdrait aussi son âme.

CC(R) Patrice Brunet
Vice-président du Yacht Club de France

Marine Nationale et Marine marchande

L'histoire, ancienne et récente, ne cesse de nous démontrer la nécessité sinon l'obligation permanente pour les grands pays que l'on appelle « les Puissances », grandes ou moyennes, de combiner les atouts que représente la coexistence d'une marine militaire et d'une marine de commerce. Comme tous les pays qui comptent ou qui ont durablement compté, la France devrait donc réaliser que ces deux bras séculiers maritimes peuvent se révéler non seulement stratégiquement utiles séparément – l'un militairement et l'autre économiquement - mais aussi être des instruments indissociables, voire indispensables l'un à l'autre. Ce fut le cas au temps des marines objectivement « protégées » (empire colonial) ou voulues par l'Etat (Richelieu, Colbert). Ca doit l'être ou le redevenir plus encore au moment où notre monde, ouvert à tous les vents du grand large, est déstabilisé et chamboulé par la puissance irrésistible du couple maritimisation-globalisation, cet engrenage infernal pour les uns, ce mouvement refondateur enthousiasmant pour les autres.

Défense, Echanges, Logistique : quelles complémentarités ?

Les deux guerres mondiales, les batailles de l'Atlantique, les batailles de convois, la guerre totale des sous-marins ont démontré amplement l'enjeu vital de l'outil logistique que représente la marine marchande. De même, plus près de nous, la guerre Iran-Irak, les guerres du Golfe, et tout récemment, la résurgence inquiétante de la piraterie, ont illustré ou illustrent à quel point la fameuse « route du pétrole », mais aussi les grandes routes d'échanges de toute nature sont indispensables à la paix du monde, à la vie de la France, au quotidien des français. Enfin, apparaît plus indispensable que jamais la nécessité que nos navires de commerce, surtout lorsqu'ils battent notre pavillon, puissent aller partout dans le monde, et y aller toujours en cas de crise pour assurer les besoins vitaux du pays. D'où par exemple l'actualité et l'importance cruciale des travaux de révision de la loi de 1992, destinée à garantir le ravitaillement en énergie du pays en toutes circonstances. Ce grâce à une flotte pétrolière adaptée, battant pavillon national, et mobilisable « à tout moment ». Flotte qui, s'il le faut, pourra être protégée par la Marine nationale, dont la nature sera

toujours d'être « l'ultima ratio regis » sur les mers.

A ce constat s'ajoute celui de l'interpénétration de la logistique civile et de la défense nationale au sens large, en permanence mais là aussi particulièrement en période de crise. En permanence d'abord, pour des raisons évidentes et comme le prouvent les affrètements réguliers (à temps ou au coup par coup) de différents types de navires de commerce français par le Mindef¹ au niveau national, ou par l'OTAN et l'ONU au niveau international, ou encore la part significative de conteneurs transportés mondialement directement pour les besoins de défense de tous les pays. En période de crise « chaude » ensuite. C'est encore plus évident et toutes les configurations l'ont prouvé, qu'il s'agisse de Suez en 1956 (où cinquante de nos navires de commerce ont participé, coordonnés à l'époque par le Comité Central des Armateurs de France) ; ou de la guerre des Malouines avec les problèmes posés aux Autorités britanniques par l'obligation d'affréter de nombreux navires civils étrangers (vu le manque d'unités adaptées battant l'Union Jack) ; ou qu'il s'agisse encore des différentes mises en place des forces de l'ONU par voie maritime,

comme naguère au Cambodge ou en ex-Yougoslavie par exemple.

En fait les besoins possibles auxquels la marine marchande peut répondre - dans et pour les Etats qui prétendent avoir une vocation océanique et veulent exercer une influence réelle sur la marche du monde - ne cessent de se diversifier et de se multiplier depuis quelques décennies. Leur analyse avait d'ailleurs été parfaitement faite dans un Bulletin du Commissariat de la Marine dès les années 80 : « Il devient essentiel pour le pays de disposer à moindre coût d'un outil logistique maritime qui donne l'autonomie d'action et l'indépendance. Cet outil peut comprendre des moyens propres [de la Marine Nationale] mais peut également être constitué des moyens des autres secteurs de l'activité nationale qui sont de nature à concourir de façon directe ou indirecte à la réalisation des objectifs de défense... la valeur d'une flotte de haute mer est non seulement fonction de l'existence et de la qualité de ses systèmes d'armes, mais encore du potentiel logistique dont elle dispose. La réalisation de l'équilibre entre les moyens de combat et les moyens de soutien est difficile à obtenir. Les coûts d'acquisition et de possession des matériels sont tels que la tentation est grande de concentrer l'effort financier sur les seuls moyens de combat. Aujourd'hui peut-être, plus que par le passé, la possession de moyens logistiques [y compris civils] est indispensable »

Pour résumer, et alors que dans notre monde multipolaire se multiplient les zones grises, les guerres locales ou régionales, les conflits larvés, les situations de crise insaisissables, les nouvelles et dangereuses menaces sur l'ordre international (mer de Chine par exemple), toutes nos forces maritimes doivent en permanence se situer à leur plus haut degré de disponibilité. Or on peut douter que ce soit actuellement le cas pour notre pays : raison de plus pour ne pas baisser encore plus la garde.

La situation française aujourd'hui

A titre d'exemple si l'opération Daguet², déjà, avait eu lieu pendant la saison d'été, elle eut été impossible à réaliser, ne serait-ce parce qu'il eut fallu retirer d'un seul coup

quasiment tous les ferries et transbordeurs civils de leurs trafics commerciaux ; ou encore parce que disposer de vingt navires marchands simultanément eût été un réel casse-tête (sachant que si l'on veut disposer d'un navire donné, il en faut au moins trois de même type sous notre pavillon). Or, depuis cette époque, la situation s'est encore détériorée et il semble avéré que ni Daguet ni Suez ne pourraient être à nouveau mis en œuvre avec les moyens dont le pays dispose aujourd'hui. Sans parler d'éventuelles expéditions ou opérations plus lointaines, auxquelles il serait tout simplement ridicule de songer en l'état...

A cette problématique du nombre des navires, s'ajoute le corollaire du nombre de navigants, pour lequel s'impose le constat d'une évolution inquiétante même si elle n'est pas vraiment récente : celui de la raréfaction de nos navigants nationaux « au commerce ». C'est l'aspect « réservoir de main-d'œuvre » - devenu moins directement vrai pour la Marine Nationale elle-même maintenant qu'elle est hyper-spécialisée et fonctionne essentiellement avec des professionnels experts dans leur « art » - mais qui reste encore présent par exemple si la Royale avait besoin de faire appel en complément à des navires civils militarisés, ou encore en cas de guerre internationale. On peut à cet égard citer avec un certain sourire une déclaration du député à la Constituante et grand ancêtre des commissaires de la marine Pierre-Victor Malouet : « C'est seulement par un grand commerce d'exportation que l'on peut former une armée navale... », ou encore « Colbert à peine eut-il créé des matelots pour le commerce qu'il s'en empara pour la guerre, et le développement de la puissance navale française s'éteignit faute d'aliment ».

Il y a aussi l'aspect, moins présent à l'esprit mais sur lequel faire l'impasse serait suicidaire, de l'éventuel soutien direct de la marine de commerce à la marine nationale en opérations. Certes nous sommes maintenant à des années-lumière de l'odyssée de l'Amiral Graf Spee, cuirassé de poche allemand, qui pendant le dernier conflit mondial sillonnait les mers à coup de

rendez-vous secrets avec le pétrolier civil Altmark (sans lequel naturellement, il n'aurait pu pendant des mois remplir sa mission - couler un maximum de tonnage marchand allié – avec le succès que l'on sait). Mais il n'est probablement pas inutile de rappeler l'exemple pionnier plus récent du Port Vendres, pétrolier civil français ravitailleur d'escadre pendant les années quatre-vingt, armé cent pour-cent français, totalement intégré à nos forces navales, et fortement mis à contribution en particulier au Liban, en Lybie, en Syrie (et pour lequel Ouest-France avait parlé des « fiançailles de la Marine marchande et de la Marine nationale »). Un affrètement de durée qui serait lui aussi impossible à renouveler de la même façon aujourd'hui alors qu'il y a moins de réservistes opérationnels et quasiment plus de marins nationaux « au commerce » autres que les officiers et quelques maîtres qualifiés. Une situation rendant plus ardue l'intégration de telles unités dans les forces navales proprement dites, par manque de personnels français de tous niveaux (alors que la réponse des personnels civils nationaux a toujours été exceptionnelle, les syndicats ayant dans l'ensemble compris les nécessités de l'intérêt national en période de crise).

Tout cela est préoccupant car la France n'a aucune chance de conserver une position majeure dans le concert international des nations (justifiée pourtant par sa position actuelle de 5^{ème} puissance exportatrice mondiale) si elle n'arrive pas à conserver le seuil minimum de marine marchande comme de marine militaire lui assurant une vraie capacité d'activité, de défense ou d'intervention en cas de crise. Un seuil avec lequel elle flirte dangereusement (pour ne pas dire carrément qu'elle est en train de franchir le seuil d'insuffisance !).

Leçons de l'Histoire ?

Il n'est plus besoin de démontrer l'utilité des leçons de l'histoire, même si elles se réfèrent à des événements, des contextes ou des situations difficilement transposables aujourd'hui, ces « leçons » se situant moins dans les faits eux-mêmes que dans les erreurs ou bonnes décisions qui les ont sous-

tendues, et surtout les enchaînements démontrant que rien n'était écrit, et que tout a dépendu de bons ou mauvais choix. Or cela est évidemment valable pour l'histoire navale, et plus encore pour les problématiques reliant, y compris indirectement, marine de guerre et marine de commerce.

Le début et la fin de la glorieuse mais si coûteuse épopée napoléonienne en sont un bon exemple que l'on pourrait d'ailleurs résumer en quelques phrases, celles de Meredith : « Nelson obscurcit de la fumée de Trafalgar le soleil d'Austerlitz » et de l'amiral Dupont : « Trafalgar est le prélude au blocus continental, à l'extension des guerres en Europe, et à l'effondrement final... Dès 1805, les Anglais ont gagné ».

De fait, une majorité d'historiens (pas tous cependant, mais les bons !) pensent que la bataille de Trafalgar doit être considérée comme la mère de toutes celles qui vont suivre sur terre, jusqu'à la page glorieuse mais douloureuse de Waterloo. Car le paradoxe n'est qu'apparent de faire de Trafalgar l'origine et la cause de ce que seront à la fois le Grand Empire et les coalitions successives qui le détruiront. A deux reprises, j'ai eu l'honneur de présenter cette opinion, voire d'en débattre, devant des auditoires à la fois avertis et peu complaisants. La première fois il y a vingt-huit ans à Toulon, au cours de la leçon inaugurale de l'Ecole du Commissariat de la Marine, face à tous les officiers de la Préfecture maritime, la deuxième lors de la leçon de rentrée 2004-2005 de l'Ecole navale. A chaque fois ce que j'ai dit était simple: « C'est bien Trafalgar qui conduira à l'erreur funeste du blocus continental, cette arme suicidaire exigeant des conquêtes de plus en plus démesurées ». Autrement dit, l'expansion du Grand Empire napoléonien et son effondrement sont les simples conséquences de la lutte maritime contre l'Angleterre. Et pourquoi ? Parce que grâce à ses marines militaire et marchande, Albion pouvait déjouer toutes les tentatives impériales et assurer l'efficacité de son volet logistique, tandis que sans marine de guerre, Napoléon ne pouvait réellement l'affaiblir, et

les navires de commerce français, comme les navires de guerre rescapés, restaient bloqués dans nos ports. Alors le blocus pouvait certes générer la gloire:

« Tranquille, souriant à la mitraille anglaise

La Garde impériale entra dans la fournaise»

Mais le blocus ne pouvait que faire illusion face aux manques de moyens navals nécessaires pour briser les forces maritimes ennemies (marchandes et militaires) qui narguaient la puissance impériale. On peut même considérer que les victoires terrestres de l'empereur étaient à la fois indispensables – sinon pas de blocus continental possible – et tout à fait inutile à terme. Autrement dit, c'était sur la mer que se jouait la guerre commerciale, et la défaite finale était programmée. En outre, sans la suprématie maritime de la Grande-Bretagne, Wellington, le vainqueur de Waterloo, n'aurait pu ni débarquer au Portugal, ni s'y maintenir et assurer la logistique lui permettant de traverser l'Espagne.

Dès lors, les leçons s'imposent : importance de la marine marchande en tant qu'outil logistique d'un Etat pour ses propres approvisionnements et pour son commerce international ; importance d'une marine nationale puissante (la Royal Navy de l'époque) pour protéger cet outil logistique (les marines marchandes des coalisés), et pour « fixer » les forces navales ennemies (seuls les corsaires se battaient sur mer pour la France, et ils ont eu beau effectuer 5324 prises entre 1803 et 1814, cela n'a représenté que 2.5% du total fréquentant les ports anglais), forces ainsi immobilisées qui ne pouvaient dès lors empêcher les activités anti-blocus continental. En un mot, sa logistique est passée et l'Angleterre a vaincu ! Nelson, le mort de Trafalgar, avait dit : « Nous ne pouvons pas toujours décider du sort des empires sur les mers », et pourtant il est clair, comme l'a encore écrit Tomasi, que « l'infériorité navale de Napoléon est bien la cause profonde de ses défaites militaires ».

Quelle coopération « Marmar-Marnat » aujourd'hui ? Et le pavillon ?

Pour revenir à notre actualité, il est significatif que le groupe de travail synergie « Coopération Marine nationale-Marine marchande » du Cluster Maritime Français ait identifié trois domaines où les deux marines peuvent accroître leur efficacité l'une vis-à-vis de l'autre: l'information-enseignement, les réserves, et enfin l'appui logistique (ce dernier constituant le défi majeur, d'autant que, comme déjà indiqué, l'expérience des Malouines a démontré que se reposer sur des navires marchands étrangers pour assurer la logistique n'était pas idéal en cas de crise ou de guerre). Enfin, sur ce plan et à l'heure où les investissements de défense sont de plus en plus « contraints », il est apparu que consacrer les moyens de la Marine nationale en priorité aux navires de combat pourrait être approprié (comme le présentait il y a déjà trente ans le Bulletin du Commissariat précité) sous la condition de ressusciter les concepts de COPAND³, FAO⁴, FMC⁵, moyens de gestion de crise dont l'efficacité fut démontrée dans le passé.

Un mot, avant de conclure, de la nature et des avantages d'un pavillon national pour les navires de commerce. Bien souvent en effet, on entend dire que la notion de pavillon est dépassée à l'heure de l'internationalisation de tout : du commerce, des capitaux, de la gestion des flottes, des contrôles, de la complaisance... Et bien non ! Ces raisonnements sont tendancieux, en tout cas sur le plan de la Défense ! Car le pavillon reste la seule véritable assurance politique, le seul vecteur de souveraineté incontestable, le seul outil qui garantisse au minimum la disponibilité des navires, la possibilité de les réquisitionner, l'existence à bord d'états-majors et de postes-clés détenus par des nationaux. Toutes ces raisons militent naturellement pour que les Pouvoirs Publics ménagent en permanence un cadre compétitif (ou protégé pour des raisons de souveraineté) permettant aux armateurs (qui le souhaitent bien sûr!) de conserver au moins une bonne partie de leur flotte sous pavillon national.

Océanides et Thémistocle !

De tous temps, puissance et prospérité des Etats ont eu un lien avec l'implication maritime des pays concernés. Semblent en témoigner les exemples d'Athènes, de Venise, de Gênes, des villes hanséatiques, de l'Espagne et du Portugal au siècle des découvertes, de l'empire britannique aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles, de la Hollande de Rotterdam, Amsterdam et De Ruyter, ou encore de Hong-Kong, Singapour, Dubaï, Shanghai aujourd'hui. Tout aussi significatif est le fait que ce postulat est celui sur lequel reposent les recherches du projet « Océanides » (plus de 300 chercheurs, sur 5 continents et 5 millénaires).

Oui, notre France, encore sous l'influence de sa culture terrestre, continue de trop ignorer que, comme du temps de Thémistocle et plus que jamais à notre époque « la survie de la cité repose sur la vertu et la compétence de ses marins », et j'ajouterais volontiers « de TOUS ses marins ».

Francis Vallat
Président du Cluster Maritime Français
Président d'honneur de l'Institut Français de la Mer

¹ Ministère de la Défense

² Transport de toute une brigade mécanisée pendant la première guerre du Golfe

³ Commission Permanente pour l'Adaptation des Navires à la Défense

⁴ Force Auxiliaire Occasionnelle

⁵ Force Maritime de Complément

Rappel de mémoire

Quelques dates de l'histoire de la marine... et des marins

1^{ère} guerre mondiale : la Grande Guerre

11 janvier 1915 – A Saint-Pol-sur-Mer près de Dunkerque, Raymond Poincaré, président de la République, remet au contre-amiral Pierre-Alexis Ronarc'h le drapeau des fusiliers marins qui se sont illustrés à Dixmude et à Ypres en cassant l'avancée allemande. Il déclare : *Vos officiers vous ont donné partout l'exemple du courage et du sacrifice, et partout, vous avez accompli sous leurs ordres des prodiges d'héroïsme et d'abnégation. En conduisant ce drapeau à la victoire, vous ne vengerez pas seulement nos morts, vous mériterez l'admiration du monde et la reconnaissance de la postérité.*

3 février 1915 – L'armée turque attaque le canal de Suez. L'artillerie du cuirassé garde-côtes *Requin* et du croiseur *D'Entrecasteaux* contribue à l'échec de cette offensive.

19 février 1915 – L'expédition des Dardanelles est enclenchée avec pour objectif l'occupation des Détroits et l'accès à Constantinople. La flotte française sous les ordres du contre-amiral Émile Guépratte comprend les cuirassés *Bouvet*, *Suffren*, *Gaulois* et *Charlemagne*, des contre-torpilleurs, des sous-marins et des dragueurs de mines.

23 février 1915 – La compagnie de débarquement du croiseur cuirassé *Desaix* s'empare provisoirement d'Akaba, deux ans avant le coup de main du colonel Lawrence.

18 mars 1915 – Pendant le bombardement par la flotte franco-britannique des forts du détroit des Dardanelles, le cuirassé *Bouvet* heurte une mine et coule en deux minutes avec son commandant, le capitaine de vaisseau Rageot de la Touche et 638 hommes.

27 mars 1915 – Bombardement par la troisième escadre commandée par le vice-amiral Louis Dartigou de Fournet, de dépôts de pétrole et d'usines à Gaza.

27 avril 1915 – Le contre-amiral Victor Senès, commandant de la deuxième division de la première escadre légère à bord du croiseur *Léon Gambetta*, disparaît volontairement avec son navire torpillé dans le canal d'Otrante par le sous-marin autrichien U 5. 135 hommes seulement sont sauvés sur les 821 que compte l'équipage.

9 janvier 1916 – Suite aux offensives austro-allemandes et bulgares en Serbie, les alliés décident d'évacuer l'armée serbe. Le vice-amiral Paul Cocheprat appareille avec une escadre de quatre croiseurs et des troupes pour sécuriser le port de Corfou destiné à la recevoir : du 17 janvier au 20 février, 143 000 hommes de l'armée serbe sont évacués vers ce port et sont ensuite transportés à Salonique où ils rallient l'armée d'Orient.

13 janvier 1916 – Le sous-marin *Foucault* commandé par le lieutenant de vaisseau Lemaesquier torpille au large de Cattaro en Adriatique un croiseur autrichien.

9 février 1916 – Les flottes alliées terminent le rembarquement de 145 000 hommes, 15 000 chevaux et 400 canons après l'échec de l'opération des Dardanelles. Cette manœuvre amphibie s'est déroulée pendant deux mois sous le bombardement ennemi et a valu les

éloges du général Joffre : le commandant en chef des armées françaises s'associe aux sentiments d'admiration du général Brulard pour la marine française.

26 février 1916 – Le croiseur auxiliaire *Provence II*, commandé par le capitaine de frégate Henri Vesco est torpillé par le sous-marin allemand U 35 au large du cap Matapan alors qu'il transporte 2000 soldats de l'infanterie coloniale vers Salonique. Plusieurs centaines d'hommes disparaissent en mer avec le commandant.

14 janvier 1917 – Le sous-marin *Archimède* commandé par le lieutenant de vaisseau du Paty de Clam coule un transport autrichien en Adriatique. C'est le quatrième succès de ce sous-marin.

15 janvier 1915 – Le lieutenant de vaisseau Henri Fournier, commandant le sous-marin *Saphir*, disparaît avec son bâtiment lors de la tentative de franchissement des Dardanelles pour aller opérer en mer de Marmara. Les sous-marins *Joule* et *Mariotte* tenteront en mai et juillet la même opération. Le sous-marin *Turquoise* réussira en octobre, opérera 10 jours devant Constantinople, mais s'échouera au retour et sera capturé par les Turcs. Seul le sous-marin *Bernouilli*, commandé par le lieutenant de vaisseau Defforges, réussira à remonter le détroit jusqu'à Tchanak et à ressortir dans la journée du 29 avril 1915.

19 mars 1917 – Le cuirassé *Danton* est coulé au large de San Pietro par le sous-marin allemand U 64 ; le capitaine de vaisseau Joseph Delage et 300 hommes y trouvent la mort. Le capitaine de vaisseau Delage commandait le premier régiment de fusiliers marins dans la brigade de l'amiral Ronarc'h lors des combats de l'Yser et de Dixmude en 1914 où il fut blessé.

24 avril 1917 – Dans la nuit du 24 au 25 avril, le contre-torpilleur *Etendard* commandé par le lieutenant de vaisseau Pierre Mazaré effectue des missions de protection du trafic allié en mer du Nord et dans la Manche. Il est pris à partie par plusieurs contre-torpilleurs allemands au large de Dunkerque et disparaît en mer avec la totalité de son équipage.

26 mars 1918 – Lors des offensives de Ludendorff du 21 mars au 10 juin 1918, les batteries mobiles armées par les canonnières marines participent aux combats aux côtés de l'armée de terre afin de briser les attaques allemandes.

11 janvier 1919 – La division des flottilles de l'Adriatique reçoit une citation à l'ordre de l'Armée de mer : *Pendant plus de trois ans dans le voisinage de l'ennemi, toujours en alerte, toujours prête, la division a conservé jusqu'au dernier jour son ardeur et son esprit d'offensive malgré des pertes s'élevant au quart de son effectif de torpilleurs et à la moitié de son effectif de sous-marins.*

2^{ème} guerre mondiale

23 février 1940 – Le torpilleur *Simone* commandé par le capitaine de corvette Bataille grenade puis éperonne le sous-marin allemand U 54. Au total, 18 sous-marins allemands sont coulés par les alliés pendant les neuf premiers mois de la guerre.

1^{er} avril 1940 – Mort à Paris du vice-amiral Pierre-Alexis Ronarc'h, commandant de la brigade de fusiliers marins durant la Grande Guerre. Avec ses hommes, il résista dans des conditions effroyables aux offensives allemandes entre Nieuport et Ypres sur l'Yser et conserva sa position en perdant la moitié de ses effectifs.

19 avril 1940 – Les croiseurs auxiliaires *El -Djezaïr*, *El-Mansour*, *El-Kantara* et *Ville d'Oran*, protégés par le croiseur *Emile Bertin* et les contre-torpilleurs *Tartu* et *Chevalier Paul* débarquent à Namsos en Norvège trois bataillons de chasseurs et une brigade britannique. Parallèlement à ce débarquement, une opération combinée franco-britannique est déclenchée à Narvik le 27 avril avec l'appui de trois porte-avions anglais, de croiseurs et de destroyers anglais et français dont les *Tartu*, *Milan* et *Chevalier Paul* : les troupes du général Béthouard chasseront les allemands de Narvik le 27 mai.

8 février 1942 – La corvette *Alysse* des Forces Navales Françaises Libres, commandée par le lieutenant de vaisseau Pépin Lehalleur, basée à Saint-Jean de Terre-Neuve, participe à l'escorte de convois entre le Canada et l'Islande. Elle est torpillée par un sous-marin allemand pendant l'escorte d'un convoi vers Terre-Neuve. 35 marins sont portés disparus.

15 février 1942 – Le premier bataillon de fusiliers marins des FNFL, commandé par le lieutenant de vaisseau Hubert Amyot d'Inville, arrive à Bir Hakeim et se voit confier la défense antiaérienne du site.

18 février 1942 – Le sous-marin *Surcouf* des FNFL commandé par le capitaine de frégate Georges Blaison fait route vers Panama pour rallier les forces alliées du Pacifique. Non informées de l'existence d'un sanctuaire, deux escadrilles de l'US Air Force patrouillent dans la zone à la recherche de sous-marins allemands. Au large de Panama, trois de leurs appareils bombardent et détruisent le 18 février dans la nuit « un très grand sous-marin ». Cette attaque figurera au journal de leur formation. 126 officiers et marins français ainsi qu'un officier et deux marins anglais de l'équipe de liaison, sont victimes de cette tragique méprise.

10 avril 1942 – Le capitaine de corvette Charles de Scitivaux de Geische du Squadron 340 *Ile de France* des Forces Françaises Libres, participe à la bataille d'Angleterre. Au cours d'un combat aérien, son avion est abattu et il est fait prisonnier.

5 janvier 1943 - Le lieutenant de vaisseau Georges Millé, commandant du sous-marin *Protée*, disparaît avec son bâtiment au large de Cassis lors d'une mission de renseignement.

7 février 1943 – En Atlantique Nord, la corvette *Lobélia* coule le sous-marin allemand U 609.

8 février 1943 – Le vice-amiral d'escadre Hervé de Penfentenyo est arrêté à Nantes par la Gestapo et déporté en Allemagne.

11 mars 1943 – La corvette *Aconit* des Forces Navales Françaises Libres commandée par le lieutenant de vaisseau Jean-Marie Levasseur, coule dans la même journée les sous-marins allemands U 444 et U 432.

4 février 1944 – Le lieutenant de vaisseau Yves Le Hénaff se porte volontaire pour assurer des missions de renseignement dans la France occupée. Parachuté en Bretagne en juin 1943, il est arrêté près de la pointe du Raz alors qu'il s'apprête à rallier Londres. Il mourra en juillet 1944 dans un train de déportation vers Dachau.

5 février 1944 – Le lieutenant de vaisseau Henri de Pimodan, affecté à Paris au service de reclassement du personnel démobilisé, est membre de l'Organisation de Résistance de l'Armée sous les ordres du capitaine de vaisseau Marie-Mathieu Pothuaux. Il est arrêté par la Gestapo et déporté en Allemagne où il meurt au camp de Ludwigslust.

1^{er} mars 1944 – Les croiseurs légers *Terrible* et *Malin*, commandés par les capitaines de frégate Pierre Lancelot et Jean Hourcade, forment avec le *Fantasque* la 10^e division de croiseurs légers placée sous commandement britannique. Ils réaliseront au cours du premier semestre 1944 plus de 80 raids contre des convois allemands. Dans la nuit du 29 février au 1^{er} mars, le *Terrible* et le *Malin* attaquent avec succès en Adriatique un convoi, coule un cargo et la corvette UJ 201, et avarient deux torpilleurs et une autre corvette allemande.

19 avril 1944 – Le *Richelieu*, commandé par le capitaine de vaisseau Roger Lambert, rallie l'Eastern Fleet de l'amiral Sommerville et participe à l'opération alliée contre les forces japonaises à Sabang.

30 janvier 1945 – Incorporé à la 1^{ère} division motorisée d'infanterie, le 1^{er} régiment de fusiliers marins participe à la campagne d'Italie, au débarquement de Provence et à la campagne de France. Il éclaire la marche de la DMI vers le Rhin et, au pont de Marckolsheim, ouvre le passage aux blindés de la 2^{ème} DB et du RBFM.

30 avril 1945 – Le *Richelieu*, commandé par le capitaine de vaisseau Gabriel Merveilleux du Vignaux, est à nouveau dans l'océan Indien et participe au bombardement des installations japonaises sur l'île de Nicobar.

La plupart de ces dates sont extraites de l'ouvrage *Histoires de Marine* de Amaury du Chéné.

Liens et publications



Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM) -
publications, études et séminaires:
*Brèves Marines - A la Hune: Veille Maritime - Etudes Marines -
Etudes Thématiques du CESM - Bulletins d'Etudes de la Marine*
<http://cesm.marine.defense.gouv.fr>



Cols Bleus, *Le Magazine de la Marine Nationale*
<http://www.defense.gouv.fr/marine>



Marine et Océans
<http://www.marine-oceans.com>



Mer et Marine, *Toute l'actualité maritime*
<http://www.meretmarine.com>



Le Cluster Maritime Français - site et publications
<http://www.cluster-maritime.fr>



InfoMer
Filiale du groupe Ouest-France, InfoMer est le leader de la
presse maritime en France :
*De la pêche au transport maritime en passant par la
construction navale, l'industrie navale militaire et civile,
l'environnement littoral et la filière nautique, l'activité de la
société est entièrement dédiée à l'économie de la mer.*
<http://www.infomer.fr/>