

La Marine Nationale au début de 1942

De : Amiral Ollive, chef d'état-major de la Marine Nationale

A : Conseil de Défense Nationale

Alger, le 3 janvier 1942

Objet : Etat des forces et du déploiement de la Marine Nationale après les derniers événements d'Extrême-Orient

Statut : Confidentiel défense, accès limité aux membres du CDN uniquement

Vous trouverez ci-après un état préparé par l'Etat-Major Général de la Marine Nationale sur la situation de nos forces après la bataille de Mer de Chine Méridionale. Ce document a été préparé par les bureaux de l'Etat-Major. Il couvre la situation de nos principales unités de surface, de notre force sous-marine et de l'Aéronavale.

En préliminaire, je tiens à souligner ici le magnifique esprit de combat de nos équipages, qui ont fait preuve d'une bravoure remarquable, d'un engagement total dans l'accomplissement de leur devoir et des plus hautes qualités professionnelles dans des conditions opérationnelles extrêmement difficiles. Je veux rappeler que la Marine Nationale se bat sans le soutien de chantiers navals nationaux parfaitement équipés et sans l'appui de notre industrie.

Malgré tout, cette année 1941 a vu quelques-unes des plus grandes victoires de la Marine Nationale, avec la destruction du redoutable cuirassé allemand *Bismarck* et de son équivalent italien le *Vittorio Veneto*, ainsi que d'une grande part de la flotte italienne, qui se trouve à présent réduite à l'impuissance ; mais 1941 a également vu certaines des plus lourdes pertes que nous ayons subies, avec la perte de notre seul porte-avions, le *Béarn*, celle du cuirassé *Bretagne*, de deux croiseurs lourds, deux croiseurs légers, neuf contre-torpilleurs, sept torpilleurs, de nombreux sous-marins et autres navires et embarcations.

Les événements actuels en Mer de Chine Méridionale ont soulevé la question de l'envoi de renforts supplémentaires et d'un éventuel redéploiement de la Marine Nationale. Nous avons déjà tenu compte de la situation en renforçant la 3^e Flottille de Sous-Marins dite d'Extrême-Orient (qui pourra éventuellement être dédoublée) et en constituant un groupe de mouilleurs de mines rapides autour de l'*Emile-Bertin* et du croiseur léger converti *Lamotte-Picquet*. Ces mouvements sont les seules options réalistes qui nous soient accessibles.

L'amiral Tovey, de la Royal Navy, s'oppose avec raison à l'envoi du groupe Richelieu (cuirassé *Richelieu*, croiseur lourd *Algérie* et quatre nouveaux destroyers de classe Le Hardy) en Extrême-Orient. Il part très justement du principe que ce groupe est nécessaire pour faire face aux puissants navires de guerre allemands qui se trouvent maintenant en Norvège.

L'amiral Gensoul s'oppose, quant à lui, à l'envoi de deux croiseurs lourds et/ou du *Dunkerque* et du *Strasbourg* en Extrême-Orient, parce que (a) nous avons besoin d'une flotte puissante en Méditerranée tant que la flotte italienne n'est pas totalement annihilée, (b) nous avons besoin d'une puissante escadre pour apporter un soutien à l'opération "Crusader/Croisade" à venir et (c) tant que les deux croiseurs de bataille allemands actuellement à Brest ne seront pas mis hors d'état de nuire de façon définitive par les attaques de la RAF, le *Dunkerque* et le *Strasbourg* sont nécessaires pour leur faire face.

L'Etat-Major de la Marine Nationale soutient pleinement les positions de l'amiral Tovey et de l'amiral Gensoul. Nous ajoutons que, sans une couverture aérienne fournie par au moins deux porte-avions d'escadre, envoyer de nouveaux navires de ligne en Extrême-Orient serait un gaspillage de ressources désastreux.

Nos navires et nos sous-marins ont été aux avant-postes dans les affrontements face à la flotte japonaise. Nous, officiers et marins français, sommes fiers d'avoir navigué au côté du regretté

amiral Phillips, de la Royal Navy, et d'avoir infligé de lourdes pertes à un ennemi en apparence irrésistible.

Nul ne doit se faire d'illusions sur les épreuves qui attendent nos navires et nos équipages dans les jours et les semaines à venir en Extrême-Orient. Ils se battront tous dans le respect de nos traditions navales.

Votre dévoué serviteur

Amiral Emile Ollive

Première partie – SITUATION DE LA FLOTTE DE SURFACE

Les unités de la flotte de surface ont été utilisées de manière intensive en Méditerranée, mais aussi en Extrême-Orient. Les pertes ont été lourdes et de nombreux navires ont été endommagés.

A – GRANDES UNITES

I – Cuirassés

Classe Danton

– Le *Condorcet*, utilisé par l'Ecole des Torpilleurs et Electriciens à Toulon, a été envoyé à Casablanca en juillet 1940, où il a repris sa fonction de navire base-école.

Classe Courbet

– L'*Océan* (ex *Jean-Bart*), démilitarisé et servant de ponton caserne à Toulon, a été sabordé pour bloquer la rade le 2 août 1940.

– Le *Paris*, démilitarisé en juillet 1940, sert de ponton d'hébergement à Plymouth pour nos unités opérant avec la Royal Navy dans les Western Approaches. Il a été partiellement dépouillé de son artillerie secondaire et anti-aérienne pour armer de nouveaux croiseurs auxiliaires.

– Le *Courbet* a été utilisé en Mer Egée comme vaisseau de bombardement côtier avec un armement anti-aérien légèrement amélioré (ajout de 7 canons de 75 mm Mle 1922 modifié 1924¹ ainsi que de 4 affûts doubles de 25 mm type Armée) ; il a été fortement endommagé le 28 octobre 1941 et se trouve maintenant à Alexandrie. Considérant son âge et les dommages qu'il a subis, nous ne pensons pas qu'il vaille la peine d'être réparé. Il doit être remorqué jusqu'à Benghazi pour être utilisé comme ponton caserne.

Classe Bretagne

– La *Bretagne* a été coulé le 17 mai 1941, en Mer Ionienne, par les obus du *Vittorio Veneto* (explosion de soute à munitions).

– La *Provence* a été endommagé le 17 mai 1941 par le *Vittorio Veneto*, au cours de l'engagement qui a vu la perte du *Bretagne*. Il a été envoyé au chantier naval de Norfolk (Etats-Unis) pour réparations. La reconstruction prévue comprend la suppression de la tourelle centrale de 340 mm, le remplacement de la totalité de l'artillerie secondaire par 12 tourelles simples de 127 mm (5 pouces)/38 et la pose sur la coque de bulges anti-torpilles profilés qui réduiront la vitesse maximum à 18,5 nœuds. Le *Provence* doit être remis en service en juin 1942. Il remplacera le *Courbet* comme navire de bombardement côtier et de soutien aux opérations amphibies.

– La *Lorraine* est le navire amiral de l'Escadre de Méditerranée.

Classe Dunkerque

– Le *Dunkerque* et le *Strasbourg* sont opérationnels et détachés auprès de la Force H de la Royal Navy à Gibraltar, où ils forment avec le HMS *Renown* la 2^e Escadre de croiseurs de bataille. Ils ont pour mission de prendre en chasse le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*, au cas où ces derniers tenteraient de forcer le passage vers l'Atlantique depuis Brest ou Saint-Nazaire. Les deux navires auraient besoin d'une modernisation sérieuse pour améliorer leur armement

¹ En deux fois, quatre puis trois (ces derniers fin août 1941).

antiaérien à courte portée. Il est toutefois impossible actuellement de nous priver de ces bâtiments pour les envoyer dans un chantier naval américain.

Classe Richelieu

- Le *Richelieu* a terminé ses réparations aux chantiers navals de Philadelphie après son combat victorieux contre le *Bismarck*. Le contrôle de tir a été modernisé. Six affûts quadruples et huit affûts doubles de 40 mm Bofors antiaériens ont été installés (au total 40 canons AA de 40 mm), ainsi que 24 affûts simples de 20 mm (Erlikon). Le navire est à présent de retour à Scapa Flow.
- Le *Jean-Bart* est en cours de transformation. Voir Porte-Avions, classe Jean-Bart.
- Le *Clemenceau* a été abandonné sur cale en cours de construction à Brest en juin 1940.

II – Porte-aéronefs

Classe Joffre

- La coque du porte-avions *Joffre*, en cours de construction, a été abandonnée à St-Nazaire en juin 1940.

Classe Béarn

- Le *Béarn* a été coulé par des bombardiers en piqué le 21 février 1941 au sud-est de la Corse après avoir été gravement touché à cinq reprises.

Classe Lafayette

Quatre navires marchands convertis en porte-avions d'escorte nous ont été alloués par le gouvernement américain. Ils ne peuvent filer que 16,5 nœuds au mieux et ne peuvent embarquer que 10 chasseurs (du type Grumman Wildcat à ailes repliables) et 6 avions de lutte anti-sous-marine (Fairey Swordfish).

- le *Bois-Belleau*, ex *Rio Hudson*, a commencé ses essais en décembre dernier, essais qui ont révélé une certaine fragilité de la machinerie, dont il faudra tenir compte. Par ailleurs, le *Swordfish* ne peut pas en décoller à pleine charge à cause d'un pont d'envol trop court. Ce bâtiment, après avoir achevé ses essais et l'entraînement de l'équipage, devra rejoindre la flotte de Méditerranée.
- le *Lafayette*, ex *Rio Paraña*, sera livré à la fin de février prochain.
- le *Quentin-Roosevelt*, ex *Rio de la Plata*, sera livré en mai prochain.
- le *Dixmude*, ex *Rio de Janeiro*, sera disponible en juin prochain.

Classe Jean-Bart

- Le *Jean-Bart* est actuellement en cours de reconstruction sous forme de porte-avions au chantier naval de New York. Le navire doit être armé de tourelles doubles de 127 mm (5 pouces)/38 et doit recevoir 54 avions, dont 24 chasseurs et 30 bombardiers en piqué et bombardiers-torpilleurs. La remise en service est prévue pour la fin du printemps 1943.

Classe Commandant-Teste

- Le porte-hydravions *Commandant-Teste* se trouve actuellement à Port Blair dans les Andamans, où il participe à l'établissement d'une base d'hydravions. Il ne ferait qu'un porte-avions médiocre (12 avions seulement).

Nota (i) – La multiplication des hydrobases en divers points du globe a souligné l'importance du problème des ravitailleurs spécialisés. La réponse aurait pu être apportée par les quatre ravitailleurs d'hydravions de la classe Sans-Souci, mais les *Sans-Souci*, *Sans-Pareil*, *Sans-*

Peur et *Sans-Reproche* ont été abandonnés en juin 1940 alors qu'ils étaient en début de construction aux chantiers de Saint-Nazaire.

Pour compenser partiellement cette perte, le cargo moutonnier *Sidi Aïssa* a été converti en ravitailleur d'hydravions entre décembre 1940 et mai 1941 (il a reçu le matricule X38). Il est venu s'ajouter aux avisos *Belfort* et *Diligente* (voir ci-après, C, § II) et au *Hamelin*.

Nota (ii) – Nous tenons à souligner ici que les derniers événements de Mer de Chine méridionale ont confirmé à la fois la valeur stratégique et tactique des porte-avions rapides. Si l'escadre de l'amiral Phillips avait été soutenue par un second grand porte-avions, l'issue de la bataille aurait pu être sensiblement différente.

III – Croiseurs lourds

Classe Duquesne

– Le *Duquesne* a été endommagé le 20 décembre 1941 par une torpille d'un sous-marin japonais. Il est en réparations au chantier naval de Cockatoo (Australie) jusqu'en juin 1942.

– Le *Tourville* a été touché par des bombes près des îles Anambas le 30 décembre 1941. Il a quitté Singapour et fait actuellement route vers l'Australie. Nous estimons que ses réparations dureront jusqu'en mars 1942.

Classe Suffren

– Le *Foch* a été sabordé après avoir reçu plusieurs obus, bombes et torpilles le 7 mars 1941, au sud-ouest de la Corse.

– Le *Suffren* a été coulé à Alger le 9 septembre 1941 par des “torpilles lentes” italiennes. Le navire a été renfloué. Toutefois, les dégâts sont si importants qu'il a été décidé de le retirer du service pour l'utiliser comme source de pièces détachées pour ses deux homologues rescapés.

– Le *Colbert* et le *Dupleix* sont basés en Méditerranée (Alger et Benghazi).

Classe Algérie

– L'*Algérie* est basé à Scapa Flow.

IV – Croiseurs légers

Classe Duguay-Trouin

– Le *Duguay-Trouin* et le *Primauguet* ont tous deux vu leurs superstructures très endommagées en Mer de Chine Méridionale. Ils ont tous les deux été envoyés dans des chantiers navals de la côte est des Etats-Unis. Du fait de leur armement non standard (pour la marine) et relativement dépassé, alors que leurs coques et leurs machineries sont intactes, il a été décidé de les refondre tous les deux en tant que croiseurs anti-aériens (CLAA). Ils doivent recevoir une nouvelle passerelle, deux tourelles doubles de 127 mm (5 pouces)/38 à l'avant, trois à l'arrière, jusqu'à trois affûts quadruples de 40 mm Bofors et le plus possible de 20 mm Öerlikon. Equipés de radars d'alerte aérienne et de guidage de la chasse, ce seront des navires extrêmement utiles. Du fait de la nature même de cette reconstruction, le *Primauguet* ne sera pas prêt avant février 1943 et le *Duguay-Trouin* avant avril 1943.

– Le *Lamotte-Picquet*, endommagé dans une moindre mesure, a été transformé en urgence à Singapour en mouilleur de mines rapides. Il ne conserve que ses canons avant de 155 mm, mais peut porter plus d'une centaine de mines. Il est à nouveau opérationnel et fait équipe avec l'*Emile-Bertin*.

Classe Jeanne d'Arc

– Le croiseur-école *Jeanne d'Arc*, basé à Tahiti, est le navire-amiral de l'Escadre du Pacifique. Il se trouve actuellement à l'île de Canton.

Classe Emile-Bertin

– L'*Emile-Bertin* opère de Singapour avec le *Lamotte-Picquet*.

Classe La Galissonnière

– Le *Georges-Leygues* a été coulé par des bombardiers en piqué à l'ouest de la Corse après avoir reçu une torpille du destroyer italien *Tarigo* le 18 février 1941.

– Le *Jean-de-Vienne* a été coulé à Alger le 9 septembre 1941 par des "torpilles lentes" italiennes. Le navire a été renfloué et doit être envoyé fin janvier dans un chantier naval américain pour d'importantes réparations.

– La *Marseillaise*, qui a été sérieusement endommagée par de multiples obus du *Bande Nere* et par des bombes, est en cours de reconstruction au chantier naval de Newport News. Le bâtiment doit en ressortir en tant que croiseur antiaérien (CLAA), avec une nouvelle passerelle (similaire à celle de la classe Algérie, mais à une échelle réduite) et avec l'armement suivant : six tourelles doubles de 127 mm (5 pouces)/38 (trois à l'avant et une à l'arrière dans l'axe central, plus deux alternées latéralement à l'arrière), 12 affûts doubles de 40 mm et 8 affûts simples de 20 mm. Deux radars de tir Mk.37 seront ajoutés, la catapulte, le hangar à hydravion et tout l'armement d'origine (sauf les tubes lance-torpilles) seront enlevés. La remise en service de ce navire est attendue pour la fin juin 1942.

– Les *La Galissonnière*, *Gloire* et *Montcalm* sont opérationnels en Méditerranée. Les deux derniers ont été détachés au sein de l'Escadre de Mer Egée.

Classe De Grasse

– Le *De Grasse* a été abandonné sur cale en juin 1940.

Classe Pluton

– Le croiseur mouilleur de mines *Pluton* a été perdu suite à l'explosion accidentelle de l'une de ses propres mines, le 13 septembre 1939 à Casablanca.

Divers

– Le *Thionville* (ex-autrichien *Novara*), démilitarisé et utilisé comme ponton caserne à Toulon, a été sabordé le 4 août 1940 pour bloquer la rade.

– Le *Strasbourg* (ex-allemand *Regensburg*), démilitarisé et utilisé comme ponton caserne à Lorient, a été abandonné en l'état en juin 1940.

B – NAVIRES DE FLOTTILLE

I – Contre-torpilleurs

Classe Chacal

– Le *Jaguar* a été coulé par deux vedettes lance-torpilles allemandes (les *S-21* et *S-23*), le 23 mai 1940, devant Dunkerque.

– Le *Chacal* a été coulé le 24 mai 1940, après avoir été touché de quatre bombes par des avions allemands, au Cap d'Alprecht, près de Boulogne.

– La *Panthère* a été échoué le 8 décembre 1941 dans la baie de Cam Ranh, après avoir reçu plusieurs bombes lors d'un raid aérien japonais. Il peut être considéré comme perdu. Son équipage a pu être ramené en Algérie.

- Le *Tigre* a été coulé par une torpille au large de Tourane, dans la nuit du 9 au 10 décembre 1941.
- Le *Léopard* a été coulé par des obus au large de Tourane, la même nuit.
- Le *Lynx* est toujours opérationnel à Singapour.

Classe Guépard

- Le *Bison* a été coulé au large de la Norvège, le 3 mai 1940, par un Stuka allemand.
- Le *Valmy* a été sabordé après avoir été touché par une torpille lancée par une vedette rapide italienne, le 1^{er} juin 1941 au sud de Corfou.
- Le *Lion* a été sabordé le 13 juin 1941 près de l'île de Limnos, dans le nord de la Mer Egée, après avoir reçu une bombe.
- Le *Vauban* a été perdu après avoir été torpillé au large de l'île de Syros (Cyclades), dans la nuit du 28 au 29 juillet 1941.
- Le *Guépard* et le *Verdun* ont été envoyés en août 1941 aux Etats-Unis pour une refonte. Toute leur artillerie (canons de 138 mm/40 et 37 mm AA) doit être retirée. Un nouvel armement doit être mis en place : quatre canons de 127 mm (5 pouces)/38 (polyvalents) sous masque montés sur anneau, trois affûts doubles de 40 mm et six affûts simples de 20 mm, plus un radar de tir Mk.33, quatre mortiers ASM et deux grenadeurs de sillage. Les deux navires ont commencé leurs essais à la mer. Ils seront remis en service en février 1942 et opéreront en Méditerranée.

Classe Aigle 1927 et 1927 spéciale*

Tous les navires opèrent depuis Dakar et Casablanca. Ils ont déjà été modifiés en 1940-1941 pour la lutte anti-sous-marine par la suppression d'un canon de 138 mm et l'ajout de quatre mortiers ASM et deux grenadeurs de sillage.

L'*Albatros* et le *Milan** ont été envoyés aux Etats-Unis il y a un an après la bataille du Cap-Vert, pour réparations et rééquipement.

L'*Aigle* et le *Gerfaut* doivent être envoyés aux Etats-Unis pour une modernisation encore plus approfondie dans les semaines qui viennent. L'*Epervier** et le *Vautour* doivent également y être envoyés au mois de juillet 1942.

Au terme des modifications prévues, leur armement se composera de deux canons de 138 mm (trois pour l'*Albatros* et le *Milan*), deux affûts doubles de 40 mm et six affûts simples de 20 mm, deux dispositifs ASM hedgehogs (sauf sur l'*Albatros* et le *Milan*), quatre mortiers ASM et deux grenadeurs de sillage. Leur rayon d'action sera fortement accru et les quatre derniers bâtiments pourront assurer les fonctions de chef de flottille d'escorte ASM et AA.

Classe Vauquelin

- Le *Maillé-Brézé* a coulé accidentellement le 30 avril 1940 en rade de Greenock, à la suite de l'explosion accidentelle de l'une de ses torpilles.
- Le *Chevalier-Paul* a été coulé par des bombardiers en piqué à l'ouest de la Corse, au matin du 18 février 1941.
- Les *Cassard*, *Kersaint*, *Tartu* et *Vauquelin* sont basés en Méditerranée.

Classe Le Fantasque

- L'*Audacieux* a été sabordé après avoir reçu une torpille au large d'Olbia, à l'aube du 7 mars 1941.
- Le *Malin* a été sabordé après avoir été touché par des bombes à l'ouest de la Sardaigne, le 16 mars 1941.
- Le *Triomphant* a été endommagé par des bombes le 11 juillet 1941, au sud du Péloponnèse. Il a été réparé à Oran jusqu'en septembre 1941. Il est à présent basé en Méditerranée.

– *Le Fantasque*, *L'Indomptable* et *Le Terrible* sont basés en Méditerranée.

Note – Les quatre unités survivantes ont vu leur pièce IV de 138 mm remplacée par un 102 mm AA britannique.

Classe Mogador

– Le *Mogador* a été endommagé par des bombes dans le nord de la Mer Egée, le 13 juin 1941. Il a été envoyé dans un chantier naval américain pour des réparations définitives et a été remis en service au début de décembre 1941. Les deux tourelles arrière de 138 mm ont été remplacées par trois canons de 127 mm (5 pouces)/38 sous masque montés sur anneau. Trois affûts doubles de 40 mm et six affûts simples de 20 mm ont été ajoutés. Une fois ses essais en mer achevés, il deviendra chef de flottille pour le *Guépard* et le *Verdun* quand ces derniers seront remis en service, en février.

– Le *Volta* est basé en Méditerranée.

II – Torpilleurs d'escadre, destroyers ex-américains, destroyers d'escorte ex-britanniques

Classe Bourrasque

– L'*Orage* a coulé le 23 mai 1940, alors qu'il croisait au large de Dunkerque, après avoir été bombardé et touché à plusieurs reprises par des avions allemands.

– La *Bourrasque* a été coulé après avoir sauté sur une mine le 30 mai 1940, devant Nieuport.

– Le *Sirocco* a été torpillé près de West Hinder par les S-23 et S-26 allemands, le 31 mai 1940. Immobilisé, il a été achevé par des Ju-88.

– Le *Cyclone* a été coulé par un sous-marin allemand le 23 juin 1940, alors qu'il était à la remorque de Brest vers Plymouth, après avoir perdu son étrave, arrachée le 30 mai par une torpille du S-24 allemand.

– Les *Ouragan*, *Simoun*, *Tramontane* et *Typhon* ont achevé une modernisation limitée à Alexandrie et doivent opérer en Mer Egée. Après l'achèvement de l'opération "Croisade", nous espérons pouvoir les envoyer dans des chantiers navals aux Etats-Unis pour un rééquipement plus approfondi. Au terme des modifications envisagées, leur armement se composerait de deux canons de 127 mm (5 pouces)/38 sous masque montés sur anneau, deux affûts doubles de 40 mm et quatre affûts simples de 20 mm, quatre mortiers ASM et un râtelier à grenades ASM, plus leurs six tubes lance-torpilles actuels.

– Les *Mistral*, *Tempête*, *Tornado* et *Trombe* ont été modernisés à Alexandrie, avec la suppression de deux canons de 130 mm sur quatre et leur remplacement par deux canons de 76 mm (3 pouces) AA, huit affûts simples de 20 mm et quatre mortiers ASM. Ils ont alors été envoyés en Extrême-Orient. Le *Mistral* a été coulé (torpillé par un sous-marin) le 31 décembre 1941. Les trois autres bâtiments opèrent avec le *Lynx* à partir de Singapour.

Classe L'Adroit

– La *Railleuse* a été perdu accidentellement suite à l'explosion de l'une de ses torpilles, à Casablanca, le 24 mars 1940.

– L'*Adroit* a été coulé par une bombe de Stuka, devant la plage de Malo-les-Bains (Dunkerque), le 20 mai 1940.

– Le *Foudroyant* a été coulé par quatre bombes de Stukas, le 1^{er} juin 1940, devant Dunkerque.

– Le *Brestois* a été endommagé par une torpille tirée par un sous-marin, le 23 décembre 1941. Il est en cours de réparations à Alexandrie, jusqu'en juin 1942.

– Les *L'Alcyon*, *Basque*, *Bordelais*, *Boulonnais*, *Forbin*, *Le Fortuné*, *Fougueux*, *Frondeur*, *Le Mars*, et *La Palme* sont opérationnels en Méditerranée, à partir d'Alger et de Benghazi. Ces navires et le *Brestois* doivent être progressivement modernisés pendant la seconde moitié de

cette année. Leur armement se composera ensuite de deux canons de 127 mm/40, un affût double et deux simples de 40 mm, six affûts simples de 20 mm, quatre mortiers ASM et deux grenadeurs de sillage.

Classe Le Hardi

– *Le Hardi*, le *Foudroyant* (ex *Fleuret*), *L'Adroit* (ex *Epée*) et le *Casque* sont basés à Scapa Flow avec la Home Fleet britannique et opèrent en soutien de l'*Algérie* et du *Richelieu*. Au début de l'année 1942, ils doivent être remplacés par leurs quatre sisters-ships (voir ci-après) et modernisés à leur tour aux Etats-Unis (montage de radars et de la conduite de tir anti-aérien Mk-37). Leur retour est prévu pour le début de l'automne 1942.

– Le *Cyclone* (ex *Lansquenet*) et le *Mameluk* ont été achevés à Casablanca en novembre-décembre 1940.

– Le *Siroco* (ex *Le Corsaire*) et le *Bison* (ex *Le Flibustier*) étaient terminés à environ 90 % après leur évacuation de la métropole. Ils ont vu leur achèvement retardé dans l'attente d'une disponibilité dans un chantier naval américain.

Sur proposition américaine, ces quatre navires ont été envoyés à New York pour achèvement, agrandissement des soutes à mazout et modernisation (radars et conduite de tir). Les travaux ont été terminés en octobre 1941 et la conclusion des essais opérationnels à Norfolk (essais en mer et exercices de tir anti-aérien) est prévue pour fin janvier 1942. Ils doivent ensuite rejoindre le groupe du *Richelieu* en remplacement des quatre premiers navires de la classe.

– *L'Aventurier*, *L'Intrépide*, *L'Opiniâtre* et *Le Téméraire*, les quatre derniers navires de la classe (avec une coque légèrement modifiée) ont été sabordés sur cale en 1940, car insuffisamment achevés pour pouvoir être évacués.

Classe Le Corsaire (annulée)

Cette classe devait comprendre quatre destroyers américains relativement modernes de la classe Farragut (*Alwyn*, *Dale*, *Dewey* et *Macdonough*), qui auraient dû être transférés à la Marine Nationale à l'automne 1941 et nommés respectivement *Le Téméraire*, *Le Flibustier*, *Le Corsaire* et *L'Aventurier*. Du fait de l'aggravation de la situation entre les Etats-Unis et le Japon, le gouvernement américain a annulé la transaction avant même l'attaque japonaise.

Classe La Combattante

Nous avons obtenu le transfert de la Royal Navy à la Marine Nationale de six destroyers de classe Hunt.

– Trois navires Hunt II (les HMS *Lauderdale*, *Wheatland* et *Wilton*) deviendront *La Combattante*, *La Flore* et *La Pomone* en mars prochain.

– Trois navires Hunt III (les HMS *Blean*, *Bleasdale* et *Penylan*) deviendront *L'Impérieuse*, *L'Iphigénie* et *La Résolue* : leur admission au service actif est prévue en juin (*Iphigénie*) et en août (*Impérieuse*, *Résolue*) prochains.

Même s'ils sont moins puissants que les navires américains cités espérés auparavant, ces destroyers côtiers de la Royal Navy sont rapides, possèdent un bon armement polyvalent et constitueront un atout précieux pour la Marine Nationale sur le théâtre méditerranéen.

Classe Benson (désignation provisoire)

Le gouvernement américain a accepté de nous vendre huit destroyers neufs de classe Benson, qui doivent être livrés par les chantiers fédéraux (Kearny) entre novembre 1942 et avril 1943. Ils seront nommés en hommage à des navires perdus en action.

III – Torpilleurs de 600 tonnes

Classe La Melpomène

- Le *Bouclier* a été coulé par des bombardiers allemands le 20 juillet 1940 devant Marseille.
- *La Pomone* et *La Flore* ont été coulées par des torpilles lancées par des MAS italiens et des E-boots allemands, dans la nuit du 27 au 28 février 1941, au sud-est du détroit de Bonifacio.
- *L'Iphigénie*, gravement endommagée lors du même engagement, a été sabordé peu après.
- Les *Baliste* et *Bombarde* ont été coulées par des bombes, le 15 mars 1941, dans le golfe du Valinco.
- *La Bayonnaise* a été coulée par une torpille lancée par une vedette rapide allemande au large d'Andros, le 30 août 1941.
- *La Cordelière* a été perdue après avoir été endommagé par une torpille au large de Naxos, dans la nuit du 15 novembre 1941.
- *La Melpomène* a été échouée après avoir été torpillé à Lesbos, le 25 décembre 1941. Elle ne sera pas réparée avant juillet prochain.
- Les navires rescapés, *L'Incomprise*, *La Poursuivante* et le *Branlebas*, ont été modifiés (ainsi que *La Melpomène*). Leur armement se compose maintenant d'un canon de 100 mm, trois affûts simples de 40 mm (canons Bofors du type utilisé par l'Armée), quatre affûts simples de 20 mm, deux lance-torpilles de 550 mm, deux mortiers ASM et un grenadeur de sillage. Ils opèrent de Rhodes au sein de l'Escadre de Mer Egée.

Classe Le Fier

Les sept navires de cette classe en cours de construction ont été abandonnés ou sabordés en juin/juillet 1940, car insuffisamment achevés pour pouvoir être évacués : *L'Agile*, *L'Alsacien*, *Le Breton*, *Le Corse*, *L'Entreprenant*, *Le Farouche* et *Le Fier*.

C – NAVIRES D'ESCORTE

I – Avisos modernes

Classe Bougainville

Ces avisos ont reçu en 1939 un grenadeur de sillage monté dans l'axe entre les rails de mouillage des mines. Depuis, ces rails ont été débarqués et l'armement ASM porté à deux grenadeurs de sillages, plus quatre mortiers Thornycroft pour grenades ASM (deux de chaque bord).

- Le *D'Iberville* a été endommagé par le corsaire allemand *Kormoran* et est toujours en réparations en Australie. Il ne sera pas de retour en service opérationnel avant avril prochain.
- Les *Bougainville*, *D'Entrecasteaux* et *Dumont-d'Urville* opèrent dans l'Océan Indien à partir de Diego Suarez.
- Les *Amiral-Charner*, *Rigault-de-Genouilly* et *Savorgnan-de-Brazza* sont basés à Dakar et escortent les convois le long des côtes d'Afrique de l'Ouest.
- Les *Beautemps-Beaupré* et *La Grandière* sont basés à Dakar et patrouillent dans l'Atlantique Sud.

Classe Elan/Chamois

Avisos dragueurs de mines de 630/647 t utilisés aussi bien pour la lutte ASM que pour des missions de dragage rapide. Armement ASM : un grenadeur de sillages, plus quatre mortiers Thornycroft pour grenades ASM.

La série d'avisos de 647 t se différencie de la précédente par l'adjonction d'une teugue qui doit conférer aux bâtiments de meilleures conditions d'habitabilité, particulièrement dans les colonies. Elle comprenait en juin 1940 les *Chamois*, *Chevreuil*, *Annamite*, *Gazelle* et *La*

Surprise plus neuf autres unités parvenues à divers stades de construction. Les plus avancées, soit les *Matelot Leblanc*, *Rageot de la Touche*, *Amiral Sénès*, *Enseigne de vaisseau Ballande*, ont été sabordées à Port-de-Bouc. Des cinq unités non encore dénommées, deux en construction à Lorient et deux à Nantes ont été abandonnées en 1940, ainsi que les matériaux pour plusieurs autres. Enfin, un navire sur cale à Bordeaux a été détruit.

- *La Surprise* a été coulée le 30 juillet 1940 devant Toulon par des bombardiers allemands.
- *L'Elan* escorte des convois en Méditerranée orientale.
- Le *Chevreuil* est basé à Casablanca.
- Les *Annamite* et *Gazelle*, qui ont longtemps opéré depuis Casablanca, sont désormais en Méditerranée.

Les 13 autres unités (*Chamois*, *Commandant-Bory*, *Commandant-Delage*, *Commandant-Duboc*, *Commandant-Rivière*, *La Batailleuse*, *La Boudeuse*, *La Capricieuse*, *La Curieuse*, *La Gracieuse*, *L'Impétueuse*, *La Moqueuse*, *Commandant-Dominé* [ex-*La Rieuse*]) sont déployées de Gibraltar, Oran et Port-Lyautey pour des patrouilles ASM à l'entrée de la Méditerranée, en coopération avec les navires britanniques basés à Gibraltar.

II – Avisos anciens

(i) Avisos de 1^{ère} classe

Classe Arras

Navires de 644 tW datant de la Première Guerre.

- Le *Vauquois* a sauté sur une mine le 18 juin 1940 dans le goulet de Brest.
- Le *Calais* a été coulé par un sous-marin allemand le 7 juillet 1940.
- Les *Eparges* a été coulé par le sous-marin italien *Tricheco* le 10 septembre 1940, durant l'opération Cordite.
- Le *Tahure* a été coulé le 9 décembre 1941 à Haiphong par un bombardement aérien.
- *L'Arras* est utilisé comme navire d'entraînement à Oran.
- Le *Lassigny* est utilisé en défense côtière au Levant.
- Les *Coucy* et *Epinal* sont utilisés en défense côtière en Libye.
- *L'Amiens*, basé à la Martinique, escorte le trafic antillais.
- Le *Belfort* a retrouvé le rôle de ravitailleur d'hydravions qu'il avait déjà rempli avant la guerre. Après les indispensables travaux effectués en octobre-novembre 1941, il se partage entre les Antilles et la Guyane.

Classe Somme

Navires de 576 tW datant de la Première Guerre.

- *L'Yser* a été coulé dans le port de Marseille par des bombardiers allemands le 19 juillet 1940.
- La *Marne* se trouve à Haiphong (armement modifié : 2 x 100 mm, 2 x 76 mm AA [modèle US], 4 lance-grenades, 1 grenadeur de sillage).
- La *Somme* est utilisée comme navire d'entraînement à Casablanca.

Classe Ailette

Navire de 492 tW datant de la Première Guerre.

- *Ailette* (4 x 100 mm) : entraînement et défense côtière à Casablanca.

Classe Dubourdieu

Navires anciens de 453 tW.

- *Enseigne Henry* : sabordé à Lorient le 18 juin 1940.
- *Dubourdieu* (1 x 138 mm et 1 x 100 mm) : entraînement et défense côtière à Oran.

Classe Scarpe

Navire ancien de 604 tW.

– *La Suipe* : désarmée au 1^{er} octobre 1941 et utilisée comme bâtiment-base pour nos unités opérant avec la Royal Navy au sein du commandement des Western Approaches, elle va être cédée à la Marine polonaise qui prévoit de l'employer comme navire-école de mécaniciens.

Classe “Flower 1917”

Aviso de construction anglaise de 1 500 t datant de la Première Guerre.

– *Ville d'Ys* : basé à Fort-de-France, participe à l'escorte du trafic antillais.

(ii) Avisos de 2^e classe

Classe Ardent

Navires de 266 tW datant de la Première Guerre.

– *Audacieuse* : condamnée par arrêté du 20 janvier 1940.

– *Etourdi* : sabordé à Brest le 18 juin 1940.

– *Dédaigneuse* : coulée le 21 février 1941 à Bizerte pendant le Blitz Malte-Tunis (relevée et jugée irréparable).

– *Tapageuse* : entraînement et défense côtière à Bizerte.

Classe Vaillante

Navires de 457 tW datant de la Première Guerre.

– *Conquérante* : coulée le 14 avril 1941 à Falmouth par un bombardement nocturne allemand. Ultérieurement relevée mais non réarmée.

Classe Friponne

Navires de 315 tW datant de la Première Guerre.

– *Diligente* : utilisée comme ravitailleur d'hydravions à Dakar.

– *Engageante* : entraînement et défense côtière à Port-Lyautey.

Classe Luronne

Navire de 266 tW datant de la Première Guerre.

– *La Luronne* : entraînement et défense côtière à Casablanca.

Classe Flamant

Garde-pêche achevé comme aviso pendant la Première Guerre, reclassé garde-pêche ensuite.

– *Quentin-Roosevelt* (ex *Flamant*) : partiellement désarmé, rebaptisé *Croix-du-Sud* et basé à Nouméa comme navire de surveillance.

Pour mémoire, trois anciens dragueurs ont été perdus ou retirés du service :

– 1 aviso reclassé dragueur de classe Arras, l'*Ypres* (ex-*Dunkerque*), a sauté sur une mine italienne le 4 septembre 1940 dans le cadre de l'opération Marignan 1.

– 2 dragueurs de classe Albâtre, navires de 354 tW datant de la Première Guerre : le *Meulière* a été coulé par une vedette lance-torpilles italienne le 6 septembre 1940 (opération Marignan 1515) ; jeté à la côte près d'Alger par la tempête le 23 mai 1941, le *Granit* a été renfloué et placé en réserve spéciale.

III – Corvettes et frégates

Classe La Bastiaise

16 Corvettes type "Flower" ont été commandées en 1939 et 1940 aux chantiers Smith Dock Co et Harland & Wolff (six autres, commandées à des constructeurs français, ont vu leur construction annulée ou ont été capturées sur leurs berceaux de lancement en juin 1940).

– *La Bastiaise* a sauté sur une mine le 22 juin 1940 ; le *Poignard* et *La Paimpolaise* ont été coulés par des sous-marins allemands le 20 juillet et le 1^{er} novembre 1941 ; le *Tromblon* a été fortement endommagé après avoir éperonné un U-boot le 10 octobre 1941 et a dû être sabordé.

– *La Dieppoise*, *La Malouine*, l'*Arbalète*, l'*Arquebuse*, le *Glaive*, la *Hallebarde*, la *Javeline* et le *Sabre* sont basés à Dakar et Casablanca pour effectuer des patrouilles anti-sous-marins pour les convois en provenance d'Amérique du Sud et d'Afrique du Sud et de l'Ouest.

– La *Dague*, l'*Epée*, le *Fleuret* et *La Bastiaise II* opèrent avec la Royal Navy au sein du commandement des Western Approaches.

.....

Neuf autres ont été commandées à l'été 1940 à Canadian-Vickers (les chantiers britanniques étant saturés), pour remplacer les navires perdus en France. Elles ont été livrées dans la seconde moitié de 1941 ou début 1942. Trois d'entre elles opèrent avec la Royal Navy sur les Western Approaches ; les autres sont basées à Casablanca.

Ce sont les *Aisne*, *Escaut*, *Ill*, *Meuse*, *Moselle*, *Oise*, *Scarpe*, *Somme* et *Yser* (II).

Classe Les Eparges

Huit frégates de type River.

Commandées de concert avec la Royal Navy à divers chantiers anglais et canadiens, les premières seront livrées en novembre et décembre, les autres au premier trimestre 1943.

Dénominations : *Bapaume*, *Bar-le-Duc*, *Craonne*, *Les Eparges* (II), *Lunéville*, *Péronne*, *Vauquois* (II), *Vimy*.

D – COMMENTAIRE GENERAL

La Marine Nationale peut être fière de ses navires et de ses équipages, qui ont respecté leurs traditions malgré des difficultés opérationnelles considérables. L'absence d'un grand porte-avions rapide est à présent le problème le plus important que nous rencontrons pour un déploiement actif. Nous espérons le résoudre avec la mise en service du *Jean-Bart*.

Les chantiers navals américains réparent et modernisent actuellement de nombreux navires. Même en l'absence de nouvelles livraisons, nous allons bientôt mettre en service trois contre-torpilleurs et un croiseur anti-aérien qui formeront un groupe cohérent pour les opérations dans le théâtre d'opérations méditerranéen. La conversion de deux croiseurs légers de classe Duguay-Trouin en croiseurs anti-aériens va également contribuer à augmenter les défenses anti-aériennes de la flotte en 1943. Précisons ici que ces navires auraient sans doute pu être disponibles plus tôt, n'était le fait que, depuis l'attaque de Pearl Harbor, les Américains ont tendance à donner la priorité à l'équipement et aux réparations de leurs navires (par exemple dans l'attribution des canons de 127 mm/38).

Les pertes subies en Extrême-Orient ont été lourdes. L'escadre de surface de la Marine Nationale dans cette région est maintenant réduite à deux croiseurs mouilleurs de mines (*Emile-Bertin* et *Lamotte-Picquet* converti), un contre-torpilleur (*Lynx*) et trois vieux torpilleurs (*Tempête*, *Tornado* et *Trombe*). L'Amirauté britannique nous a demandé d'envoyer davantage de navires, mais il est maintenant tout à fait impossible de dépouiller davantage notre flotte de Méditerranée. Le *Dunkerque* et le *Strasbourg* sont nécessaires pour pouvoir faire face avec la Force H à la menace des croiseurs de bataille allemands.

L'épuisement de nos flottilles de contre-torpilleurs et destroyers est devenu un sérieux problème. En 1941, nous avons perdu neuf contre-torpilleurs, un torpilleur de 1 500 tonnes et sept de 600 tonnes.

Avec l'arrivée prochaine des six destroyers de classe Hunt cédés par la Royal Navy, il va devenir possible d'accélérer le processus de modernisation des navires. Les affrontements en Méditerranée ont amplement prouvé qu'un puissant armement polyvalent (*dual-purpose*, DP) est une nécessité impérieuse pour faire face à la menace air-mer.

La livraison à partir de la fin de l'année des destroyers américains de classe Benson va ensuite améliorer de façon significative la situation de cette classe de navires.

La livraison de navires d'attaque légers (MTB/MGB) est maintenant bien entamée (Higgins et Vospers). Ces vedettes sont extrêmement précieuses à proximité des côtes et par petits fonds, en particulier en Mer Egée.

La livraison, via la loi Prêt-Bail, de navires et embarcations amphibies a nettement amélioré nos possibilités de mener des opérations amphibies à grande échelle en Méditerranée. L'entraînement avec l'Armée est en cours à Benghazi.

L'engagement de marins-pêcheurs d'Afrique du Nord et de nos colonies d'Afrique Occidentale pour fournir des équipages à nos flottes de pêche et marchande a libéré un nombre considérable de marins et d'officiers de réserve hautement expérimentés pour la Marine Nationale. Toutefois, la pénurie d'équipages restreindra de façon prévisible toute expansion importante de la Marine Nationale en 1943.

Deuxième partie – SITUATION DE LA FORCE SOUS-MARINE

Les sous-marins de la Marine Nationale ont été continuellement engagés en combat depuis les premiers jours du conflit. Sans possibilité de mettre en service de nouvelles unités et privés de nos ateliers spécialisés de Toulon et Brest, l'efficacité au combat a été préservée par un effort considérable des équipages des sous-marins et des équipes de maintenance. Sur les 77 bâtiments en service en janvier 1940, 47 (60,3%) avaient été lancés depuis dix ans ou davantage. La situation était même pire pour les sous-marins de premier rang (ou océaniques), avec un pourcentage de 61 % lancés avant le 1^{er} janvier 1931. Au début de la guerre, nos forces sous-marines étaient donc déjà vieillissantes et le nombre de bâtiments commandés était insuffisant pour remplacer les mises au rebut nécessaires. 19 sous-marins étaient en cours de construction, 2 ont pu être achevés, les 17 autres ont été sabordés ou abandonnés lors de l'évacuation de la Métropole.

Au 2 janvier 1942, la situation est la suivante.

A – SOUS-MARINS DE PREMIERE CLASSE (OCEANIQUES)

Classe Requin

Ces navires à double coque dits de 1 100 tonnes (974 tonnes en surface, 1 441 en plongée) ont été les premiers vrais bâtiments océaniques destinés à la Marine Nationale. Des neuf bateaux en service au début de la guerre, trois ont été perdus : le *Morse* a sauté sur une de nos propres mines entre le 13 et le 16 juin 1940 en Méditerranée ; le *Souffleur* a été torpillé par le sous-marin italien *Tricheco*, le 31 août 1940, au large du Liban ; le *Narval* a été coulé le 15 décembre 1940 en Adriatique par des escorteurs italiens.

Des six navires rescapés, les deux plus anciens de la classe (lancés en 1924), le *Requin* et le *Marsouin*, constituant la 11^e DSM, ont relevé en mai 1941 à Casablanca la 9^e DSM (*Caiman*, *Dauphin*) comme navires d'entraînement des unités ASM. Tous deux doivent être désarmés à la fin de ce mois et remplacés dans ce rôle par les mêmes *Caiman* et *Dauphin*, retirés de Méditerranée orientale. Ces derniers y seront remplacés par les deux sous-marins « turcs » que nous prête finalement la Royal Navy (voir ci-après, § B, Classe P-611).

Il ne restera donc plus en première ligne que les *Phoque* et *Espadon* (10^e DSM), modernisés (insonorisation, batteries américaines de type Sargo) lors de leur grand carénage, entre début juin et fin octobre 1941. Il est prévu de les garder actifs jusqu'à l'arrivée des unités modernes de classe S que nous prêteraient ou loueraient les Britanniques (voir ci-dessous, § G). Ils devraient être utilisés ensuite comme navires d'entraînement, non plus sans doute à Casablanca, mais à Fort-de-France ou dans une autre base alliée des Antilles.

Note – Le gouvernement des Etats-Unis a même demandé, le 20 décembre 1941, si nos quatre derniers 1 100 tonnes actifs pourraient participer à la défense locale du Canal de Panama face au Japon : ils seraient alors basés à Balboa. En contrepartie, les *Caiman* et *Dauphin* seraient modernisés dans un chantier naval américain.

Classe Redoutable

Ces bateaux à double coque dits de 1 500 tonnes (1 384 t en surface/2 080 t en plongée) sont les meilleurs dont dispose la Marine Nationale pour les patrouilles de longue durée. Ils ont été utilisés sans restrictions. Des trente et un bâtiments construits, les *Phénix* et *Prométhée* avaient été perdus avant-guerre par accident et quatre, en grande maintenance, ont été sabordés à Brest le 18 juin 1940, car ils ne pouvaient être remorqués en Grande-Bretagne : les *Achille*, *Agosta*, *Ouessant* et *Pasteur*.

Sept ont été perdus en opérations depuis le début des hostilités :

L'*Actéon* a été coulé le 17 août 1940 par le contre-torpilleur italien *Ostro* au large du port de Rhodes.

L'*Ajax* a été perdu le 24 octobre 1940, probablement du fait d'une mine sur la côte septentrionale de Norvège.

Le *Poncelet* a été torpillé par un U-boot au large de Bergen, le 6 juin 1941.

Le *Persée* a été coulé par des dragueurs de mines allemands au large de Trondheim, le 12 septembre 1941.

Les *Protée*, *Pégase* et *Le Héros* ont été perdus ou mis hors de combat en Extrême-Orient depuis le début de la guerre contre le Japon.

Des 18 bâtiments restants, un (le *Pascal*) a bénéficié de travaux de modernisation limités à la reconstruction en tôles soudées des ballasts extérieurs et soutes de surcharge. Trois autres (les *Henri-Poincaré*, *Monge* et *L'Espoir*) ont bénéficié en outre d'une insonorisation améliorée et de batteries américaines type Sargo (qui assurent une autonomie de 120 nautiques à 5 nœuds). Enfin, les quatre bateaux en cours de transfert vers Singapour, les *Bévéziers*, *Casabianca*, *Sfax* et *Sidi-Ferruch*, ont vu leur affût lance-torpilles orientable arrière modifié pour porter trois torpilles de 550 mm au lieu de deux de 550 mm et deux de 400 mm (ce qui leur donne au total 10 tubes lance-torpilles de 550 mm). Cette transformation a été possible grâce à la récupération de tubes de 550 mm sur les 600 tonnes désarmés *Galatée* et *Sirène*. Le compartiment à torpilles avant a été modifié et comporte maintenant trois recharges pour les tubes de proue au lieu de deux (soit 13 torpilles au total comme précédemment, mais toutes du même calibre). La solution a consisté à supprimer la caisse à eau bâbord et à modifier le dispositif d'arrimage des torpilles de façon à en ranger une dans l'axe du bâtiment et deux de part et d'autre de la première de façon à continuer à assurer la stabilité latérale. Le seul point noir est que, tant que les torpilles de réserve n'ont pas pris place dans les tubes, il est très malaisé d'intervenir sur l'axe du moteur des barres de plongée. Caser une quatrième torpille de réserve, comme on l'avait un temps envisagé, aurait nécessité des travaux plus importants, immobilisant les bâtiments trop longtemps : l'idée a donc été abandonnée.

Trois autres unités, les *Achéron*, *Archimède* et *Vengeur* sont en cours de modernisation et de remise en état complète : comme elles étaient basées à Dundee, les travaux ont lieu, non à Oran ou Alger, mais au chantier naval américain de Portsmouth. Cette remise en état sera achevée fin mars ; toutes trois seront alors au standard des renforts de la 3^e flottille, avec armement amélioré et nouvelles batteries. Les deux dernières unités basées en Ecosse, le *Redoutable* et *L'Espoir*, entameront alors à Portsmouth (Angleterre) leur cycle de remise en état et modernisation au début mai : pour le premier, il durera cinq mois, tandis que *L'Espoir*, qui a déjà une coque soudée, reviendra en première ligne plus rapidement. Les tubes de 550 nécessaires à ces cinq unités ont été prélevés sur l'*Ondine* ou vont l'être sur les 1 100 tonnes désarmés.

Ces 18 bâtiments se répartissent ainsi :

– Six opèrent en Extrême-Orient, au sein de la 3^e Flottille, désormais repliée à Singapour : *Le Glorieux* et *Le Tonnant*, rejoints au sein de la 1^{ère} DSM par le *Pascal*, seul survivant de la 5^e DSM ; *Argo*, *Le Centaure*, *Le Conquérant* (4^e DSM).

– Quatre bateaux supplémentaires sont en cours de transfert vers Singapour, où ils doivent arriver le 25 janvier : les *Bévéziers*, *Casabianca*, *Sfax* et *Sidi-Ferruch*. Le *Sfax* aurait dû rejoindre Dundee pour compenser la perte du *Persée*, mais la dégradation de la situation en Extrême-Orient a entraîné sa nouvelle affectation.

- Trois sous-marins sont basés à Alger et utilisés pour les opérations spéciales, les *Fresnel*, *Monge* et *Henri-Poincaré*. Le *Fresnel* n'a pas encore été modernisé mais a du moins reçu des batteries de type Sargo.
- Les cinq derniers bateaux sont destinés à agir de concert avec la Royal Navy au large de la Norvège. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, trois d'entre eux, les *Achéron*, *Archimède* et *Vengeur*, sont indisponibles pour travaux de modernisation. Seuls *L'Espoir* et le *Redoutable* sont actuellement en première ligne.
- La 3^e Flottille dite d'Extrême-Orient et les cinq bâtiments actuellement en Grande-Bretagne (à Portsmouth ou à Dundee) ont reçu ou vont recevoir un système de contrôle de tir amélioré d'origine américaine, le calculateur de données pour torpilles (*Torpedo Data Computer* ou TDC). Cet équipement permet de tirer avec de grands angles de réglage gyroscopique lors d'un tir des tubes fixes. De même, tous les bâtiments modernisés ont reçu ou vont recevoir un radar anglais de type 286 PW. Cet équipement permet la détection d'un navire de la taille d'un cuirassé à une distance de 4 milles nautiques et d'avions volant à 3 000 mètres jusqu'à une distance de 10 nautiques.

Il faut noter que, sur nos 18 sous-marins océaniques rescapés, dix sont ou seront sous peu déployés en Extrême-Orient, trois sont nécessaires au soutien des opérations clandestines en France métropolitaine, en Grèce ou en Yougoslavie et cinq sont destinés aux opérations au large de la Norvège avec la Royal Navy. Ces chiffres prouvent clairement notre contribution à la guerre en Extrême-Orient. En outre, du fait que la Royal Navy va introduire en Mer du Nord davantage de ses bateaux de classe "T", les cinq bâtiments océaniques actuellement alloués au groupe de Dundee pourraient être redéployés ailleurs, soit en Extrême-Orient, soit dans le Pacifique Sud.

Classe Roland-Morillot

Dérivés de la classe Redoutable avec une plus grande autonomie, les *Roland-Morillot*, *La Praya* et *La Martinique* ont été détruits sur cale à Cherbourg en juin 1940.

B – SOUS-MARINS DE DEUXIEME CLASSE

Classe 600 tonnes

Les navires de ce type ont été conçus pour opérer en Méditerranée.

10 unités au début de la guerre (*Ondine* perdue en 1928, *Nymphe* désarmée en 1938).

- La *Doris* a été perdue le 9 mai 1940 au large de la Hollande, torpillée par un U-boot.
- La *Calypso* a été victime d'un champ de mines italien, le 28 octobre 1940.
- La *Naiade* a été coulée le 22 janvier 1941, non loin de la Spezia, par des torpilleurs italiens.
- Les *Galatée* et *Sirène*, endommagées au combat, ont été désarmées à Alger pour constituer un stock de pièces détachées et pour utiliser leurs équipages sur des navires plus modernes.
- Les *Ariane*, *Circé*, *Danaé*, *Eurydice* et *Thétis* ont été modernisées (ballasts extérieurs soudés et non plus rivetés, insonorisation, nouvelles batteries américaines). Ces cinq bateaux opèrent à partir d'Alger.

Classe 630 tonnes

22 unités au début de la guerre.

- L'*Aréthuse* a été perdue en janvier 1941 au large de Tarente, sans doute dans un champ de mines.
- La *Sibylle* a été détruite par le sous-marin italien *Brin* le 5 juin 1941, en Mer Ionienne.
- La *Vestale* a été coulée le 21 juin 1941 par le torpilleur italien *Generale Achille Papa*, au large de Brindisi.

- La *Pallas* a sauté sur une mine en Adriatique le 18 septembre 1941.
 - L'*Amphitrite* a été coulée le 25 octobre 1941 au large de Naples par le contre-torpilleur italien *Baleno*.
 - L'*Ondine*, endommagée au combat sur les côtes de Norvège le 30 octobre 1941, a été désarmée à Portsmouth (Angleterre). Elle fournira des pièces détachées pour l'entretien de l'*Orion* et des mouilleurs de mines opérant en Grande-Bretagne. Ses tubes de 550 mm ont servi ou serviront pour modifier la tourelle de poupe des 1 500 tonnes modernisés à Portsmouth (Etats-Unis).
 - Les *Amazone*, *Antiope*, *Atalante*, *Orphée* et *La Sultane* ont bénéficié des mêmes travaux de modernisation que les unités du type Sirène (ainsi que les *Sibylle* et *Vestale* avant leur perte). Les *Atalante* et *Sultane* opèrent pour l'instant à partir d'Alger mais devraient sous peu gagner Malte. Les *Amazone*, *Antiope* et *Orphée* opèrent à partir de Bizerte, ils devraient eux aussi rejoindre Malte.
 - Les *Méduse*, *Oréade* et *La Psyché* sont basées à Oran.
 - La *Diane* opère à partir d'Alger.
 - Les *Argonaute*, *Junon*, *Cérès*, *Iris*, *Minerve* et *Vénus* opèrent à partir de Malte. Il est envisagé d'envoyer certains d'entre eux patrouiller en Mer Egée si le remplacement des *Caïman* et *Dauphin* devait être retardé (cf. ci-dessus, § A, Classe Requin et ci-dessous, Classe P-611).
 - L'*Orion* reste seul à opérer sur les côtes de Norvège : il a été intégré à la 22^e DSM aux côtés des mouilleurs de mines *Nautilus* et *Rubis*.
- Note – Les sous-marins basés en Méditerranée et non encore modernisés vont l'être au cours du premier semestre de cette année.

Classe L'Aurore

Deux bâtiments type Amirauté de 900 tonnes (treize autres, en construction, ont été abandonnés ou détruits sur cale en juin 1940).

- L'*Aurore* était notre sous-marin le plus moderne en 1940, et sa conception est considérée comme très réussie. Elle a été rééquipée avec des batteries américaines Sargo en octobre 1941, non parce que son jeu de batteries était usagé, mais pour maintenir sa similitude avec la *Créole*. Elle a également reçu en novembre un radar de type 286 PW, comme les bâtiments de la 3^e Flottille d'Extrême-Orient.
- La *Créole*, inachevée, a pu être remorquée en Grande-Bretagne en juin 1940. Elle a ensuite été achevée avec un panache d'équipements britanniques et américains. Son sonar et son radar sont anglais. Ses batteries sont du type Sargo et elle a reçu un calculateur (TDC) Mk.3 similaire à celui que l'US Navy a installé sur un sous-marin de taille équivalente, l'USS *Mackerel*. Le bâtiment, mis en service en septembre 1941, a achevé ses essais opérationnels fin novembre à Casablanca. Il a été évalué en profondeur par des officiers de l'US Navy, désireux de comparer ses performances avec celles de leurs *Mackerel* et *Marlin*. En effet, ces deux sous-marins se situent entre les navires de deuxième classe conçus pour la Méditerranée ou l'action côtière et les navires de première classe.

Note – Les *Aurore* et *Créole* ont été envoyées à Singapour avec les quatre 1 500 tonnes de la 8^e DSM renforcée et deux de nos mouilleurs de mines (cf. ci-dessous).

Classe italienne de 600 tonnes, série Perla

- La *Doris* (ex-*Corallo* italien, capturé le 6 septembre 1940), basée à Casablanca, est affectée à l'entraînement des forces ASM.

Classe britannique P-611

Les Britanniques devaient nous prêter les quatre unités dérivant de leur classe S et commandées en 1939 par la Turquie, formant la classe P-611 : 683 tonnes en surface/856 en plongée, 13,7/10 nœuds, 1 canon de 76 mm et 1 de 20 mm AA, 5 tubes lance-torpilles (4 AV et 1 AR, avec 9 torpilles en tout), 41 hommes d'équipage. Les événements de l'année 1941 dans les Balkans les ont convaincus de faire un geste envers les Turcs, en leur livrant deux de ces quatre sous-marins : les *P-611 (Oruc Reis)* et *P-612 (Murat Reis)*. Nous ne recevrons donc que les *P-614 (ex- Burac Reis)* et *P-615 (ex-Uluc Ali Reis)*, lesquels entreront en service actif respectivement au début mars et au début avril 1942. Ils seront rebaptisés *Morse* et *Narval*. Les équipages qui sont en train de les prendre en main proviennent pour l'essentiel de la *Galatée* et de l'*Ondine*.

C – MOUILLEURS DE MINES (classe Saphir)

Avec six bâtiments, la Marine Nationale mettait en œuvre la plus grande flotte de sous-marins mouilleurs de mines dans les eaux européennes, après la perte par la Royal Navy de quatre bâtiments de classe *Grampus* en 1940 et 1941. Les navires britanniques semblent avoir pâti de leur taille relativement importante, qui résulte en fait de leur système de mouillage de mines, une chaîne sans fin transportée dans la superstructure du bateau. Nos sous-marins utilisent tous le système Normand-Fenaux, avec lequel les mines sont transportées dans des puits situés sur les côtés de la coque. Cela permet à nos sous-marins de 760 tonnes (en surface) de porter 32 mines, contre 50 pour les bateaux britanniques, mais ceux-ci jaugent 1810 tonnes (en surface). Ces performances remarquables expliquent que nos sous-marins mouilleurs de mines soient très demandés.

– Le *Rubis* opère avec la Royal Navy à partir de Dundee. Il a jusqu'à présent été extrêmement efficace dans ses opérations de minage au large des côtes norvégiennes, soit en perturbant le transport du minerai de fer en provenance de Narvik soit en posant des champs de mines anti-sous-marins. Il a été fortement endommagé le 21 août 1941, en torpillant à courte portée un cargo allemand de 4000 tonnes, au large du port d'Egersund. Ses réparations ont duré jusqu'à la fin du mois de novembre, mais il a à présent repris le cours normal de ses opérations.

– Le *Nautilus* opère avec le *Rubis* depuis le mois de juin dernier. Toutefois, l'envoi des *Diamant* et *Perle* en Extrême-Orient nous paraît rendre impératif son retour en Méditerranée. Les Britanniques souhaiteraient en disposer jusqu'à la fin mars voire la fin avril 1942.

– Les *Diamant* et *Perle* avaient tous deux été modernisés à l'occasion d'un grand carénage au cours du premier semestre 1940. La décision de les envoyer en Extrême-Orient après petit carénage (ils naviguent à présent vers Singapour avec les renforts destinés à la 3^e Flottille) a sérieusement réduit nos possibilités de maintenir des opérations offensives de mouillage de mines sur le théâtre d'opérations méditerranéen.

– Les *Saphir* et *Turquoise*, qui opèrent à partir d'Alger ou Benghazi, ont été successivement modernisés au cours de l'année 1941. Ils n'auront pas besoin de grand entretien avant octobre 1942 pour le premier, début 1943 pour le second.

– L'*Emeraude*, premier sous-marin de la classe du même nom (860 tonnes, dérivée de la classe Saphir), en cours de construction en juin 1940, a été détruit sur cale.

D – CROISEUR SOUS-MARIN (classe Surcouf)

La Marine Nationale ne met en œuvre qu'un croiseur sous-marin, le *Surcouf*. Après une importante modernisation aux chantiers navals américains de Mare Island, ce navire a été envoyé à Papeete. Dès le début de la guerre contre le Japon, il a mené une opération offensive contre l'île de Wake, tout juste conquise par les Japonais, et a semble-t-il sérieusement affecté le moral ennemi à cet endroit, tout en lui infligeant des pertes notables.

Le *Surcouf*, à présent en patrouille, sera placé sous commandement tactique de l'US Navy. Etant donné sa taille, il ne doit pas être utilisé dans des eaux peu profondes. Cette taille et son hangar à hydravions, actuellement inutilisé, en font une arme formidable pour les opérations de troupes spéciales.

E – SOUTIEN TECHNIQUE ET LOGISTIQUE

Le problème principal rencontré une fois que la Marine Nationale eût quitté la Métropole fut celui de la fourniture de batteries. La fréquence des cycles de déchargement/chargement en conditions de guerre soumet en effet les batteries à rude épreuve. Ce problème a été réglé, début 1941, par l'adaptation de batteries de fabrication américaine, dites batteries Sargo. Elles sont plus efficaces que celles que nous utilisions et elles améliorent l'autonomie en plongée de 10 à 20 %.

Un important stock de mines et de torpilles a pu être transféré à temps de Toulon à Oran, Alger et Bizerte, où les stocks d'avant-guerre étaient déjà assez importants. Toutefois, en l'absence de production supplémentaire, nous pourrions nous trouver face à une crise sérieuse début 1943.

– Actuellement, Vickers produit une mine pour sous-marin similaire à la Sautter-Harlé utilisée par la classe Saphir. Cette mine était en fait en production pour un sous-marin mouilleur de mines acquis par la marine turque ! En Extrême-Orient, la Marine Royale Néerlandaise a constitué des stocks pour ses propres sous-marins mouilleurs de mines. Etant donné qu'ils utilisent une mine construite sous licence Sautter-Harlé, avec le même système Normand-Fenaux que sur nos Saphir, les deux sous-marins envoyés en Extrême-Orient devraient pouvoir compter sur les mines néerlandaises pendant un certain temps.

– La question du remplacement des torpilles a été plus difficile à résoudre, même si les stocks de torpilles étaient assez importants. Nos sous-marins utilisent un calibre de torpille différent de celui des bâtiments anglais, néerlandais ou américains. Heureusement, une société américaine a accepté de construire une copie sous licence de la Mk. VIII de 550 mm de la Royal Navy. Cette nouvelle torpille doit être légèrement plus efficace que nos torpilles actuelles et sera disponible à l'automne 1942. Le gouvernement américain a repoussé notre demande d'utiliser leur nouveau système d'amorçage magnétique, car il est considéré comme un équipement trop avancé pour être vendu à un pays étranger. Toutefois, les amorces et détonateurs anglais semblent très fiables.

Etant donné que cette solution résolvait le problème potentiel des torpilles de 550 mm, un choix devait être fait pour nos torpilles de 400 mm. Ces torpilles étaient prévues pour l'attaque des transports et navires civils. L'expérience opérationnelle montre qu'elles ne valent pas la complexité qu'elles entraînent.

Il a donc été décidé de modifier progressivement nos sous-marins pour n'embarquer que des torpilles de 550 mm. Déjà, sept bateaux de la classe Redoutable ont été modifiés, un affût orientable triple de 550 mm remplaçant celui comportant 2 tubes de 550 mm et 2 de 400 mm. Cette modification doit être progressivement appliquée à l'occasion des remises en état complètes à tous les bâtiments de la classe, mis à part ceux du groupe d'Opérations Spéciales. Les cinq bateaux de 600 tonnes du type Amirauté doivent être modifiés pendant les phases d'entretien planifiées pour l'été et l'automne 1942, un affût double de 550 mm remplaçant l'affût orientable triple de 400 mm situé derrière le kiosque. Pour 600 tonnes du type Argonaute et Diane, l'affût orientable double de 400 mm doit être supprimé et deux tubes avant fixes de 550 mm ajoutés, donnant ainsi une salve de proue de 5 torpilles. Cette modification doit intervenir entre le printemps 1942 et le début de l'année 1943 pendant les remises en condition.

Par ailleurs, nos sous-marins bénéficient de l'appui de quatre ravitailleurs : l'*Ipanema*, le *Cap des Palmes*, le *Jules-Verne* et le *Ville de Mons*.

F – DOCTRINE OPERATIONNELLE ET ENSEIGNEMENTS

Nos forces sous-marines ont été utilisées jusqu'à présent de façon très agressive sur de nombreux théâtres d'opérations. La guerre a jusqu'à présent confirmé l'exactitude de notre politique avant-guerre de construction d'une force sous-marine puissante et équilibrée. La force sous-marine constituée avant-guerre a atteint des niveaux importants de compétence et d'expertise professionnelle. Cependant, par comparaison avec les doctrines opérationnelles d'avant-guerre, quelques ajustements importants ont été introduits.

(a) Les distances d'attaque à la torpille ont diminué pour passer de 2 500 m en moyenne au début de la guerre à moins de 1 000 m actuellement. Les commandants de sous-marins sont prêts à attaquer à une portée considérée avant-guerre comme très faible pour maximiser le nombre de coups au but. Ce fait reflète également la grande agressivité des équipages de nos sous-marins.

Toutefois, les limites du bon sens sont parfois franchies. L'attaque à la torpille effectuée par le sous-marin mouilleur de mines *Rubis* fin août 1941 en est un bon exemple. Le *Rubis* a lancé ses torpilles à 200 m de sa cible et a subi en conséquence un choc sévère lorsque les charges ont explosé. Le sous-marin aurait pu être coulé ou forcé de faire surface au milieu d'une formation ennemie. Il ne doit qu'au talent de son commandant et de son équipage d'avoir survécu. Le 21 décembre, le sous-marin *Le Centaure* (classe Redoutable) a attaqué avec succès des navires de guerre japonais en Mer de Chine Méridionale, mais il a été sérieusement endommagé par l'explosion de ses propres torpilles, ayant tiré à moins de 400 m et probablement, selon son commandant, à 350 m.

Je tiens à souligner que dans les deux cas, les attaques ont été couronnées de succès. Le *Rubis* a coulé un grand cargo allemand et *Le Centaure* un porte-hydravions japonais. Nous ne devons pas brider nos commandants de sous-marins, mais j'insiste auprès d'eux sur le fait que ces distances très faibles mettent en danger leurs bâtiments. Il est possible qu'au moins un bateau perdu l'an dernier en Méditerranée ait été mis hors de combat par le choc dû à l'explosion de ses propres torpilles et qu'il ait été forcé à faire surface, pour être rapidement coulé par un chasseur de sous-marins italien².

L'introduction progressive des calculateurs (TDC) fabriqués aux Etats-Unis doit permettre à nos bâtiments d'augmenter quelque peu leur distance de tir, tout en conservant une bonne probabilité d'atteindre le but.

(b) Les sous-marins allemands sont connus pour attaquer les convois de nuit et en surface. Cette option est probablement bonne et les navires d'escorte sont fréquemment mis à rude épreuve pour contrer de telles attaques. Toutefois, il a été jusqu'à présent difficile de reproduire cette tactique. Il n'y a pas de grands convois italiens en Méditerranée depuis la défaite italienne en Afrique du Nord. Les convois attaqués dans l'Adriatique ou entre Tarente et le canal de Corinthe sont d'assez petite taille. En Extrême-Orient, jusqu'à présent, nos sous-marins ont attaqué surtout des escadres de navires de guerre et l'ont fait avec beaucoup de succès. Cependant, nous pensons que le déploiement actuel de l'Armée et de la Marine japonaises rend indispensable de grands convois logistiques. Ils doivent être attaqués. C'est pourquoi nous avons spécifiquement ordonné aux sous-marins de la 2^e Flottille envoyés en

² NDE – Cette hypothèse était en fait dénuée de fondement.

Extrême-Orient de concentrer leur action sur les transports japonais. Ainsi, nous espérons pouvoir attaquer les convois ennemis de la même façon que les U-boots attaquent les nôtres.

(c) L'ennemi améliore progressivement ses forces anti-sous-marines. Nos sous-marins ont découvert qu'il est nécessaire d'opérer à la profondeur maximale pour échapper aux grenadages. Grâce aux importantes marges de sécurité utilisées dans les conceptions avant-guerre, nous évaluons les profondeurs opérationnelles maximales aux chiffres suivants :

- pour les bateaux construits pour une limite de 85 mètres, autorisation est donnée d'opérer à 100 mètres, mais en aucun cas en dessous de 115 mètres.
- pour les bateaux construits pour une limite de 100 mètres, autorisation est donnée d'opérer à 120 mètres, mais en aucun cas en dessous de 140 mètres.

(d) Comme dans le conflit précédent, il a été constaté que les sous-marins peuvent être une arme anti-sous-marine efficace. C'est particulièrement important pour nos bâtiments opérant à partir de Dundee. Les trois en cours de modernisation au chantier naval de Portsmouth (Etats-Unis) ont en conséquence été rendus le plus silencieux possible. Le calculateur (TDC) a été modifié pour pouvoir gérer la manœuvre gyroscopique des torpilles dans le plan vertical. Nous espérons que nos sous-marins, opérant submergés à leur vitesse minimale (2 nœuds), pourront détecter des sous-marins ennemis naviguant en surface à une distance relativement importante (jusqu'à 13 500 m) puis s'approcher pour passer à l'attaque.

(e) Les sous-marins sont extrêmement efficaces pour les Opérations Spéciales. Ils peuvent débarquer des hommes avec toute la discrétion nécessaire et même transporter des quantités notables d'armes et d'équipements. C'est un élément important pour soutenir nos forces opérant dans les territoires occupés par l'ennemi.

G – EVALUATION GENERALE DE NOTRE FORCE DE SOUS-MARINS ET OBSERVATIONS

Des 79 sous-marins disponibles ou en cours d'achèvement à la fin 1939, la Marine Nationale n'en met plus en œuvre à présent que 52. Quatre ont été sabordés en 1940, cinq ont été désarmés (ou vont l'être sous peu) et dix-huit ont été perdus en action, témoignage de la bravoure et de l'agressivité des équipages de nos sous-marins. Des 52 bâtiments restant, trois sont en cours de modernisation à Portsmouth (tous de la classe Redoutable). Cela nous laisse 49 unités opérationnelles, auxquelles il faut ajouter le *Doris*, basé à Casablanca comme bateau d'entraînement des unités ASM.

Les 49 bateaux opérationnels sont déployés comme suit :

- 5 (deux 1 500 tonnes, un 600 tonnes et deux mouilleurs de mines) opèrent avec la Royal Navy à partir de Dundee.
- 27 opèrent en Méditerranée et Mer Egée (20 navires d'attaque de 600 tonnes, deux de 1 100 tonnes, deux mouilleurs de mines et trois 1 500 tonnes utilisés pour les opérations spéciales).
- 14 opèrent ou vont bientôt opérer en Extrême-Orient (10 du type océanique, deux de deuxième classe modernes et deux mouilleurs de mines).
- Un (le *Surcouf*) opère dans le Pacifique Sud et Central.
- Deux 1 100 tonnes servent aux écoles à Casablanca.

Cette répartition indique clairement notre priorité stratégique actuelle. Il faut noter que nous allouons un nombre considérable de nos bateaux les plus efficaces au théâtre d'opérations d'Extrême-Orient. Vu nos priorités stratégiques nationales, l'importance de cet effort ne peut qu'être remarquée par nos alliés. De plus, un effet indirect de notre important déploiement en

Méditerranée a été de soulager la Royal Navy jusqu'à un certain point. La décision récente de cette dernière d'allouer la X^e Flottille de Sous-Marins à la défense de Singapour aurait été impossible sans notre forte implication dans la guerre sous-marine en Méditerranée.

Maintenir un tel effort sur le long terme n'est pas possible sans mettre en service de nouveaux bâtiments. Toutefois, les perspectives sont médiocres.

– Le gouvernement britannique a accepté de prêter quatre sous-marins de classe "S" construits dans le cadre des programmes War Emergency/1941. Ils ne seront pas livrés avant la fin du printemps 1942 et probablement en janvier 1943 pour le dernier. De plus, ces bateaux ne sont pas à considérer comme de nouvelles unités, mais plutôt comme des remplacements pour quatre des bateaux de classe Ariane opérant actuellement d'Alger et qui, ayant été lancés entre 1925 et 1927, seront usés jusqu'à la corde au printemps 1943.

– Le gouvernement britannique a également accepté de nous louer au moins deux petits sous-marins de classe "U" fin 1942 / début 1943. Ici aussi, ces deux bateaux doivent être vus comme des remplacements pour nos plus anciens bâtiments de 600 tonnes (*Galatée* et *Sirène*) plutôt que comme du sang neuf. L'Amirauté britannique nous a fait comprendre que d'autres submersibles de classe "S" et "U" pourraient être disponibles dans le cadre des Programmes 1942, mais qu'ils ne seraient pas disponibles avant début 1944 au mieux. De plus, aucun sous-marin équivalent à nos Océaniques n'est actuellement en construction dans les chantiers navals anglais. La classe "T" est sensiblement plus petite et son programme a souffert de divers retards, au point que la Royal Navy risque de ne pouvoir respecter ses prévisions pour le déploiement de cette classe. La situation va probablement s'améliorer à la fin 1943 ou au début 1944, mais il n'est pas envisageable de nous voir allouer un tel navire avant la fin de l'année 1944.

– Les négociations avec le gouvernement américain ont été encore moins productives jusqu'à présent. L'US Navy a proposé de nous céder quelques vieux bâtiments de classe "R" ou "S". Nous estimons que deux sous-marins de classe "S" pourraient avoir un intérêt comme navires d'entraînement pour la flottille de Fort-de-France. Toutefois, ils n'ont aucun potentiel en opérations. Le gouvernement américain a jusqu'à présent repoussé nos demandes d'achat d'au moins deux de leurs nouveaux sous-marins, en cours de construction, qu'ils qualifient de "sous-marins d'escadre" et qui sont proches de nos Océaniques et certainement plus modernes.

– D'un autre côté, les officiers sous-mariniers américains ont été très intéressés par notre expérience du combat et ont suivi de près la mise au point et les essais de la *Créole*, car celle-ci est proche d'un modèle qu'ils sont en train d'introduire. Si ce "petit" sous-marin américain devait être construit en grandes quantités, nous pourrions espérer acquérir ou louer au moins six unités. Toutefois, aucune décision n'a été prise jusqu'à présent sur ce point et l'US Navy semble partagée sur cette question. Les officiers venant de l'arme sous-marine soutiennent clairement la construction d'un submersible dérivé de la classe Marlin/Mackerel comme complément de la classe actuelle SS-212 Gato. Les officiers supérieurs en charge de la mobilisation industrielle s'y opposent. Le seul officier supérieur qui soutienne fortement la construction de sous-marins de plus petite taille est l'amiral T.C. Hart, actuellement commandant en chef de l'Asiatic Fleet. Si une décision positive pouvait être prise dans les prochains mois, nous considérons que poser notre candidature pour l'acquisition d'au moins six sous-marins de classe Marlin serait de la plus haute importance, et qu'il faudrait la soutenir par les plus grands efforts politiques. Si l'US Navy décidait de ne pas se procurer ce type de sous-marin, nous recommandons de faire pression politiquement pour obtenir deux et peut-être quatre sous-marins de classe Gato pour la mi-1943.

Pour conclure ce chapitre, il faut noter que la Marine Nationale s'est engagée avec la Royal Navy dans le développement de submersibles de très petite taille. Ce programme est fortement soutenu par l'officier supérieur britannique en charge de l'arme sous-marine, l'amiral Max Horton. La compagnie Varley Marine espère livrer au mois de mars prochain le prototype d'une embarcation de 27 tonnes. Si les essais sont concluants, la production sera confiée à Vickers-Armstrong. L'amiral Horton prévoit d'utiliser de tels sous-marins miniatures pour attaquer les navires de ligne de la "Fleet in being" allemande en Norvège. Nous sommes d'accord avec cette idée, mais nous aimerions obtenir au moins six de ces submersibles pour les utiliser pour nos propres Opérations Spéciales.

Troisième partie – SITUATION DE L’AERONAVALE

Avec la perte du *Béarn*, le seul porte-avions de la Marine Nationale, les unités de l’Aéronavale ont dû être redéployées. Avec la mise en service des porte-avions d’escorte construits aux Etats-Unis, la composante basée en mer de l’Aéronavale pourra reprendre une place plus importante.

Voici la situation au 2 janvier 1942.

I – CHASSEURS (5 flottilles, 80 avions)

AC1	dissoute après le naufrage du HMS <i>Eagle</i> , elle sera reconstituée lorsque davantage de porte-avions d’escorte seront disponibles
AC2	16 Grumman G36A/B basée à terre à Tunis
AC3	16 Grumman G36A basée à terre à Tunis
AC10	16 Martin-167 Mod basée à terre à Oran-La Sénia
AC14	16 Grumman G36B en cours de formation à Norfolk pour le porte-avions d’escorte <i>Lafayette</i> .
AC15	16 Grumman G36B en cours de formation à Norfolk pour le porte-avions d’escorte <i>Bois-Belleau</i> .

II – BOMBARDIERS ET BOMBARDIERS EN PIQUE (5 flottilles, 88 avions)

AB5	dissoute après le naufrage du HMS <i>Eagle</i>
AB6	16 Douglas SBD-1 basée à terre à Oran-La Sénia
AB8	20 DB-73 M1/M2 basée à terre à Oran-La Sénia
AB9	20 DB-73 M1/M2 basée à terre à Rhodes (Dodécannèse)
AB12	16 Douglas SBD-3 basée à terre à Tunis et Malte
AB16	16 Douglas SBD-3 basée à terre à Tunis et Malte

Les AB 12 et 16 doivent être redéployées en Crète pour le début de “Croisade”.

III – BOMBARDIERS-TORPILLEURS (5 flottilles, 84 avions et hydravions)

AT4	18 Northrop N-3PB à bord du <i>Commandant-Teste</i> , à destination de Port Blair
AT7	16 Fairey Swordfish basée à terre à Oran-La Sénia
AT11	18 Northrop N-3PB en cours de formation à Alger, pour être déployée à Lesbos
AT17	16 Fairey Swordfish en cours de formation à La Martinique pour les porte-avions d’escorte <i>Lafayette</i> et <i>Bois-Belleau</i>
AT19	16 Fairey Swordfish déployée de Rhodes, Crète et Lesbos pour des patrouilles anti-sous-marines

Bristol étant dans l’incapacité de livrer les Beaufighter que nous avions demandés, nous avons commandé à Douglas 60 bombardier légers A20C modifiés, équipés pour emporter une torpille aérienne (soit la 400 mm française, soit la 18 pouces anglaise) ou des bombes. Trente appareils doivent être livrés avec la verrière du navigateur remplacée par 4 canons Hispano de 20 mm. Ces avions ont reçu dans l’Aéronavale la désignation de DB-73M1 et M2 (M pour “Marine” et non pour “modifié”).

IV - RECONNAISSANCE MARITIME (EXPLORATION) (11 flottilles, 109 avions et hydravions)

E1	8 Hudson III	opérant d'Alger
E5	12 Hudson III	opérant d'Alger
E7	9 Sunderland II	opérant de Dakar
E21	12 Consolidated 28-5MF (PBY-5)	opérant de Dakar
E22	10 Consolidated 28-5MF (PBY-5)	opérant d'Oran/Mers-el-Kébir
E23	12 Consolidated 28-5MF (PBY-5)	opérant de Benghazi/Rhodes
E24	9 Consolidated 28-5MF (PBY-5)	opérant de la Réunion et Diego Suarez
E25	8 Consolidated 28-5MF (PBY-5)	opérant de la Martinique
E29	2 Breguet 521 Bizerte et 3 Hudson	opérant de Saïgon (statut inconnu)
E31	12 A-W Whitley VII ASM	opérant de Casablanca
E33	12 A-W Whitley VII ASM	opérant de Casablanca

V – SURVEILLANCE COTIERE (5 flottilles, 35 hydravions)

S26	8 Grumman JRF-5 (Goose)	opérant de la Martinique
S27	6 Grumman JRF-5	opérant de Cayenne
S28	7 Grumman JRF-5	opérant de Libreville
S30	4 Grumman JRF-5 et 3 Loire 130	opérant de Djibouti
S32	4 Sikorsky JRS-1 ³ et 3 Loire 130	opérant de Nouméa

VI – HYDRAVIONS CATAPULTABLES (pour les croiseurs et les cuirassés) (3 flottilles, 26 hydravions)

HS1	(dissoute au 31-12-41)	Escadrille de servitude du <i>Commandant-Teste</i>
HS2	3 Loire 130 et 3 Vought Kingfisher	opérant de Gibraltar avec le <i>Dunkerque</i> et le <i>Strasbourg</i>
HS3	8 Vought Kingfisher	opérant d'Oran avec la <i>Lorraine</i>
HS4	6 Vought Kingfisher	opérant d'Oran et Alger avec les croiseurs
HS5	4 Vought Kingfisher et 2 Loire 130 et 6	opérant de Scapa Flow avec le <i>Richelieu</i> (HS5) et l' <i>Algérie</i> (HS6)

VII – LIAISONS : TRANSPORT, COMMUNICATIONS ET AVIATION COLONIALE (8 flottilles, 53 hydravions)

Flottilles de transport et de communication

L45	4 LeO H-246, 2 LeO H-470 et 1 Laté 611	opérant de Benghazi.
L46	5 Grumman JRF-5 et 7 J4F-2 (Gosling)	opérant d'Alger
L47	5 Sikorsky S-43 (Baby Clipper)	opérant de Libreville (hydravions appartenant auparavant à la compagnie Aéromaritime).
L48	3 Potez 452 et 4 Loire 130	opérant de Saïgon (statut inconnu)
L49	3 Sikorsky JRS-1 ³ et 4 Grumman JRF-5	opérant de Dakar

Flottilles coloniales

LC4	3 Loire 130, 2 Grumman JRF-5	opérant de Madagascar et des Comores
LC5	5 Loire 130	opérant de Saïgon (statut inconnu)
LC6	3 Grumman JRF-5 et 2 Loire 130	opérant de Papeete.

³ Variante du S-43 produite pour l'US Navy entre 1937 et 1939. Appareils rachetés à l'US Navy pour la MN en 1941.