



# LES MARINS AMÉRICAINS DANS L'ATTAQUE PEARL HARBOR

Par Hubert Groult

Peinture de l'USS  
Arizona vers novembre-  
décembre 1941.  
(DR Collection auteur)

« Avant qu'on en ait fini avec eux, la langue japonaise ne sera plus parlée qu'en enfer. » Admiral William Frederick Halsey, Jr., le 8 décembre 1941, après avoir vu le désastre de Pearl Harbor.

Le 7 décembre 1941, le Japon engage une attaque-surprise d'une ampleur considérable afin de détruire la flotte du Pacifique de l'US Navy. Nous vous proposons de revivre ce gigantesque assaut japonais auquel les hommes de la base américaine ont tenté de répondre dans des combats acharnés. Cette bataille magistrale est vue ici du côté des marins américains, face à face avec leurs assaillants sur Oahu.

## L'ESCALADE VERS LA GUERRE

Les États-Unis et le Japon ont vu leurs relations se détériorer progressivement depuis les années 1920. Plusieurs événements ont contribué à cette dégradation : le traité de Washington qui limitait la puissance navale japonaise en 1922, l'occupation de la Mandchourie par le Japon en 1931 et son départ de la Société des Nations en 1933. Mais aussi, le pacte anti-Komintern qui rapprochait le Japon de l'Allemagne nazie en 1936, le discours de Roosevelt qui dénonçait les agressions japonaises en 1937, le massacre de Nankin et l'attaque de la canonnière américaine Panay la même année. Enfin, il faut compter l'entrée du Japon dans l'Axe et son installation en Indochine en 1940. Roosevelt décide alors de renforcer sa présence dans le Pacifique en transférant sa flotte principale à Hawaï, en mai 1940. Ainsi il envoie un signal au Japon qu'il ne le laissera pas profiter de la situation en Europe pour s'agrandir. Il rapproche aussi ses navires du Japon, à plus de 6400 km, alors qu'ils étaient auparavant basés en Californie. En 1941, les tensions montent entre les États-Unis et le Japon. L'Admiral James O. Richardson, *Commander in Chief* de la *Pacific Fleet*, estime que la flotte américaine n'est pas à la hauteur des enjeux et il est peu convaincu du besoin de la fixer à Hawaï. Cette prise de position amène Roosevelt à le remplacer le 1er février 1941 par Husband Kimmel.

Ce dernier commence à intensifier les entraînements navals en prévision d'un conflit qui ne saurait tarder et ces manœuvres dans le Pacifique ne sont pas sans déplaire à l'empire du Soleil levant. Ce n'est pas non plus la seule source de mécontentement pour les Japonais. Même si l'attaque de Pearl Harbor va finalement limiter cette aide, la Chine commence, en mai 1941, à bénéficier d'un prêt-bail américain. De plus, au Japon, on ne dispose quasiment plus de ressources pétrolières. Dans les années 1930, 80 % du pétrole japonais vient des États-Unis. Avec les agressions nipponnes en Asie se pose la question à Washington de mettre en place un embargo sur ce précieux liquide. Soucieux de ne pas pousser les Japonais à s'en prendre au pétrole des possessions néerlandaises, Roosevelt refuse, mais le problème se pose à nouveau lorsqu'en juin 1940, avec l'invasion de l'URSS, par l'Allemagne, les Japonais envisagent de s'attaquer à la Sibérie, car cette conquête peut faire basculer l'Union soviétique. Le résultat de cette invasion pour l'avenir du second conflit pourrait être catastrophique. En juillet 1941, l'Amérique se met à bloquer ses exportations de pétrole vers le Japon, empêchant le déclenchement de l'invasion sibérienne. Le 6 septembre, une conférence impériale statue que si un accord n'est pas trouvé entre Américains, Britanniques et Japonais, une guerre sera déclenchée. De ce fait, l'Armée rouge est à l'abri des Japonais, mais l'embargo américain



pousse le Japon à attaquer la flotte américaine à Pearl Harbor pour pouvoir très vite après se précipiter sur les richesses néerlandaises. Au sein du gouvernement nippon, les avis divergent entre espoirs de négociations, incarnés par l'empereur et le Premier ministre Fumimaro Konoe – ce dernier démissionnera le 16 octobre et sera remplacé par Tōjō –, et bellicisme avec le chef de l'état-major de la marine impériale, Nagano Osami. Le Japon hésite entre plusieurs options pour sortir de la crise avec les Occidentaux, mais les négociations avec Washington échouent. Le 5 novembre, Hirohito donne son accord pour une guerre contre les États-Unis, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, à commencer en décembre. C'est alors à Yamamoto, le chef de la flotte combinée, qui était réticent à l'idée d'affronter les Américains, de mener à bien l'attaque-surprise sur la base ennemie.

### « NOUS VOUS ÉCRASERONS AVANT D'EN AVOIR FINI AVEC VOUS »

Pendant que les discussions se poursuivent et que le Japon s'apprête discrètement à attaquer, les États-Unis, de leur côté, mènent des recherches pour décrypter les codes secrets japonais. À la fin de l'année 1940, ils parviennent à casser les codes ennemis. William F. Friedman, et son équipe de l'Army Signal Intelligence Service, SIS, réussissent à reconstituer la machine de code nipponne qu'ils appellent «PURPLE». Désormais, ils déchiffrent une quantité importante

de messages. Dans les décodages, tout indique que Tōjō se prépare à la guerre. Malgré la grande habileté américaine à décrypter les messages japonais, ils ne réussissent pas à être avertis à temps. Aucun haut gradé ne parvient à anticiper que Pearl Harbor est la cible avérée d'une attaque japonaise.

*Vue aérienne de Pearl Harbor le 30 novembre 1941. (National Archives)*



*L'amiral Isoroku Yamamoto dans les années 1940 alors à la tête de la Flotte Combinée. (Naval History and Heritage Command)*



# La Marine de Richelieu, naissance de la marine française du XVII<sup>e</sup> siècle

Par Patrick Villiers

Pour souligner la victoire hollandaise, le peintre HC Vroom a centré son tableau sur l'embarquement du galion amiral espagnol. Un décompte attentif de l'armement des deux camps nous montre des navires armés principalement 22 à 50 canons. Les navires hollandais inspirés de la frégate dunkerquoise utilisent leur manœuvrabilité supérieure pour harceler les lourds galions espagnols. Le combat se conclut fréquemment par l'abordage. La plupart des canons sont du calibre 8 ou 12.

La plupart des histoires de la marine font débiter la marine française à la marine de Louis XIV. Les « États de la Marine » établis par les services de Colbert minimisent cette flotte tant pour le nombre de vaisseaux que pour l'artillerie. Cependant, pour la marine de guerre comme pour la marine de commerce, le rôle de Richelieu et de ses collaborateurs doit être redécouvert. Pour *Navire et histoire*, nous étudierons principalement les navires des années 1620 aux années 1645.

## Richelieu : d'abord, réorganiser la marine de guerre et le commerce maritime

Profitant de l'affaiblissement de France pendant les guerres de religion, la marine anglaise et la marine hollandaise se sont imposées comme rivales des marines espagnole et portugaise. À la suite de la victoire de l'Invincible Armada (1588), Elizabeth 1<sup>re</sup> puis Jacques 1<sup>er</sup> ont créé l'embryon d'une Royal Navy permanente avec un corps d'officiers, des arsenaux et surtout un nouveau type de vaisseau : le *Prince*, premier vaisseau de ligne. Plus étonnant encore, s'appuyant sur la flotte de pêche et de cabotage, les *goux de mer* ont chassé les Espagnols de la mer du Nord

à l'exception de Dunkerque. Les taxes versées sur les prises et le commerce permettent aux Provinces-Unies en révolte de financer l'effort de guerre contre l'Espagne pendant 80 ans. Un navire joue un rôle essentiel : la « flûte », utilisé comme navire de charge ou comme de guerre, il permet aux Hollandais de s'imposer dans l'océan indien comme en Baltique ou pour la pêche à la baleine. Parvenant à s'imposer comme les rouliers des mers, les Provinces-Unies ont obtenu une trêve de l'Espagne, trêve que l'Espagne rompt en 1621. Les deux camps ont préparé de nouveaux vaisseaux qui vont s'affronter jusqu'à la reconnaissance des Provinces-Unies en 1648. D'abord observatrice, la France va choisir de soutenir la Hollande contre l'Espagne et pour reconstruire la marine française, Richelieu va choisir les constructeurs hollandais, mais auparavant il lui faut réorganiser le monde maritime français.

Avec ses 20 millions d'habitants et ses deux façades maritimes, la France n'est pas la puissance navale qu'elle devrait être. Contrairement à ce qu'on écrit certains historiens, les façades maritimes françaises ne sont pas vides. Il existe une importante population littorale, mais qui vit beaucoup en autarcie. La pêche est le premier

secteur avec au moins 25 à 30000 personnes. Si la pêche côtière domine, les pêches lointaines, principalement la pêche à la morue à Terre-Neuve, sont très présentes et c'est là qu'on trouve le plus d'armateurs français à Rouen, à Dieppe comme dans les ports basques. Les ports français retrouvent une activité à partir des années 1600, principalement grâce aux négociants étrangers particulièrement présents tels les Espagnols à Bordeaux, Nantes ou Rouen, mais surtout les Hollandais dominent les échanges du cabotage au grand commerce. Cependant, quelques ports, notamment La Rochelle et Dieppe sont capables de rivaliser grâce à leurs liens privilégiés avec les ports protestants d'Angleterre et d'Europe du Nord.

En 1621, conséquence de la reprise de la guerre entre l'Espagne et les Provinces-Unies, Louis XIII relance les dépenses en faveur d'une marine de guerre. Faute d'une marine permanente, les commissaires du roi passent contrat avec les États de Bretagne le 20 juillet 1621 pour obtenir des vaisseaux : « six garde-costes bretons » commandés par le chevalier Isaac de Razilly 1 et son frère Claude : le *Saint-Louis* de Nantes, 400 tonneaux, 32 canons, la *Marguerite* de Saint-Malo, 300 tonneaux, 24 canons, le *Henri*, de Roscoff, 250 tonneaux, 24 canons, le *Sauveur* de Roscoff, le *Saint-Etienne*, et l'*Avant-Garde* de Saint-Malo. Ils passent également contrat avec la division des Sables-d'Olonne, affrétant des navires de 80 tonneaux et 10 canons chacun. C'est une flotte dérisoire par rapport aux navires qui s'affronteront à Solebay en 1672. Cette mobilisation des forces royales est prémonitrice, car les protestants de La Rochelle vont tenter de profiter de cette faiblesse. Cet affrontement est bien connu. Il nous permet de mesurer la marine du début du règne.

### Essai de mesure de la marine de Louis XIII lors de l'affaire de La Rochelle

Sur le plan administratif, les côtes de France sont régies par des amirautés largement indépendantes. Les protestants de La Rochelle veulent créer une amirauté indépendante et nomment Jean Guiton, le maire comme amiral. Ce dernier emploie ce pouvoir à réorganiser la flotte de La Rochelle et à rançonner les marchands français.

La bataille navale de Saint-Martin de Ré le 26 octobre 1622 permet de connaître les forces en présence et une première typologie des navires des deux camps à commencer par le *Notre Dame des Liesses*, navire amiral du duc de Guise qui est ainsi décrit : « 24 canons de batterie au premier tillac, 20 coulevrines au second, et au gaillard une dizaine de gros pierriers, la mousquetonne tout à couvert... la poupe toute sculptée, son pavillon gigantesque, irradiée d'une madone d'or, sa grande enseigne de damas vert et blanc aux armes de Lorraine ».

Une fois décodée l'emphase du chroniqueur, le *Notre Dame des Liesses* est un vaisseau qui serait de 4<sup>e</sup> rang dans la flotte de Louis XIV, soit de 400 à 500 tonneaux, et avec une artillerie ne dépassant pas le calibre 12. Au total, Guise parvient à mener au combat 35 vaisseaux et 8 pataches armées de 6 canons chacune, portant au total 844 bouches à feu. L'armement est ainsi de moins de 20 canons par vaisseau. Pour l'essentiel, il s'agit de navires marchands réquisitionnés et armés en guerre, dont



la moitié vient de Bretagne. La flotte de La Rochelle ne comporte que des navires marchands armés tant bien que mal de canons. Bien que les flottes des deux camps aient été divisées en trois escadres, le combat est une mêlée confuse se terminant à l'abordage.

Selon un chroniqueur du temps, le duc de Guise combat sur le pont : « casque en tête et cuirasse sur le dos », mais la plupart du temps, officiers et capitaines se battent en uniforme, la cuirasse n'est probablement pas en fer, mais en cuir bouilli. Ce jour-là, Guiton aurait perdu 4 vaisseaux coulés et 4 capturés. Tout autre va être l'affrontement contre la flotte anglaise de Buckingham.

Sur ce détail du tableau de Vroom, on peut nettement distinguer un trois-mâts avec un pont de batterie de 8 canons, ce navire du type frégate constitue la majorité de la flotte hollandaise face aux lourds galions espagnols. L'armement joue un rôle secondaire, le combat bord à bord suivi par l'abordage est la règle. (Rijksmuseum Amsterdam)



Si en 1622, le duc de Guise combat en cuirasse, l'armure est bien évidemment abandonnée en mer et la cuirasse, elle aussi. Elle reste un symbole de noblesse sur les portraits de militaires, marins compris jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle.

# LES FORCEURS DE BLOCUS ALLEMANDS

## 6<sup>e</sup> partie – Année 1942

Par René Alloin

L'année 1942 commence sous de bons auspices pour les forceurs de blocus qui parviennent encore, sans trop de difficultés, à relier le Japon et l'Europe, mais, si le premier semestre est encore favorable, les moyens importants mis en œuvre par les Alliés vont sérieusement perturber les approvisionnements indispensables à chacun des membres de l'Axe au cours du second semestre.

### Janvier 1942

Le forceur de blocus *Portland* (7 132 tjb, 1928) arrive le 1<sup>er</sup> janvier 1942 à Osaka au Japon avec un chargement de 6880 t de marchandises diverses, sous le commandement du capitaine Otto Plünnecke.

Le cargo *Elsa Essberger* (6 103 tjb, 1938), parti de Sasebo le 14 octobre 1941, arrive à El Ferrol en Espagne le 12 janvier 1942. À cette période, le Coastal Command demeure inactif près des côtes d'Espagne à la suite du torpillage du *Benno* le 24 décembre précédant dans les eaux territoriales espagnoles. L'*Elsa Essberger* reste mouillé dans le port pendant plusieurs semaines dans l'attente d'une situation apaisée par des instructions enjoignant au Coastal Command de ne pas intervenir pendant les trois prochains mois dans les zones proches des côtes ibériques.



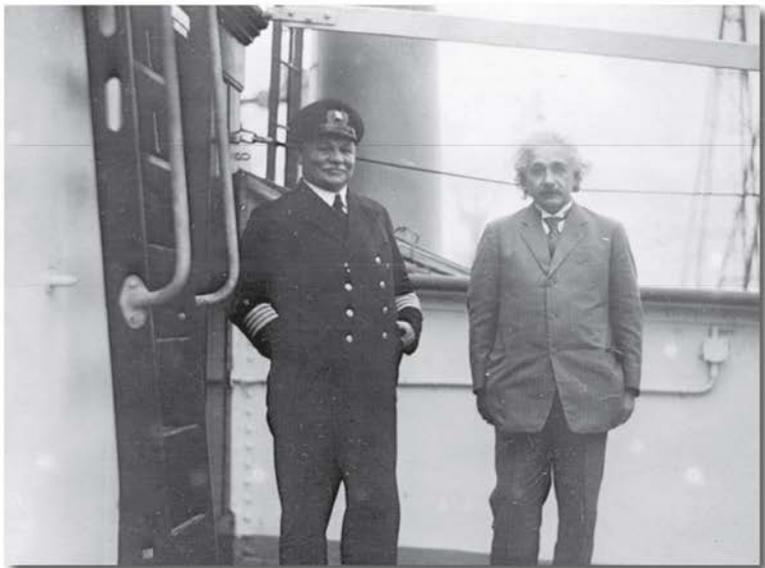
Après avoir quitté Hambourg au début de l'année 1942, le croiseur auxiliaire *Thor* franchit la Manche et rejoint Bordeaux d'où il va appareiller le 14 janvier pour sa seconde croisière, sous le commandement du Kapitän zur See Günther Gumpich.

Ayant gagné le port de La Pallice en décembre 1941, le forceur de blocus *Doggerbank* (5 154 tjb, 1926), sous le commandement du Kapitänleutnant Paul Schneidewind, ancien premier officier du *Tannenfels*, est chargé de vivres, de carburant, de 280 mines et de 54 torpilles qui serviront à ravitailler les U-Boote sur son parcours et à son arrivée en Extrême-Orient. Il gagne Bordeaux pour être converti en forceur de blocus par la Kriegsmarine-Weft puis il appareille le 21 janvier, escorté par le sous-marin *U.432* (Kapitänleutnant Heinz-Otto Schultze).

Parti de Kobe le 6 novembre 1941, le cargo mixte italien *Cortellazzo* (5 292 tjb, 1931) arrive à Bordeaux le 27 janvier, sous le commandement du

L'insigne des Forceurs de blocus de la Kriegsmarine. (DR)

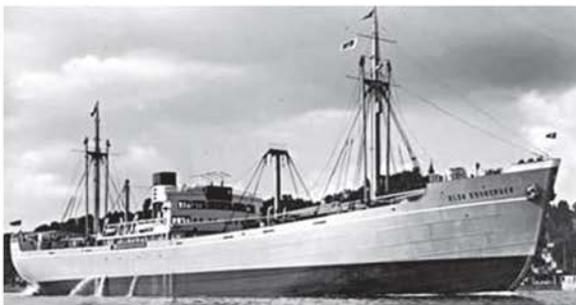
Le professeur Albert Einstein à bord du paquebot Hapag Portland en route vers les États-Unis. Einstein veut passer plusieurs mois à étudier au célèbre observatoire de Pasadena en décembre 1931. (Bundesarchiv)



capitaine Luigi Mancusi, avec un chargement de 5 369 t de marchandises.

Une tragique erreur se déroule le 31 janvier lorsque le paquebot mixte *Spreewald* (5 083 tjb, 1922), qui a quitté Dairen le 21 octobre 1941, navigue en direction de Bordeaux. Parvenu par 45°12' N et 024°50' W, il doit être escorté par l'*U.575* (Kapitänleutnant Günther Heydemann) et attendu par l'*U.123* (Kapitänleutnant Reinhard Hardegen) qui doit lui transférer un homme d'équipage blessé. À 16 h 30, le sous-marin *U.333* (Kapitänleutnant Peter-Erich Cremer) repère un navire sans escorte et zigzagant, affichant l'identité du cargo norvégien *Elg*. Il lance une torpille puis l'achève d'un coup de grâce à 18 h 33. Transportant un chargement de 3 365 t de caoutchouc, 230 t d'étain, 20 t de tungstène et de quinine, le *Spreewald* dispose d'un équipage de 66 officiers et hommes et a embarqué 86 prisonniers britanniques. Plusieurs sous-marins effectuent des recherches de survivants. Dans la soirée du 2 février, l'*U.105* (Korvettenkapitän Henri Schuch) découvre 25 membres d'équipage et 55 prisonniers dans trois canots de sauvetage et trois radeaux. Un quatrième canot, contenant le capitaine H. Bull, 10 hommes d'équipage et 13 prisonniers ne sera jamais retrouvé. Le commandant Cremer ayant signalé la présence d'un marin allemand grièvement blessé, un hydravion Dornier Do24 est envoyé, mais effectue un atterrissage mouvementé à cause de l'état de la mer et il est endommagé. Le sous-marin recueille les sept aviateurs et achève l'hydravion avant de rejoindre Lorient le 8 février.

Le *Rio Grande* (6 062 tjb, 1939), sous le commandement du capitaine Heinrich von Altwörden, appareille de Kobe et se dirige vers le cap Horn en



*Le cargo Elsa Esberger peu après sa mise en service. (wrecksite.eu)*

demeurant loin de la zone de Pearl Harbor et des Philippines, mais dans une partie du Pacifique sous contrôle japonais. Toutefois, un navire marchand non identifié est considéré comme un bateau hostile et un pilote japonais largue ses bombes sur le *Rio Grande* mais manque sa cible même si un éclat ricoche sur le pont. Le forçeur de blocus s'enfonce profondément vers l'Antarctique, bien au-delà du cap Horn pour éviter toute mauvaise rencontre.



*Le cargo mixte italien Cortellazzo photographié au Japon. (Site boowiki.info)*

*Le paquebot mixte Spreewald de la Hamburg-Amerika Linie. (wrecksite.eu)*





# LE PAQUEBOT *FLANDRE*

Par Alain Spohr

**La vie active et mouvementée d'un paquebot pendant la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, période de changements profonds dans le monde du transport maritime de passagers.**

*Vue d'artiste du nouveau paquebot Flandre, le Yacht de l'Atlantique. (Brochure ACF - Collection As)*

## **1 – Le premier paquebot construit en France après la Libération**

Le Yacht de l'Atlantique, le très beau paquebot français *Flandre*, a été mis en service après 6 ans de gestation dans le contexte compliqué d'après-guerre. Sa carrière active va se continuer pendant 42 ans durant la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, une période de profonde évolution pour le transport maritime de passagers.

Bien que conçu par la Compagnie Générale Transatlantique pour la ligne des Antilles, *Flandre* sera affecté à la ligne de New York pour 10 ans, aux côtés des grands paquebots *Ile de France*, *Liberté* et *France*. Puis, pendant les dernières années de sa carrière pour la Transat, *Flandre* exécutera en compagnie de son frère *Antilles*, des rotations régulières sur les Antilles, entrecoupées de croisières.

Le *Flandre*, après 16 ans de service sous pavillon français, sera vendu à l'armement italien Costa qui fera les profondes transformations nécessaires pour convertir le paquebot de ligne en navire de croisière efficace. Nommé *Carla C*, il aura 24 ans de service profitable dans ce rôle, et sera très apprécié de sa clientèle.

Le navire alors âgé de 40 ans est revendu à l'armement grec Epirotiki, et renommé *Pallas Athéna*, il continuera à naviguer en Méditerranée pendant 2 ans, jusqu'à ce qu'en mars 1994 il soit détruit par le feu dans le port du Pirée. Le navire, déclaré perte totale, sera recyclé à Alyaga en Turquie.

Cette vie mouvementée mérite notre attention. Après une chronologie succincte de la vie du navire, nous allons parler des activités jusqu'à sa mise en service : l'élaboration du cahier des charges, les études spéciales pour optimiser sa conception, sa construction, puis de son lancement et sa mise en service dans l'euphone.

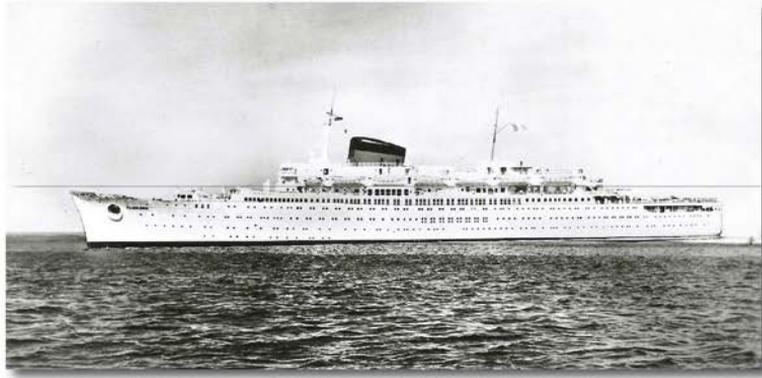
Puis nous verrons les caractéristiques de *Flandre*, la description de ses installations techniques et de ses aménagements pour passagers très soignés pour un navire de classe intermédiaire.

La carrière opérationnelle de *Flandre* sera notre prochain sujet. Elle commence par une première traversée décevante, suivie d'un intense service commercial, malgré des problèmes techniques récurrents.

Il sera ensuite intéressant de voir comment l'armement italien Costa en fera un navire de croisière performant nommé *Carla C*, puis *Carla*



Flandre dans la livrée noire et blanche de la ligne de New York de la Transat. (DR – Collection As)



Flandre repeint en blanc après son affectation à la ligne des Antilles de la Transat. (DR – Collection As)

Carla C. après sa transformation en navire de croisière pour Costa. (Brochure Costa – Collection As)



Pallas Athéna sous les couleurs de l'armement Epirotiki. Après 42 ans de service, le navire est dans un état remarquable. (DR)



# ACTUALITÉS

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

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

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

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.

Place aux nouvelles!

## 29 DÉCEMBRE 2023 : ARRIVÉE DE LA MEUSE À BORDEAUX

Le pétrolier ravitailleur *La Meuse*, après avoir quitté Toulon, est arrivé à Bassens pour y être déconstruit. Il a été amarré à couple du *Suffren*. Son traitement sera probablement achevé plus tôt, car moins complexe que pour le croiseur.

Pour rappel, *La Meuse* fait partie d'une série de cinq pétroliers ravitailleurs, classe Durance, portant tous des noms de fleuves. Ces bâtiments essentiels sont des navires de 18 000 tonnes en charge, pour 157 mètres de long. Ils ont une grande capacité d'emport.

Le *Var* devrait être prochainement démantelé, ainsi que la *Marne*, seule la *Somme* restant en service actif.

*Ci-dessous : le ravitailleur La Meuse à Bassens, à couple du Suffren. On distingue le radôme de ce dernier en arrière-plan.*  
(Rudy Gore)



## 15 JANVIER 2024 : TROISIÈME PATROUILLEUR OUTRE-MER

Le troisième bâtiment de ce type, construit par SOCARENAM, est arrivé à Boulogne-sur-Mer, pour le début de son armement.

Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer ces bateaux à l'occasion de la mise en service du *Auguste Bénédig* à Nouméa, en juillet 2023. Appartenant à la classe Félix Éboué, ils doivent remplacer les anciens patrouilleurs P400. Ce sont des navires de 80 m de long pour 1 300 tonnes, équipés pour opérer dans des conditions difficiles, durant 30 jours sans ravitaillement.

La commande porte sur six unités, destinées à assurer la sécurité des zones d'exclusion économiques en outremer. Toutes doivent porter le nom de personnalités ultramarines s'étant illustrées dans la France Libre.

Le deuxième navire, le *Terrieroo a Terrierooterai* doit finaliser ses essais pour rejoindre, au printemps 2024, son affectation à Papeete.

Le troisième, qui vient donc de commencer son armement, sera le *Auguste Techer*, il doit rejoindre Port-des-Galets, à la Réunion, courant 2025.



La coque du troisième POM, Auguste Techer à Boulogne-sur-Mer. (Socarenam)

## 29 JANVIER 2024 : TIR DE MISSILE DE CROISIÈRE DEPUIS UN SOUS-MARIN

Le président nord-coréen Kim Jong Un a personnellement supervisé le tir de missiles de croisière depuis un sous-marin. Le type de navire n'a pas été précisé, mais le président aurait lui-même dirigé le tir. Il s'agit de deux missiles de type Pulhwasal-3-31, un tout nouveau modèle de missiles de croisière, testés pour la première fois. D'après l'agence KCNA, les deux projectiles ont survolé la mer Jaune durant deux heures avant d'atteindre une cible insulaire qui n'a pas été précisée.

Contrairement aux missiles stratégiques, les essais de ce type d'arme à moyenne portée n'entrent pas dans les motifs des sanctions déclarées par l'ONU, puisqu'ils volent dans l'atmosphère. Ils sont toutefois très préoccupants, car très difficiles à repérer rapidement et ils confèrent à la Corée du Nord une nouvelle capacité offensive.

Kim Jong Un a déclaré que le tir était un succès, « qui revêt une importance stratégique dans la mise en œuvre du plan (...) de modernisation de l'armée visant à construire une force navale puissante ».

Un des missiles de croisière Pulhwasal-3-31 durant son lancement en mer Jaune. (KCNA)

