La flottille capturée

Extraits du rapport d'inspection du vice-amiral Kinzel ¹ au sujet des navires en cours de construction dans les chantiers français et des prises faites dans les différents ports.

La mission dont m'a chargé le *Gross Admiral* Raeder consistait à faire l'inventaire des navires français présents dans les ports conquis par la Wehrmacht et ceux trouvés sur cale ou en achèvement à flot dans les différents chantiers de construction. Ces navires sont déclarés de « bonne prise » et sont à achever pour le compte de la Kriegsmarine.

Ce rapport permet principalement de compléter le travail effectué depuis le mois d'août par mes prédécesseurs et de consolider les exigences de poursuite du travail formulées parfois de façon verbale depuis le mois de juillet, en tenant compte des conditions de l'armistice, mais aussi des résistances des entreprises et des autorités françaises.

Les épaves sont à classer en deux catégories : récupérables ou non récupérables. Les premières sont aussi de « bonne prise » et après réparations seront soit conservées par la Kriegsmarine soit reversées à la Marine Marchande du Reich.

Les épaves non récupérables pourront être démolies pour fournir au Reich des métaux ferreux, non ferreux et des métaux précieux ainsi que des matériels divers, à condition que cette récupération soit rentable et n'apporte aucune gêne à notre effort de guerre.

Herr Doktor Noe ², qui m'accompagnait, vous adressera de son côté un rapport exhaustif sur l'état des ports et chantiers français après les combats du printemps et de l'été et les destructions opérées par l'ennemi.

Il convient de diviser les ports et chantiers en deux catégories : ceux situés dans une zone allant de la frontière belge à l'embouchure de la Loire (comprise) d'une part, et ceux situés au sud de cette zone sur l'Atlantique et sur la Méditerranée.

Dans la première zone, le personnel portuaire et des chantiers n'a pas été évacué par l'ennemi et est demeuré dans les environs de son lieu de travail ou, pour celui de la Basse-Seine, a été évacué vers les départements voisins. La majorité du personnel militaire des trois ports de la Marine Française, Cherbourg, Brest et Lorient, a été évacué, mais cette évacuation n'a pas concerné les ouvriers des constructions navales. Les chantiers situés dans cette zone n'ont pas fait l'objet de destructions systématiques, mais seulement de destructions ciblées concernant des bâtiments de combat sur cale et quelques équipements.

Le personnel dispersé en juin 1940 devra être activement recherché par les services du Gouvernement de Herr Laval afin qu'il regagne son lieu de travail dans les meilleurs délais, s'il ne l'a pas fait de sa propre initiative. Ce retour est indispensable pour faire fonctionner les chantiers et arsenaux, il permettra par ailleurs de contribuer à maintenir l'ordre en évitant le désœuvrement. Pour remercier le gouvernement français de cette collaboration, le Reich pourra, éventuellement, lui rendre quelques bâtiments auxiliaires dont la Kriegsmarine n'aurait pas un usage impératif.

Dans la deuxième zone, l'ennemi a évacué, outre le personnel militaire, les ouvriers spécialisés de la construction navale et leur encadrement. De plus, il a eu le temps d'exécuter des destructions très importantes, qui ont concerné aussi bien les navires et le matériel des chantiers (grues, machines-outils, équipements électriques et stocks divers) que les installations portuaires (grues, bassins de radoub, ponts, pontons-grues, petits remorqueurs et toute la batellerie que l'on rencontre dans un port moderne).

Dans les deux zones, les raffineries et dépôts de carburant, militaires ou civils, demeurés encore intacts après les raids de la Luftwaffe ont été systématiquement incendiés par les Français.

Walther Kinzel, auparavant placé en disponibilité, est nommé le 22 octobre 1940 responsable pour la France du service des constructions (Werftbeauftragter) et des réparations (Oberwerftstab) navales, après avoir effectué une tournée d'inspection depuis le mois de juillet.

² Ancien directeur des chantiers navals de Dantzig.

L'état d'achèvement sur cale de certains navires en construction nous a été communiqué par les responsables des chantiers que nous avons interrogés. Lorsque j'ai évoqué la nécessité de reprendre la construction de l'ensemble des navires sur cale ou en achèvement à flot au profit de la Kriegsmarine, ces responsables m'ont objecté qu'ils ne pouvaient le faire car l'article 6 de la Convention d'Armistice interdit aux industries françaises la construction de matériel de guerre. Il est urgent et impératif que le Reich impose au gouvernement de Herr Laval une modification de cet article pour vaincre cette objection.

Les Anglo-Français ayant choisi de continuer la guerre malgré la série de défaites qu'ils viennent de subir aux printemps et en été, la situation stratégique que cela engendre nous oblige à accroître notre effort de guerre navale et à mettre en chantier un important programme de bâtiments divers. Je préciserai donc dans quels chantiers on pourra placer des commandes afin de réaliser une partie de cet important programme de constructions neuves.

Pour ce faire, il faudra limiter les prétentions du Reichsverkehrministerium ³, qui a récemment manifesté son intérêt pour les navires marchands en construction ainsi que pour cet apport de cales de construction. En première estimation, ce report des constructions civiles doit être tel qu'aucune mise sur cale ne soit entreprise avant le deuxième semestre 1941 et qu'elle soit, de plus, limitée géographiquement au pôle Nantes-Saint-Nazaire ⁴.

Entre Dunkerque et La Pallice, notre avance nous a permis de capturer un nombre important de navires marchands : pétroliers, cargos, remorqueurs et de nombreux bateaux de pêche.

Les pétroliers sont, après réparations, à incorporer dans la Kriegsmarine.

Les cargos pourront être mis en gérance auprès de compagnies de navigation allemande après un éventuel débarquement en Angleterre ou alors affecté sous pavillon de la Kriegsmarine aux liaisons entre les différents ports que nous contrôlons depuis le cap Nord à la Bidassoa.

Les remorqueurs sont à saisir et à classer en deux catégories : ceux de la première seront armés en dragueurs tandis que ceux de la seconde serviront de remorqueurs sous les ordres de nos commandants de port. Ces derniers navires pourront éventuellement conserver un équipage français.

Pour compléter nos flottilles de dragage et nos flottilles de sécurité, on pourra saisir parmi les navires de pêche ceux dont les caractéristiques sont les plus intéressantes.

Mer du Nord, Manche et Atlantique

Dunkerque

Ateliers et Chantiers de France

Les pétroliers La Seine à 26 % d'achèvement et La Saône à 21 % d'achèvement sont à terminer.

La Medjerda à 9 % d'achèvement et La Liamone non encore sur cale pourraient éventuellement intéresser la KM. Mais comme le site des Ateliers et Chantiers de France est, de par sa position près de la jetée Est, très vulnérable aux tirs de navires ennemis, je recommande uniquement la poursuite des deux pétroliers de construction avancée ⁵.

Chantier Ziegler

³ Ministère des transports allemand.

OTL (Our Time Line – Historiquement) – En décembre 1940 sera placée la commande de huit cargos de 11 000 tonnes de port en lourd (deux aux ACL Saint-Nazaire et huit à Penhoët, commande réduite respectivement à un et deux cargos), neuf cargos de 9 300 tonnes de port en lourd (sept aux ACL Saint-Nazaire et deux à Penhoët, commande réduite ensuite à trois cargos aux ACL), deux cargos de 7 300 tonnes de port en lourd (Penhoët) et deux paquebots mixtes de 8 500 tonnes de port en lourd aux Chantiers de Normandie (commande annulée). Les deux 7 300 tonnes seront retrouvés sabordés en Loire, un des 11 000 tonnes en achèvement à flot à Saint-Nazaire et les autres navires encore sur cale. Tous seront achevés et livrés à la Marine Marchande.

OTL – La Seine et La Saône, rebaptisées respectivement Rheinpfalz et Storman par l'occupant, seront sabotées sur cale à l'explosif en 1945. Elles sont néanmoins récupérées et achevées. Louées dans un premier temps à la Marine Marchande, elles feront ensuite une longue carrière dans la Marine Nationale. La construction des deux autres ne sera pas poursuivie pendant la guerre, La Medjerda sera démantelée en 1951 et la construction de La Liamone annulée la même année.

Deux petits remorqueurs à moteur de 430 CV, *Tracteur I* et *Tracteur II*, sont sur cale pour un armateur français, ils sont à achever ⁶.

Le chantier de Bordeaux ayant été entièrement détruit par les Français, il convient de transférer aux Chantiers Ziegler les matériaux retrouvés et destinés à la construction de trois remorqueurs à vapeur de 300 CV destinés à la Marine Française, afin de les faire construire pour notre compte ⁷.

Epaves

Parmi les navires coulés, pourront être réparés et réarmés par la Kriegsmarine les navires suivants : dragueurs Jacques Cœur, Saint Benoît, Saint Joachim et Dijonnais, pétrolier Salomé, paquebot transmanche Côte d'Azur, cargos Cap Tafelneh et Saint Octave, remorqueurs Batelier, Bélier, Costaud, Dogue, Eclusier, Hercule, Le Puissant, Le Robuste, Risban et Trapu et remorqueurs fluviaux Chalampé, Colmar, Cuvier, d'Alambert, Haguenau, Loire, Mulhouse, Pasteur et Richelieu. Les autres épaves devront être démolies pour récupération de l'acier et des métaux précieux. Sur la plage de Malo les Bains, se trouve l'épave du torpilleur Adroit coupé en deux par l'explosion de ses soutes avant. Il convient de débarquer les tubes lance-torpilles, la pièce de 130 mm arrière, les deux pièces de 37 mm CAS et les munitions correspondantes pour un réemploi en défense des côtes. Les grenades ASM sont aussi à débarquer pour éviter un accident éventuel.

Boulogne sur Mer

Parmi la douzaine d'épaves qui y sont coulées, le patrouilleur *La Lorientaise* ⁸, sabordé sur le slip lors de l'évacuation de la ville, les remorqueurs dragueurs *Barfleur* et *Orme* et le dragueur-auxiliaire *Christiane-Cécile* sont à récupérer.

Dieppe

Les dragueurs auxiliaires *Etienne Rimbert* et *Madeleine-Louise* sont à renflouer et à réarmer. Le port est encombré de cargos coulés par la Luftwaffe mais je suis aux regrets de signaler que parmi ces navires se trouvaient deux navires-hôpitaux anglais, *Maid of Kent* et *Brighton*. Devant le premier des deux, un train sanitaire a été entièrement détruit ; 400 cadavres en ont été retirés.

Fécamp

Chantiers de Normandie

Les chasseurs de sous-marins à coque en bois *CH 45* à 41 % d'achèvement, *CH 46* à 36 % d'achèvement, *CH 47* à 6 % d'achèvement et *CH 48* à 5 % d'achèvement, sont à terminer, puis à armer en dragueurs de mines ⁹. À noter que le *CH 44*, pratiquement terminé, a été évacué par les Français à La Rochelle (voir le paragraphe concernant ce port).

Le Havre

Forges et Chantiers de la Méditerranée à Granville

Les chasseurs de sous-marins à coque en acier *CH 17* à *CH 21*, de 6 à 8 % d'achèvement, sont à terminer de la même façon que les unités de Fécamp ¹⁰.

OTL – Rebaptisés respectivement *Pelzerhaken* et *Dieksand*, le *Tracteur I* deviendra soviétique en 1945 tandis que le *Tracteur II*, sabordé à Saint-Malo, deviendra après guerre le *Tracteur*.

OTL – Les Allemands ayant décidé de transférer cette construction de Bordeaux à Dunkerque pour consacrer les FCG à des missions d'entretien des navires allemands, en particulier les forceurs de blocus, basés sur le port girondin, le *Damgast* ex *Brusq* sera retrouvé coulé dans le port de Dunkerque presque achevé tandis que le *Tossens* ex *Lamalgue* et le *VI* ex *Zarzouna*, toujours sur cale, seront gravement endommagé par dynamitage. Tous trois seront réparés, achevés et rétrocédés au Ministère de la France d'Outremer sous leurs noms d'origine.

Ancien chalutier anti sous-marins acheté à la Grande-Bretagne, il avait été gravement avarié le 26 avril en grenadant par erreur l'épave de son homologue britannique *HMS Peridot*.

OTL – Achevés comme dragueurs de mines RA 2, RA 6, RA 7 et RA 8 en 1941 et 1942. Le RA 2 se perd sur une mine au large d'Ostende. Les autres sont sabordés sur la Seine en région parisienne et démolis après guerre.

OTL – Les *CH 17* et *CH 18* sont achevés en dragueurs de mines *RA 3* et *RA 4*. Le *RA 4* sera sabordé sur la Seine en région parisienne, tandis que le *RA 3* sera récupéré à la Libération. Le *CH 19* devenu le *RA 5* sera sabordé à Fécamp

Les deux paquebots transmanche *Vichy* et *Londres* sont à achever comme mouilleurs de mines. Il est possible d'y faire construire un chaland-pétrolier et deux KFK ¹¹.

Chantiers Augustin Normand

Quatre sous-marins de la classe « La Créole » y sont en construction sur cale. L'un d'eux, *La Bayadère* à 62 % d'achèvement, bien que dynamité sur cale, peut être achevé. Les trois autres, *L'Artemis* à 11 % d'achèvement, *L'Hermione* à 8 % d'achèvement et *La Gorgone* à 5 % d'achèvement, ne sont pas susceptibles d'être achevés dans un délai raisonnable. Leur construction devra être poursuivie seulement pour permettre leur lancement afin de libérer les cales de construction ¹².

Un chalutier de 32 m, le *Carrelet*, est sur cale. Il faut le faire achever comme KFK ¹³. Il est possible de faire construire là quatre autres chalutiers patrouilleurs type KFK ¹⁴.

Epaves

De nombreuses épaves sont présentes en rade et dans le port, mais elles ne présentent que peu d'intérêt à l'exception du dragueur *La Bretonnière* et du remorqueur-dragueur *Zébu* ¹⁵. Contrairement à ce que prétend la Luftwaffe, le grand paquebot transatlantique *Paris* n'a pas été coulé par ses bombardiers, mais a chaviré lors d'un incendie accidentel en 1939 ¹⁶. Son renflouement ne présente pas d'intérêt, car il immobiliserait durant de long mois des moyens en matériels et personnels importants. De plus, le Reich dispose de nombreux paquebots transatlantiques, plus modernes, actuellement sans emploi par la force des choses.

Le Trait

Ateliers et Chantiers de la Seine-Inférieure (Chantiers Worms)

Quatre sous-marins de la classe « La Créole » y sont sur cale. *La Favorite* à 37 % d'achèvement et *L'Africaine* à 33 % d'achèvement sont à achever, ainsi que *L'Andromaque* à 17 % d'achèvement qui avait été dynamitée sur cale. A contrario, *L'Armide* à 4 % d'achèvement est à démanteler pour libérer sa cale de construction ¹⁷.

Trois pétroliers de la Marine française sont sur cale, *La Charente* à 24 % d'achèvement, *La Mayenne* à 17 % d'achèvement et *La Baïse* à 9 % d'achèvement, ils peuvent être achevés comme bâtiments-bases pour U-Boote ¹⁸, mais la priorité doit être de libérer les cales de construction.

La Kriegsmarine doit profiter des capacités de ce chantier pour y faire construire quatre chalands-

en 1944, relevé et achevé après guerre pour la Marine Nationale. La construction du *CH 20* sera abandonnée tandis que le *CH 21* deviendra le *RA 8*, sabordé sur cale à Choisy le Roi en août 1944 lors de son carénage, réparé et remis en service dans la Marine Nationale.

KFK (Kriegsfischkutter) : patrouilleur construit sur des plans dérivés de ceux de chalutiers. OTL : Cette commande sera effectivement passée fin 1940 puis annulée en 1941.

OTL – Les chantiers ne poursuivirent pas la construction de *La Bayadère*, de *L'Hermione* et de *La Gorgone* comme le demandaient les Allemands, mais les dépecèrent sur cale. *L'Artémis* sera lancée le 28 juillet 1942 puis remisée dans le canal de Tancarville où elle recevra quelques obus allemands en septembre 1944. Elle sera achevée après la guerre par Dubigeon.

OTL – Devenu l'UJ 1425 de la 14^e UJ Flottille, il sera récupéré en 1945 et remis en pêche.

OTL – Comme aux FCM, cette commande sera passée puis annulée.

OTL – Renfloué par la Kriegsmaine, il est réparé et reconfiguré en remorqueur affecté à la capitainerie militaire du port de Saint-Malo.

Le 18/04/1939. Lancé à la veille de la guerre de 14/18, n'est achevé qu'en 1921. OTL – Son épave sera démolie sur place en 1947.

OTL – La Favorite devenue l'UF 2 sera remorquée en novembre 1943 en Allemagne et achevée comme sous-marin d'entraînement sans armement. Coulée le 5 juillet 1944 lors d'un bombardement à Gdynia, elle est signalée aux mains des Russes à Memel en 1948. L'Africaine devenue l'UF 1 sera sabotée sur cale en août 1944, réparée et achevée pour la Marine Nationale. La construction de L'Andromaque et de L'Armide sera abandonnée. Retrouvées toujours sur cale en 1944, elles seront démolies.

OTL – *La Charente* est devenue l'*Ostfriensland*, achevée après avoir été conduite aux chantiers Blohm & Voss à Hambourg. Elle sera récupérée à la Libération, reprendra son nom et naviguera pour la Marine Nationale. Les Allemands laisseront en 1941 les deux autres au Gouvernement Français. Sabotées sur cale en août 1944, elles seront réparées et achevées, puis louées à la Marine Marchande avant d'être reprises par la Marine Nationale.

citernes non automoteurs de 700 tonnes de port en lourd et trois transports de 1150 tonnes de port en lourd ¹⁹.

Grand Quevilly

Chantiers de Normandie

Les cargos Lyon, Daphné, le charbonnier Y9 et le chalutier Islande sont à achever comme transports 20

Il est possible d'y faire construire quatre chalutiers patrouilleurs type KFK ²¹ et six pétroliers de 2 500 tonnes de port en lourd ²².

Basse Seine

L'épave du remorqueur *Râblé* est susceptible d'être récupérée pour le compte de la Kriegsmarine.

Région Parisienne

Chantiers Navals Franco-Belges, à Villeneuve la Garenne

Un remorqueur à vapeur de 300 CV, le *Chaara* ²³, et quatorze remorqueurs à moteur de 160 CV, repérés comme remorqueurs 1 à 14 ²⁴, sont sur cale pour la Marine Française, il convient de les faire achever.

Une citerne à eau de 200 tonnes de port en lourd, le *Déluge*, destinée à la Marine Française, a été sabordée devant le chantier. Il convient de la relever pour la réparer et la mettre en service ²⁵.

On pourra faire construire dans ce chantier trois remorqueurs à moteur de 550 CV classés « remorqueurs de mer ».

Ateliers et Chantiers de Choisy le Roi

Cinq remorqueurs à moteur de 120 CV, les *Brégançon*, *Léoube*, *Pescade*, *Saire* et *Tenarde*, destinés à la Marine Française y sont en construction, nous devons les faire achever ²⁶.

De même que les Chantiers Navals Franco-Belges, ce chantier peut construire trois autres remorqueurs à moteur de 550 CV ²⁷.

Chantiers de la Haute-Seine, à Villeneuve le Roi

Sept remorqueurs à moteur de 60 CV, les *Bouc*, *Cormorandière*, *Dalat*, *Koudiat*, *Ouakam*, *Poutou* et *Zarzis*, sont en construction pour la Marine Française dans ce chantier. Il convient de les faire

OTL – Un seul des chalands-citernes avait été lancé à la Libération mais n'avait pas été mis en service. Les autres et les transports ont été retrouvés sur cales, achevés et versés à la Marine Marchande.

OTL – L'*Islande* servira comme transport sous le nom d'*Island* avant d'être récupéré à la Libération et mise à la pêche comme *Islande*. Le *Lyon* devenu le *Johannisberger* sera coulé par le sous-marin russe *M 174* près de Kirkeness le 16 mars 1943. Le charbonnier, baptisé *Niobé*, ne sera lancé qu'en 1946 et la *Daphné* en 1947.

OTL – Comme pour les FCM, commande passée puis annulée. Pour ce chantier, le nombre de KFK commandé n'est pas connu exactement, certains documents parlent de quatre, d'autres d'un seul.

OTL – Deux seront sabordés en Seine et deux retrouvés sur cale. Tous les quatre seront achevés pour la Marine Marchande. La commande des deux derniers sera annulée.

OTL – Basé par les Allemands à la Pallice sous le nom de *Herta*, il sera retrouvé à la Libération et naviguera pour la Marine Nationale sous son nom primitif.

OTL – Toujours sur cale en 1944, ils seront achevés après guerre tant pour la Marine Nationale que pour le ministère de la France d'Outremer (anciennement ministère des Colonies).

OTL – Mise en service après renflouement et réparations à Lorient sous le nom d'*Elfriede*. Retrouvée à flot à la Libération elle reprend son nom de *Déluge* et navigue pour la Marine Nationale.

Achevés entre septembre 1941 et mai 1942, comme *Rosheim*, *Pfalsburg*, *Wörth*, *Gravelotte* et *Niederbronn*. Le *Pfalsburg* se perd le 7 mai 1943 sur une mine allemande devant La Pallice, les *Rosheim* et *Worth* sont récupérés à Lorient et rebaptisés *Lézard* et *Hippocampe* tandis que *Gravelotte* est retrouvé coulé à Camaret, relevé il est remis en service comme *Hanneton*. Le *Niederbronn* retrouvé coulé à Lorient sera relevé et démoli,

OTL – Trois remorqueurs sont effectivement construits aux Franco-Belges tandis que la commande placée à Choisy Le Roi est transférée à la Compagnie Générale H.P.L.M. à Rouen. Les six seront retrouvés en achèvement à flot dans leur chantier, sauf un sabordé près de Rouen en cours d'essais. Tous seront achevés, quatre pour la Marine Nationale et deux pour les Ponts & Chaussées.

achever 28.

Ce chantier peut recevoir la commande de quatorze remorqueurs de 500 CV, de même coque que les précédents mais à superstructures réduites car classés « de rade » ²⁹.

Sartrouville et Meulan

Les Chantiers Jouet et Cie, à Sartrouville, et les Chantiers Navals de Meulan, tous deux spécialisés dans la construction d'embarcations de plaisance et de canots à moteur, avaient respectivement reçu en juin 1937, d'un armateur grec, la commande de deux et quatre vedettes rapides lance-torpilles. Cinq autres devaient être fabriquées à Antibes aux Chantiers Romano et une en Grande-Bretagne. Fin 1937, l'armateur grec avait fait transférer la construction de la vedette prévue en Angleterre aux Chantiers de Meulan, portant le nombre de vedettes à construire à cinq. D'après les renseignements que j'ai obtenus de la direction du Chantier de Meulan, une vedette avait été livrée à Marseille mais l'armateur grec n'avait pu en prendre possession, car elle avait été saisie par l'Administration des Douanes. Toutes étaient en fait construites pour le gouvernement républicain espagnol. Ces vedettes de 30 tonnes à coque en bois étaient dénommées « 40 K », car elles devaient atteindre une vitesse en opérations de 40 nœuds et, sans armement, une vitesse de 48 nœuds aux essais.

Comme elles n'étaient pas destinées à la Marine Nationale française, elles n'ont subi aucune destruction. Il y là six vedettes à récupérer. Il faudra cependant que les services techniques étudient la possibilité du remplacement des tubes lance-torpilles de 45 cm montés d'origine par du matériel allemand de 53,3 cm, car je doute que le gouvernement du général Franco puisse nous approvisionner de façon régulière en torpilles de 45 cm 30.

Le Chantier Naval de Meulan offre toutes les possibilités pour que l'on puisse y placer la commande de vedettes de secours d'aviation destinées au service de sauvetage des aviateurs tombés en mer de la Luftwaffe (*Flugbetriebsboote*) : à savoir dix vedettes de la série 101 (20,23 m - 2 400 CV), vingt de la série 201 (20,40 m - 2 600 CV) et huit de la série 301 (30,40 m - 2 600 CV) 31 .

Cherbourg

L'Arsenal avait en construction trois sous-marins océaniques de 1 800 tonnes, les *Roland-Morillot*, *La Praya* et *La Martinique*. Le premier a été éventré avec une grenade ASM, le deuxième a été incendié tandis que le troisième, peu avancé, a été saboté plus hâtivement. Ces trois bâtiments doivent être considérés comme irrécupérables.

Dans l'arsenal, seuls quelques petits remorqueurs et quelques citernes ont pu être récupérés. Tous les autres bâtiments capables de faire la traversée sont passés en Angleterre en emmenant un personnel nombreux.

Il conviendra de faire construire par le Service des Constructions Navales de cet arsenal trois

OTL – Achevés entre septembre et novembre 1941 sous les noms de *Helga*, *Ingrid*, *Maria*, *Koudiat*, *Irmgard*, *Heidi* et *Zarzis*. Le *Koudiat*, retrouvé coulé à Lorient, et le *Heidi* seront reversés à la Marine marchande sous les noms de *Koudia* et *Heidi* tandis que les *Zarzis*, coulé à Brest, *Helga*, coulé à Lorient, *Ingrid et Irmgard*, retrouvés à flot à Lorient, *Maria*, coulé à Brest, referont ensuite carrière dans la Marine Nationale.

OTL – Six remorqueurs seront livrés. Un sera coulé au Havre, mais récupéré à l'instar de treize autres. Deux seront versé à la Marine Marchande et les douze autres à la navigation fluviale sur le Rhin ou la Seine.

OTL – Les Allemands exigèrent en juillet 1940 la livraison d'une des deux vedettes de Sartrouville, de deux des quatre vedettes de Meulan, mais seulement une de chaque chantier fut livrée sous les marques de coque SA 1 puis FH 24 et SA 5 puis FK 2. Ces deux vedettes seront coulées au Havre lors des combats de 1944. Le sort des quatre vedettes non-livrées est inconnu. (A noter que certains sites internet les rebaptisent SA 01 et SA 05 contrairement au *Die Deuschen Kriegeschiffe 1815-1915* rédigé par Erich Gröner, la bible sur la Kriegsmarine).

OTL – Les vedettes de la série 101 furent toutes livrées et réparties sur les littoraux atlantique, méditerranéen et de la Manche comme FL.F 101 à FL.F 110. Cinq vedettes de la série 201, les FLF 201 à 205, furent livrées et réparties sur les littoraux de la Manche et de la Méditerranée. Deux autres, retrouvées inachevées à Meulan, furent achevées dans le même rôle en 1945 pour la Marine française comme V 130 et V 131. Les treize autres ne seront pas construites. Les huit vedettes de la série 301 seront retrouvées inachevées à Meulan. La Marine française, dans un premier temps, décidera d'en faire achever six dans leur emploi initial et d'en faire modifier deux en vedettes lancetorpilles. Pour des raisons budgétaires, elle se résoudra à ne conserver que deux vedettes en version secours en mer, rebaptisées V 120 et V 121, et les deux lance-torpilles sous l'appellation VLT 1 et VLT 2.

remorqueurs à vapeur soit de 600 CV soit de 300 CV ³².

Granville

Le transbordeur *Holland* a été capturé.

Caen

À Blainville, un chantier naval fermé en 1935 mais maintenu en réserve, est susceptible d'être remis en route à moindre frais. Comme le site des ACF à Dunkerque est trop vulnérable, on doit transférer sur ce site de Blainville le personnel non indispensable à la poursuite des deux grands pétroliers et y entreprendre dans les plus brefs délais la construction de dix citernes à huile de graissage de 600 tonnes de port en lourd ³³.

Saint-Malo

Le mouilleur de mines auxiliaire X 31 *La France* ³⁴, le dragueur auxiliaire *Adolphe Le Prince* et le cargo *Normand* sont tombés entre nos mains.

Morlaix

Dans ce port ont été capturés un remorqueur de la compagnie Les Abeilles et les caboteurs *Cotentin* et *Renée Marguerite*.

Brest

Il n'y avait dans ce port qu'un seul bâtiment en construction, le navire de ligne de 35 000 tonnes *Clemenceau*. A seulement 10 % d'achèvement, il ne présente aucun intérêt pour la Kriegsmarine. Néanmoins sa construction devra être poursuivie de manière à libérer son bassin pour permettre le carénage d'une de nos grandes unités lors de leurs escales futures dans le port de Brest.

Quatre sous-marins océaniques de 1 500 tonnes, les *Achille*, *Agosta*, *Ouessant* et *Pasteur*, en grandes réparations, ont été sabordés dans la Penfeld. Ils devront être renfloués pour dégager leurs postes d'amarrage, mais ne semblent pas être récupérables ³⁵.

L'aviso *Etourdi*, le mouilleur de mines auxiliaire *Alexis de Tocqueville*, le patrouilleur auxiliaire *Mouette* et les dragueurs auxiliaires *Trouville*, *Roche Noire* et *Flamant*, incapables d'appareiller lorsque la Marine Française a évacué Brest, ont été sabordés conjointement avec le vieux pétrolier *Dordogne* en cours de condamnation. Il faut disjoindre le pétrolier dont le renflouement n'est absolument pas prioritaire car son épave, rompue en deux parties, est de l'autre côté de la rade, près de l'île Longue. Le mouilleur de mines auxiliaire *Alexis de Tocqueville*, le patrouilleur auxiliaire *Mouette* et les dragueurs auxiliaires *Roche Noire* et *Flamant* sont récupérables, mais les trois

OTL – Ce projet de construction ne sera jamais concrétisé par une commande.

Après la livraison, fin 1934, du contre-torpilleur *Le Terrible*, ce chantier avait été mis en sommeil à cause de la crise de la construction navale résultant de la crise mondiale de 1929. OTL – La solution ici proposée sera appliquée, mais aucune des dix unités n'entrera en service pour l'Allemagne. La plus avancée n'avait pas encore commencé ses essais quand elle fut sabordée le 6 juin 1944. Les citernes seront achevées après la guerre pour la Marine Nationale, la Marine Marchande et une compagnie étrangère.

FTL – Lors des enquêtes diligentées par le ministère de la Marine Marchande après guerre pour retrouver les navires pris par l'occupant, l'épave de *La France* sera identifiée parmi les navires sabordés à Lagrange. Le navire cité par l'amiral Kinzel était en fait l'*Emile Solacroup*, un petit paquebot faisant le service des îles du Ponant, envoyé de Brest vers Le Havre pour l'évacuation de ce port. Victime d'une avarie de machine, il s'était réfugié à St Malo où il était tombé ensuite aux mains des Allemands.

OTL – *La France* est capturée par les Allemands à Saint Malo en juin 1940 qui l'affectent aux liaisons entre ce port et les Iles Anglo-Normandes en 1942. Ce transbordeur est coulé le 18/06/1944 lors d'une traversée Jersey – Saint Malo par l'aviation alliée. L'*Emile Solacroup* survivra à la guerre.

OTL – Une de ces coques sera remorquée à Bordeaux pour servir de centrale flottante pour recharger les batteries des sous-marins italiens basés dans ce port. Après la guerre, la France remorquera une autre de ces coques à Bordeaux et ces deux ex-sous-marins, *Agosta* et *Ouessant*, serviront de flotteurs à un ponton de relevage. La batterie de l'*Ouessant*, d'un nouveau modèle, sera dissimulée aux Allemands durant toute l'occupation et sera utilisée comme alimentation de secours durant plusieurs décennies dans un central téléphonique parisien.

derniers sont de peu d'intérêt pour la Kriegsmarine et pourraient être rendus au Gouvernement de Herr Laval pour assurer le ravitaillement de la population.

En divers points du port, on trouve de vieux bâtiments condamnés depuis des années : croiseurs-cuirassés *Waldeck Rousseau*, *Trementin* ³⁶ et *Gueydon*, avisos *Laffaux* (ex *Verdun*), *Lunéville*, *Aisne* et *Oise*, ponton-caserne *Armorique* ³⁷ et même une canonnière-cuirassée de 1866, le *Refuge*. Tous ces bâtiments sans valeur militaire sont à flot, à l'exception du *Waldeck Rousseau* qui repose sur le fond à son poste de mouillage en rade : cette vieille coque nécessitait un pompage périodique pour combattre quelques entrées d'eau dans ses fonds. Cette opération n'a pu être poursuivie après la chute de la place, car les officiers de la Herr ont interdit toute circulation d'embarcation dans la rade! En dehors de l'utilisation d'un des pontons-casernes comme bâtiment-base au profit d'une escadrille de surveillance qu'il est prévu de baser à Brest, je ne vois aucune utilisation possible pour ces vieilles coques ³⁸. Dans le Goulet, se trouve la coque d'un vieil aviso-dragueur, l'*Impétueuse* ³⁹, échoué sur la plage de Trégana (Porsmilin). Il ne s'agit pas d'une perte de guerre, mais d'un événement de mer fortuit : rupture de sa remorque alors qu'un remorqueur la conduisait vers un chantier de démolition avant le début de la guerre. Comme son renflouement ne présentait aucune priorité après le début du conflit, les Français l'ont laissé sur place. Cette unité ne présente aucun intérêt militaire, mais elle peut être recyclée en bâtiment de servitude.

Les reconnaissances aériennes avaient signalé la présence d'un torpilleur en cale sèche. Ce bâtiment, le *Cyclone*, auquel manquait son étrave suite aux combats devant Dunkerque a pu appareiller en remorque ⁴⁰.

Nous avons saisi dans ce port trois navires mouilleurs de filets, les *Victorieuse*, *Prévoyante* et *Titan*, le ravitailleur d'hydravions Pétrel 5 ⁴¹, plusieurs remorqueurs de diverses puissances et des citernes à eau. Ces navires ont été sabordés ou sabotés à des degrés divers. Ils pourront être remis en état dans leur rôle d'origine, sauf les remorqueurs *Athlète* et *Lutteur* qui pourraient intégrer une flottille de surveillance ⁴². Ont été également saisis les cargos *Saint Palais* et *Brest*.

Le long du quai de la base aéronavale de Lanveoc-Poulmic en face de Brest, gisent hâtivement sabordés plusieurs vedettes de servitude de cet organisme. Une partie d'entre-elles pourra être récupérée pour les besoins des escadrilles d'hydravions que la Luftwaffe y basera pour assurer la surveillance des atterrages du Finistère.

Lorient

Dans ce port, la Marine Française avait plusieurs navires en construction. Le plus important est le

- L'ex croiseur-cuirassé *Montcalm*, qui servait de ponton-caserne au bénéfice des Ecoles, a été rebaptisé *Trementin* quand le croiseur de 7 600 tonnes a été mis en chantier.
- Ex transport d'Indochine *Mytho* mis en service en 1880, affecté comme ponton-caserne à l'Ecole des Mousses et rebaptisé *Bretagne* en 1910, puis *Armorique* en 1912 pour laisser son nom au nouveau cuirassé de 23 000 tonnes.
- OTL C'est l'Armorique qui sera utilisé par la Kriegsmarine pour cette fonction. Lors du séjour à Brest des Scharnhorst et Gneisenau et, OTL, du Prinz Eugen, la Kriegsmarine utilisera la coque du Gueydon comme navire-leurre destiné à attirer les bombes anglaises. OTL, elle fera construire une fausse tour et des tourelles doubles en bois, poser une pièce d'acier soudée sur l'étrave pour la faire ressembler à l'étrave du Prinz Eugen et comme ses formes de l'arrière étaient trop étroites, les coques rasées à plat pont de l'Oise et de l'Aisne lui seront accolées. L'ensemble, recouvert d'un filet de camouflage, sera promené en divers points de la rade sans jamais tromper les aviateurs anglais : Londres était tenu au courant de ses changements de mouillage par la Résistance.
- Le nom de l'ancienne canonnière anti-sous-marine (construite durant la Grande Guerre) a été repris par un des avisos-dragueurs de 630 tonnes. La canonnière sera vendue à la démolition en avril 1939.
- FTL Torpillé par l'*U-122* alors que le convoi fait route vers Plymouth sans escorte. Le remorqueur, indemne, peut s'échapper après avoir recueilli les quelques hommes présents sur le torpilleur.
 - OTL Le torpilleur est sabordé à Brest, mais, malgré les dégâts, les Allemands décideront au mois d'octobre de le réparer. Rebaptisé *ZF4*, ses réparations se poursuivront jusqu'en août 1941, quand le projet sera annulé. L'épave du *Cyclone* sera retrouvée dans la darse du Château en 1944 et démolie ultérieurement.
- OTL Il est renfloué par l'occupant. Son épave, coque entièrement déchiquetée, sera retrouvée dans la Penfeld en 1994.
- OTL L'épave de l'Athlète est démolie dans le port marchand durant l'Occupation. Le Lutteur sera renfloué et réparé par les Allemands, deviendra le Vorspoten V 1801 puis remorqueur O 22 S pour l'opération Seelöwe, remorqueur puis mouilleur de filets à Wilhelmshaven. Coulé lors d'un bombardement en 1944 à Kiel, il sera relevé. Restitué à la France, il sera ramené à Cherbourg mais condamné.

croiseur *De Grasse*, premier d'une nouvelle série de croiseurs légers. Malgré un début de sabotage, son achèvement peut être envisagé ⁴³.

Deux coques d'avisos-dragueurs, repères A et B, sont sur cale à, respectivement, 25 % et 20 % d'achèvement. J'estime qu'il est judicieux de les achever comme navires de lutte ASM rapides ⁴⁴, à l'aide des approvisionnements réunis pour deux autres unités, repères C et D, qui devaient suivre.

Dans le port de Lorient se trouvent plusieurs coques de vieux navires, anciens avisos ou transports, utilisés comme ponton d'amarrage. Ces navires n'ont plus aucune valeur militaire et ne peuvent avoir d'autre utilité que celle que leur avaient attribuée les Français ou, pour certains, comme ponton-caserne. On y trouve aussi la coque d'un ancien croiseur-cuirassé, le *Condé*, et celle d'un ancien croiseur de la Hochseeflotte, le *Strasbourg II*, ex *Regensburg*, qui étaient utilisées comme ponton-caserne. Ces deux bâtiments sont à flot, mais une réutilisation quelconque serait illusoire en dehors de leur rôle de caserne ⁴⁵.

Un aviso français, l'*Enseigne Henry* a été sabordé; après relevage il pourra lui aussi servir de caserne flottante ⁴⁶. Un ancien chalutier utilisé comme patrouilleur, *La Quimpéroise*, n'ayant subi qu'un sabordage sommaire, pourra rejoindre une de nos flottilles de dragueurs de mines, une fois sa machinerie remise en état.

Quelques remorqueurs et citernes ont été saisis et seront utiles dans leur fonction habituelle.

Nantes

Ateliers et Chantiers de la Loire

Quatre torpilleurs de 1 000 tonnes, *L'Alsacien* à 12 %, *Le Breton* à 11 %, *Le Corse* à 12 % et *Le Farouche* à 47 % d'achèvement, ont été partiellement détruits sur cale ⁴⁷.

Deux autres torpilleurs, *Le Fier* à 59 % et *L'Agile* à 51 % d'achèvement, ont été remorqués vers Bordeaux ⁴⁸ le 18 juin. Je les évoquerai dans le paragraphe consacré à ce port.

Les vedettes lance-torpilles VTB 13 et VTB 14 sont à achever 49.

Il est possible de placer auprès de ce chantier la construction de dix remorqueurs à vapeur de 1 000

OTL – Le navire n'avait subi aucune destruction. Les Allemands décidèrent au printemps 1942 de le faire achever comme porte-avions auxiliaire. Les travaux n'avancèrent que très lentement et furent abandonnés en février 1943. Le *De Grasse* sera mis à l'eau en 1946 pour libérer sa cale de construction avant d'être achevé en 1956 comme croiseur anti-aérien.

OTL – Devaient recevoir les noms de *L'Ambitieuse* modifié en *Enseigne Roux* pour la coque A et de *La Malicieuse* modifié en *Victor Mazare* pour l'aviso B. L'aviso A deviendra après-guerre le *Bisson*, tandis que l'aviso B sera démoli sur cale en 1951.

OTL, après avoir servir quelques temps comme bâtiment-base pour les U-Boots, le *Condé* sera échoué sur le banc de Mescher près de Royan et servira de cible d'entraînement pour les pilotes de la Luftwaffe. Le *Strasbourg II* sera sabordé par les Allemands parallèlement à la base sous-marine de Keroman comme barrage anti-torpilles.

⁴⁶ OTL – Relevé, il sert jusqu'au mois de juin 1941 de caserne pour les marins de la DP.

FTL – L'Occupant décidera de les achever (sauf *Le Breton*, qui est le moins avancé), sous la désignation *TA1* à *TA3* (TA pour Torpedoboot Ausland – torpilleur étranger). Mais la pénurie de matériaux et les sabotages effectués par les ouvriers français rendront la tâche impossible.

OTL – Les trois navires, abandonnés sur cale, seront poursuivis pour les Allemands, sous les noms de TA3 (*L'Alsacien*), TA5 (*Le Farouche*) et TA6 (*Le Corse*). Ils ne seront pas achevés.

FTL – L'Amirauté Française comptait les faire achever. Cet achèvement ne pouvait se faire en Grande-Bretagne car l'industrie britannique était surchargée. Un achèvement avec du matériel américain aurait été envisageable mais la mise aux normes françaises impliquait de construire des unités non standard, donc un délai de 24 à 30 mois. Le remorquage à travers l'Atlantique aurait présenté des risques importants et il aurait alors fallu transporter le matériel américain en Afrique du Nord pour faire le montage à Alger ou Oran, ports mal outillés pour ce travail, donc compter 6 mois supplémentaires. Ce délai et le coût financier très important ont finalement conduit l'Etat-Major à décider de saborder les trois coques fin juillet dans le port de Bordeaux pour en parachever le blocage.

OTL – Les trois navires ont été emmenés à la remorque le 18 juin. *Le Fier* est échoué près d'Oléron, tandis que les deux autres le sont au Verdon-sur-Mer (à l'embouchure de la Gironde). Ils seront renfloués au mois d'août par les Allemands et conduits à Rochefort, puis à Nantes, pour y être achevés sous les noms de TA1 (*Le Fier*), TA2 (*L'Agile*) et TA4 (*L'Entreprenant*). La pénurie de matériels et les sabotages effectués par les ouvriers français rendront cette tâche impossible. Ils seront sabordés en août 1944 par les Allemands, toujours inachevés.

OTL – Achevées en 1941 respectivement comme *SA 8* et *SA 9*, sont versée à la Hafenschutz Flottille Kanalinseln comme *FK 58* et *FK 59*, sort inconnu. (Voir note n° 29 pour l'appellation allemande de ces vedettes.)

Ateliers et Chantiers de Bretagne

Pour mémoire le torpilleur de 1 000 tonnes *L'Entreprenant*, à 54 % d'achèvement, a été remorqué vers Bordeaux avec ceux des Ateliers et Chantiers de la Loire (voir ci-dessus).

Deux remorqueurs à vapeur de 600 CV, les Morbihan et Menez Hom sur cale devront être achevés 51

Il faut profiter des capacités de ce chantier pour y faire construire trois chalutiers-patrouilleurs du type KFK ⁵² ainsi que six remorqueurs à vapeur de 2000 CV ⁵³.

Anciens Etablissements Dubigeon

Les sous-marins *L'Andromède* à 9 %, *La Clorinde* à 2 % d'achèvement et *La Cornélie* sont à démanteler pour libérer leurs cales de construction ⁵⁴. Quant à *L'Astrée* à 11 % d'achèvement, elle pourra être achevée pour le compte de l'U-Bootwaffe ⁵⁵.

Deux remorqueurs à vapeur de 600 CV, les *Palmier*, en achèvement à flot, et *Tatihou*, sur cale, sont à achever comme dragueur de mines ⁵⁶.

Les citernes de la Marine française *Jouvence* et *Oasis*, en achèvement à flot, *Cataracte* et *Oued*, sur cale, sont à achever ⁵⁷.

Un chalutier de 35 mètres type « Banderole », le *Flétan*, est en construction pour la Marine Marchande. Il est à achever en chalutier-patrouilleur ⁵⁸.

On pourra placer auprès de ce chantier la commande de dix citernes à eau de 600 tonnes de port en lourd ⁵⁹.

Ont été capturés dans ce port les cargos *Elima*, *Capitaine Le Bastard*, *Grandlieu*, *San Mateo*, *Ville de Reims*, *Ange Schiaffino* et *Marcel Schiaffino*.

Saint-Nazaire

Je ne reviendrai sur le cas du cuirassé *Jean-Bart* qui a réussi à appareiller dans la nuit du 18 au 19

- OTL Cette commande sera répartie entre les sites de Nantes, six unités, et Saint-Nazaire, quatre unités. Ces dix remorqueurs seront livrés aux Allemands. L'un d'eux sera coulé à La Pallice, un autre pris par les Russes en Allemagne et les huit autres deviendront français et auront une carrière plus ou moins longue. Les Allemands porteront le nombre à quatorze unités en attribuant à Nantes la construction des quatre programmés à Bordeaux. Retrouvés sur cale en 1944, ils seront achevés pour la Marine Nationale.
- OTL Ils ne seront achevés qu'après la guerre et versés à la Marine Marchande.
- OTL Les trois KFK, baptisés *Alfred I, Alfred II* et *Alfred III*, seront livrés à la 7^e Vorpostenflottile en 1943 sous les repères *V 715*, *V 716* et *V 717*. Seule l'*Alfred II* survivra à la guerre et sera réaffecté à la pêche sous pavillon français. Leur nom vient du fait que les plans de ces navires dérivent de celui du chalutier *Alfred* construit par les ACB en 1926.
- OTL Sur ces six remorqueurs, un seul sera livré aux Allemands. Repris à Saint-Nazaire à la Libération, il naviguera pour la Marine Nationale. Sur les cinq autres, deux seront livrés à la Marine Nationale, deux autres verront leur construction abandonnée tandis que le sixième, après renflouement, sera vendu au gouvernement portugais.
- OTL *L'Andromède*, dont les chantiers ont réussi à dissimuler les matériaux, sera remise sur cale en 1945 et achevée tandis que *La Clorinde* et *La Cornélie* verront leur marché résilié.
- OTL Un temps rebaptisée *UF 3, L'Astrée* sera construite très lentement avant que les Allemands ne décident de la faire démanteler puis de la remettre en 1944 à la France! Elle sera achevée en 1950. Comme tous les sous-marins de la classe « Aurore » achevés après la guerre, elle servira de banc d'essais pour la nouvelle flotte sous-marine des années 1950 et 1960.
- OTL Devenu le *M 4217*, le *Tatihou* sera perdu sous pavillon allemand tandis que le *Palmier* rebaptisé *M 4218* sera récupéré à la fin de la guerre par la Marine Française.
- OTL L'*Oasis*, sabordée en Loire en 1944, et les *Jouvence* (non rebaptisée) et *Katarakt* ex *Cataracte* retrouvées intactes, feront après guerre carrière dans la Marine Nationale. L'*Oued* devenu *Quelle* (Source) sera retrouvé coulé près de l'île Longue et démoli.
- OTL Achevé comme *UJ 1424* à la 14^e UJ.Flottille, il survivra à la guerre et sera affecté à la pêche sous pavillon français.
- OTL Le programme des citernes sera réduit à six unités. Deux seulement seront livrées, une envoyée en tronçons en Grèce et assemblée au Pirée, la seconde sabordée à Nantes en 1944, relevée et livrée à la Marine Nationale. Les autres ne seront achevées qu'après la guerre, deux pour la Marine Nationale et deux pour la Marine Marchande.

juin dans des conditions invraisemblables que pour apprécier en tant que marin la valeur de l'exploit humain et technique ⁶⁰.

Chantiers de Penhoët

La coque du porte-avions *Joffre*, achevée jusqu'au pont principal, a été abandonnée. Afin de libérer la cale de construction, il faudra entreprendre sa démolition ⁶¹.

La construction des ravitailleurs d'hydravions de classe « Sans Souci » est relativement avancée : *Sans Peur* à 42 % et *Sans Reproche* à 41 %. Il convient de les achever comme escorteurs rapides ⁶². Les quatre corvettes de classe « Flower » *Arquebuse*, *Hallebarde*, *Sabre* et *Poignard*, construites suivant des plans britanniques, sont sur cale aux Chantiers de Penhoët. Il faut les achever comme corvettes ⁶³.

Ateliers et Chantiers de la Loire

Les deux autres ravitailleurs d'hydravions de classe « Sans Souci », *Sans Souci* à 34 % d'achèvement et *Sans Pareil* à 32 %, sont eux aussi à achever comme escorteurs rapides à l'instar de leurs deux *sister-ships* de chez Penhoët.

Deux remorqueurs à vapeur de 1 000 CV, un, l'*Actif*, venant juste d'être lancé avant la chute du port, et l'autre, le *Travailleur*, encore sur cale, sont à terminer ⁶⁴.

Quatre avisos-dragueurs de la classe « Chamois » devaient être mis sur cale aux Ateliers et Chantiers de la Loire. Je suggère que les deux premiers, repères H et I, soient effectivement mis sur cale et construits comme escorteurs rapides et que la construction des deux derniers, repères J et K, soit abandonnée ⁶⁵.

Ateliers et Forges de l'Ouest

Quatre remorqueurs à moteur de 120 CV, les *Kerlaer*, *Molène*, *Taillefer* et *Tevennec*, sont en construction pour la Marine Française, il convient de les achever ⁶⁶.

Dans ce port sont tombés entre nos mains les pétroliers Vendée et Palmyre et les cargos Jean et Jacques et Saint Firmin.

La Rochelle

Dans le port de La Pallice, le pétrolier Le Loing a été sabordé. Il semble récupérable, par contre il

Le *Jean-Bart*, dont les machines n'avaient jamais tourné, a appareillé avant le lever du jour le 19 juin avec seulement deux groupes de turbines en fonction et quelques chaudières en état de fournir la vapeur, par un chenal qui venait à peine d'être achevé, qui mesurait seulement 45 mètres de large pour un bâtiment de 248 mètres de long et 35 de large et dont le balisage ne comportait aucune bouée lumineuse! Lors du passage dans le chenal, le cuirassé n'avait que 50 cm d'eau sous la quille.

⁶¹ OTL – Commencée le 9 juin 1941, cette démolition n'était toujours pas achevée à la Libération.

OTL – Schnelles Geleitboot ou escorteur rapide, appellation étonnante pour des navires ne pouvant donner plus de 16 nœuds! Achevés comme SG1 Jupiter, SG2 Saturn, SG3 Uranus et SG4 Merkur, ils se révéleront de construction fragile et de mauvaise tenue à la mer. Les deux premiers ayant été coulés en opérations, la Marine Française retrouvera en 1945 les deux derniers désarmés à Saint-Nazaire et les reconvertira en navires hydrographes sous les noms de Beautemps-Beaupré et La Pérouse.

OTL – Les trois premières seront achevées en novembre 1943, *PA 2* ex *Hallebarde* et *PA 3* ex *Sabre*, et en avril 1944, *PA 1* ex *Arquebuse*. Elles seront coulées lors des bombardements du Havre en 1944. La dernière, *PA 4* ex *Poignard*, sera sabordée inachevée en Loire en 1944.

OTL – Ils seront récupérés à la fin de la guerre et utilisés par la Marine Nationale sous les noms d'*Actif* et d'*Acharné*.

⁶⁵ FTL – Achevés comme Schnelles Geleitboot en 1943 avec un fort armement en DCA pour escorter les U-Boots dans le golfe de Gascogne.

OTL – Mis sur cale en 1941 comme garde-pêche pour compte français, ils sont après leur lancement mouillés dans le canal de la Martinière où ils seront oubliés de tous, bombardiers alliés et équipes de sabordage allemandes. Ils seront achevés en 1947 sous le nom de *Commandant Amyot d'Inville* et *Commandant de Pimodan*.

OTL – Achevés en juillet 1941 sous les noms de Krebs, Stint, Krabbe et Scholle, ils seront retrouvés coulés en 1945 à Saint-Nazaire, relevés et remis en service dans la Marine Nationale sous les nouveaux noms de Canari, Grive, Etourneau et Roitelet.

n'y a rien de récupérable parmi les épaves en rade ⁶⁷. Il y a aussi la coque, sans gouvernail ni hélice du chasseur de sous-marins *CH 44* ⁶⁸ qu'il faudra renvoyer dans son chantier de Fécamp. Un cargo danois, l'*Helena*, y a été pris ainsi que le pétrolier *Zweena* (à l'île de Ré).

Bordeaux

Forges et Chantiers de la Gironde

Deux torpilleurs de 1 800 tonnes étaient en cours de construction, L'Aventurier à 13 % et L'Opiniâtre à 16 % d'achèvement. Ils ont été entièrement détruits ⁶⁹. Il convient de démolir les débris de ces navires afin d'en récupérer le métal pour la fonderie comme on le fera pour l'avisodragueur de la classe « Chamois », repère de coque E, lui aussi dynamité sur cale ⁷⁰.

Les matériaux nécessaires à la mise sur cale de deux autres avisos-dragueurs, repères de coques F et G, ont été dispersés, sabotés ou noyés dans le fleuve.

Trois remorqueurs à vapeur de 300 CV ont subi le même sort et ne constituent plus qu'un lot de métal pour fonderie ⁷¹.

Toutes les installations du chantier, grues, bassin de radoub, centrale électrique, salles à tracer et ateliers d'usinage ont été détruites à l'explosif comme d'ailleurs toutes les installations portuaires. De plus, le personnel des chantiers a été évacué par l'ennemi lors de sa fuite en Afrique du Nord. Il semble donc improbable que ce chantier puisse être remis en état de construire quelque navire que ce soit ⁷².

Même si une construction était rendue possible, le navire construit ne pourrait gagner la haute mer après son achèvement, car les coques des trois torpilleurs de 1 000 tonnes évacuées de Saint-Nazaire obstruent le chenal à hauteur de Lagrange ⁷³. Leur renflouement sera long et difficile car elles se sont fortement envasées en quelques semaines seulement, la Garonne étant un fleuve très limoneux. Tous les navires qui ne pouvaient rallier le Maroc, inaptes à la navigation en haute mer ou ayant un rayon d'action insuffisant, ont été sabordés en compagnie des torpilleurs. Ce sabordage général a rendu le barrage de Lagrange quasiment infranchissable aux navires de moyen ou gros tonnage. Le creusement d'un chenal parallèle à celui obstrué nécessiterait de faire venir des moyens de dragage d'autres ports, car ceux de Bordeaux y ont été sabordés.

Près du Verdon, se trouve l'épave de la citerne à eau de 300 tonnes de port en lourd *Cascade*. Cette citerne est facilement renflouable. Il convient de le faire et de l'incorporer à la Kriegsmarine ⁷⁴.

OTL – Le pétrolier sera renfloué par les Allemands et renommé *Wangerland*. Coulé ultérieurement par la RAF à Nantes en 1943, son épave, après un renflouement raté, sera sabotée à l'explosif par les Allemands l'année suivante.

OTL – Achevé sous le repère *RA 1*, sera saisi par la Royal Navy à Kiel, puis restitué à la France, il sera démoli sans avoir repris du service.

OTL, Le chantier n'ayant pas été saboté, la construction de *L'Opiniâtre* sera poursuivie par les Allemands sous le nom de *ZF6*, puis *ZF2*; il était prévu de l'équiper d'un armement allemand. La pénurie de matériel et les sabotages entraîneront son abandon et son démontage sera ordonné en juillet 1943 et achevé après guerre. L'achèvement de *L'Aventurier* sera un temps envisagé, sous le nom de *ZF7*, puis abandonné, tandis que les matériels serviront pour le *ZF2*. Retrouvé achevé à 50 %, la reprise de sa construction sera un temps envisagée puis abandonnée en 1951; la coque sans superstructures servira longtemps de ponton d'amarrage puis de brise-lames à Brest, avant d'être coulée au large de la Bretagne dans les années 90.

OTL, sa construction pour compte français comme garde-pêche a repris en novembre 1941. Retrouvé sur cale en 1944, sa construction a été suspendue puis reprise après la guerre sous le nom de *Commandant Ducuing*. Il ne sera pas achevé et démoli en 1953.

OTL, les *Morsalines*, *Telgruc* et *Minou* seront lancés pour compte allemand. Devenus respectivement *Blaue Balje*, *Neuwerk* et *Trischen*, ils reprendront le pavillon français en 1945, sous les noms de *Moussaillon*, *Orme* et *Tumulte*.

OTL, aucune destruction ne fut opérée. En octobre 1940, les Allemands y commandèrent huit remorqueurs de 1 000 CV et trois de 300 CV avant de transférer ces commandes à Nantes (quatre des 1 000 CV) et à Dunkerque (les 300 CV) et d'annuler la commande des quatre autres 1 000 CV. Ils préférèrent consacrer les moyens des FCG à la réparation et à l'entretien des forceurs de blocus et navires corsaires ainsi qu'aux torpilleurs et contre-torpilleurs chargés d'assurer leur sécurité dans le golfe de Gascogne. Ces sept remorqueurs seront récupérés par la Marine en 1944 ou après 1945.

OTL, c'est à cet endroit que les Allemands saborderont de façon à faire un barrage leurs bâtiments coincés dans le Sud-Ouest après le débarquement de Normandie et en particulier les forceurs de blocus qui assuraient avec plus ou moins de succès la liaison avec les Japonais.

OTL, a été saisie intacte au Verdon. Affectée sans changer de nom au commandement de la marine à Bordeaux,

Côte des Landes et des Pyrénées Atlantiques

Au sud de Bordeaux, la configuration de la côte, rectiligne et battue par la mer d'ouest dès que le vent se lève, n'a pas permis l'implantation de port ou de rade abri. Seules exceptions notables, le bassin d'Arcachon et les ports de Saint-Jean-de-Luz et Bayonne.

Pour les deux premiers, j'ai noté la présence de quelques chalutiers sabordés par les soins des Français ou coulés par la Luftwaffe. A Bayonne, on trouve aussi les épaves du pétrolier *Odet* ⁷⁵ et de deux remorqueurs de 300 CV de la Marine française, les *Pen Hir* et *Tregana* ⁷⁶. Aucun des trois ne présente un intérêt pour la Kriegsmarine du fait de leurs rayons d'action médiocres ou de la gravité de leurs avaries. Le pétrolier, incendié par la Luftwaffe et achevé à l'explosif par les pionniers français, est irrécupérable. Il convient de le faire démolir pour libérer un des postes d'amarrage, car ceux-ci sont peu nombreux.

Il faut rappeler que, outre la taille réduite des ports, la quasi-absence de défense anti-aérienne et la faiblesse de la chasse française dans cette région à partir de la mi-juillet ont obligé les Français et leurs alliés à maintenir au large leurs grands navires (essentiellement des destroyers britanniques) et à mettre en place une noria de chalutiers et de navires auxiliaires pour évacuer leurs troupes des ports vers ces navires.

Méditerranée

Sur toute la côte méditerranéenne entre la frontière espagnole et la frontière italienne, on ne trouve aucun navire utilisable. Lors de leur repli en Afrique du Nord, les Français ont emmené avec eux tous les navires capables de faire la traversée. Ne sont restés dans les ports que de petites embarcations destinées à la pêche, barques de cinq à sept mètres de long, à fond plat et rarement motorisées que les habitants appellent « bettes » ou « pointus ». Celles qui sont motorisées ne pourraient faire que de la police de rade ou, si la pêche est de nouveau autorisée, la surveillance de celles naviguant à la voile ou à la rame.

Sur le plan des équipements portuaires, les Français, comme à Bordeaux, ont tout détruit : grues, bateaux-portes et pompes des formes de radoub, ponts ainsi que tous les autres équipements indispensables au fonctionnement d'un port (en particulier les remorqueurs qui ne pouvaient traverser la Méditerranée). De plus, davantage encore que sur la côte atlantique, on trouve dans les ports de la façade méditerranéenne de nombreuses épaves de toutes tailles coulées par la Luftwaffe ; très peu d'entre elles sont susceptibles d'être renflouées et ce serait d'ailleurs sans grand intérêt, sauf peut-être si une opération visant la Corse était envisagée.

Port de Bouc

Les Chantiers et Ateliers de Provence avaient en construction six avisos dragueurs de mines de la classe « Chamois ». Quatre, les *Matelot Leblanc*, *Amiral Sénès*, *Rageot de la Touche* et *Enseigne Ballande*, ont été sabordés sur cale à l'explosif tandis que les deux autres, *La Joyeuse* et *La Trompeuse*, n'avaient pas encore été mis sur cale. Tous les matériels nécessaires à la poursuite de la construction des uns et des autres ont été rendus inutilisables de diverses manières ⁷⁷.

sabordée en Gironde parmi les navires formant le barrage de Lagrange au nord de Bordeaux et démolie sur place.

OTL, lors de l'évasion du *Jean-Bart*, l'*Odet* est le premier pétrolier à rejoindre le cuirassé, mais sa faible vitesse (9 nœuds) entraîne sa relève par le *Tarn*. Après avoir ravitaillé le torpilleur *Le Hardi*, il rallie Bayonne où il est abandonné. Les Allemands, qui n'ont jamais soupçonné son appartenance à la Marine Nationale, le font remonter sur Bordeaux pour libérer un emplacement à quai à Bayonne. Il y passe la guerre sans qu'ils s'y intéressent, car son état matériel est très médiocre. A l'exception de quelques matériels prélevés pour d'autres navires, il est retrouvé dans le même état en 1944. Il est envoyé à la démolition en Belgique en 1949 sans jamais avoir été réparé.

OTL, les deux remorqueurs sont saisis fin juin 1940 à Saint-Jean-de-Luz et armés par la capitainerie militaire de Bordeaux. Sabordés en 1944 au Verdon, ils reprendront leur activité pour la Marine Nationale jusqu'à leur radiation des listes de la Flotte en 1971 et 1972.

OTL, les quatre unités ont été reprises sous pavillon allemand sous les noms de *SG14* (*Matelot Leblanc*), *SG15* (*Rageot de la Touche*), *SG21* (*Amiral Sénès*) et *SG22* (*Enseigne Ballande*). Les trois premiers seront coulés par les Alliés et le dernier sabordé inachevé à Port de Bouc.

Un navire mouilleur de filets de la Marine Française, la *Servante*, et deux navires marchands, le cargo *Paul de Rouzier* et le remorqueur à vapeur de 1 000 CV *Marseillais 10*, ont subi le même sort. Le Reich ne pourra rien tirer de leurs épaves si ce n'est des métaux pour la fonderie ⁷⁸.

Toutes les installations des chantiers ayant été dynamitées et le personnel évacué en Afrique, la remise en route de ce chantier est illusoire ⁷⁹.

Marseille

Il n'y a pas de grands chantiers navals dans ce port, mais seulement quelques petits chantiers pour embarcations de pêche ou de plaisance. Ces chantiers ont été incendiés lors de l'évacuation de la ville par les Français. Plus grave est la destruction des ateliers des Chantiers et Ateliers de Provence, des Forges et Chantiers de la Méditerranée et de la Société Provençale de Constructions Navales. C'est dans ces ateliers que ces trois chantiers construisaient soit pour leur compte, soit pour d'autres chantiers, chaudières, machines à vapeur et moteurs. Tout l'outillage lourd a été détruit à l'explosif et le personnel évacué. Il en est de même pour l'usine des Moteurs Baudoin.

Les sept formes de radoub du port ont été rendues inutilisables. Outre leur rôle essentiel pour les carénages et réparations des navires en service, elles servaient aussi pour le nettoyage et la mise en peinture de la coque des navires construits à Port de Bouc avant leurs essais.

Une des six vedettes « 40 K » (voir partie Région Parisienne) construites à Meulan pour les Républicains espagnols avait été bloquée dans ce port en octobre 1938 par les Douanes françaises pour infraction à l'exportation de matériel de guerre. Laissée à l'abandon dans le Vieux Port, elle se trouvait en très mauvais état lors du départ des Français et ceux-ci, ne pouvant l'emmener dans leur retraite, la coulèrent à l'explosif. Sa coque en bois a été déchiquetée et, sous réserve d'un examen par scaphandrier, seule une partie de l'armement et des moteurs pourra être récupérée ⁸⁰.

La Ciotat

Dans ce port est implantée la Société Provençale de Constructions Navales. Un remorqueur à vapeur de 600 CV, le *Lavandou*, en achèvement à flot, a été sabordé tandis que deux bâtiments sur cale, le mouilleur de filet *Agissante* et le paquebot des lignes d'Extrême-Orient n° 161, ont été dynamités. Comme à Port de Bouc, le travail de démolition par les pionniers français a été très bien fait et le chantier est inutilisable, d'autant que là aussi le personnel a été évacué ⁸¹.

Toulon et La Seyne sur Mer

Le port de Toulon et le chantier voisin de La Seyne sur Mer ont eu largement le temps de se préparer à l'arrivée de nos troupes ⁸².

- OTL, la *Servante* sera coulée lors d'un bombardement allié à Bizerte en 1943. Le *Marseillais 10*, avarié lors des combats de Marseille en 1944, continuera sa carrière après guerre. Le *Paul de Rouzier*, livré à son armateur le 2 novembre 1942, appareillera immédiatement pour Alger, échappant de quelques jours à l'invasion de la Zone Libre.
- ⁷⁹ OTL, le chantier ne subira aucun dégât en 1942 mais sera gravement endommagé en 1944 au départ des Allemands.
- OTL: Les Allemands manifestèrent en août 1940 l'intention de la récupérer mais durent renoncer, car la coque était, du fait de son abandon sans entretien dans le Vieux Port, dans un état très médiocre la rendant impropre à tout service.
- OTL, le *Lavandou*, livré en décembre 1940, est envoyé à Casablanca et fera carrière après-guerre à Toulon. L'*Agissante*, livrée en janvier 1941, sera sabordée deux fois, à Toulon en 1942 et à Marseille en 1944, ce qui ne l'empêchera pas d'avoir une longue carrière ensuite. La construction du paquebot n° 161 sera suspendue entre septembre 1939 et août 1940. Quand on voudra la reprendre, on s'apercevra que le montage des nouvelles tôles est impossible : celles déjà sur cale ont travaillé sous l'effet de la dilatation et les trous des rivets des unes et des autres ne sont plus en face ! On démontera le tout pour reprendre une nouvelle mise en chantier du paquebot entre-temps baptisé *Maréchal Pétain*. Lancé le 10 juin 1944, la coque inachevée est remorquée à Caronte, entre Port de Bouc et Martigues, où les Allemands l'oublieront lors du sabordage généralisé des navires dans la région marseillaise. Redevenu paquebot n° 161, il sera ramené à La Ciotat et finalement achevé comme *La Marseillaise*.
- OTL, le port ne verra pas ses installations sabotées, mais il subira le désastre du sabordage de la flotte en novembre 1942. L'*Océan*, le *Condorcet*, le *Rhin* et le *Nancy* seront coulés sous l'Occupation; le *Thionville* et une partie des avisos seront démolis et la coque de l'*Enseigne Gabolde*, remorquée à Marseille, sera sabordée dans la passe de l'Estaque. De graves dégâts seront infligés par les bombardements alliés avant et pendant la bataille de Toulon. Les Allemands parachèveront ces destructions à l'explosif et en sabordant les navires encore à flot ou relevés depuis le

Le sous-marin mouilleur de mines *Emeraude*, à un stade avancé de construction à l'arsenal du Mourillon, a été détruit à l'explosif ⁸³.

La rade militaire est encombrée de navires sabordés, donc le cuirassé *Océan* ⁸⁴ (ex-*Jean-Bart*), les anciens transports-hôpitaux *Rhin* ⁸⁵ (ex-*Tourville*) et *Kéraudren* (bâtiment de servitude à Toulon), ainsi que le croiseur léger *Thionville*, prise de guerre de la Première Guerre (ex-*Novara* austrohongrois). Ces navires désarmés étaient utilisés comme casernes-écoles depuis dix ans.

Les torpilleurs *Aventurier* et *Enseigne Gabolde*, le chasseur de sous-marins *C-79* ⁸⁶, les avisos *Béthune* ⁸⁷, *Duchaffault*, *Ducouëdic*, *Gracieuse* et *Nancy* ⁸⁸, déclassés et dépouillés de tous les équipements récupérables, ont subi le même sort. Ces navires servaient de bâtiments-cibles, étaient destinés à le devenir ou devaient à terme être vendus ⁸⁹ par les Domaines.

Le sous-marin *Nymphe*, prématurément usé et qui a été condamné peu avant la guerre, a été dépouillé de toutes les pièces utiles et sa coque détruite à l'explosif.

Ont également été abandonnés sur place, plus ou moins sabordés, nombre de petits bâtiments de servitude (petits remorqueurs, citernes, transports de personnel, chalands divers...), des pontonsgrues ainsi que le dock de relevage pour sous-marins, totalement obsolète.

L'Océan a été sabordé dans la grande passe, le *Thionville* dans la passe secondaire et les autres navires en travers des passes de part et d'autre du quai Noël et dans les entrées des bassins. La passe de Missiessy a été obstruée par le pont tournant, mis à bas à coup d'explosifs. La récupération de la plupart des navires semble impossible, les grues ayant été détruites, mais aussi les bateaux-portes et les pompes servant à remplir ou vider les bassins.

Par contre, les Français ont évacué le vieux cuirassé Condorcet 90 et le vieux pétrolier Rance 91.

Même si de gros efforts de déblaiement sont entrepris, il semble acquis que la Kriegsmarine ne pourra baser à Toulon que des unités légères (S-Boots et U-Boots).

De l'autre côté de la rade, à La Seyne sur Mer, les Forges et Chantiers de la Méditerranée présentent le même aspect de destructions qu'à Port de Bouc et La Ciotat. Rien n'a été oublié : ateliers et machines-outils, grues, pontons-grues et tous les matériels nécessaires à la vie d'un chantier. Les stocks de matières premières ont été chargés sur des cargos et emportés ou jetés dans la rade.

Les torpilleurs de 1 800 tonnes *Fleuret*, *Casque*, *Le Corsaire* et *Le Flibustier*, presque achevés, sont partis pour l'Afrique du Nord en emportant les derniers matériels non montés. Les torpilleurs de 1 000 tonnes *L'Intrépide* et *Le Téméraire* et le paquebot *Kairouan* ont été détruits sur cale. Aucun n'est récupérable ⁹². Comme à Bordeaux, Port de Bouc et La Ciotat, le chantier est inutilisable.

OTL, l'*Emeraude*, à 39 % d'achèvement, a été détruite sur cale le 23 juin pour ne pas laisser à l'ennemi les matériels nouveaux dont elle était équipée, car on prévoyait que les panzers pourraient arriver jusqu'à Toulon.

⁸⁸ Condamné début 1939, il sert de ponton-caserne pour le Groupe d'Entraînement Sportif de Toulon.

FTL, ce vieux cuirassé (1911) de classe « Danton » a été évacué à Casablanca.

OTL, ponton-école sans valeur militaire, il n'est pas sabordé le 27 novembre 1942. Il est coulé en 1944 par les bombardements alliés et démoli après guerre. Une partie de son artillerie avait été récupérée par les Allemands pour équiper deux batteries côtières à Marseille et près de Bordeaux. Elles ne seront pas terminées à l'été 1944.

FTL, handicapé par sa machinerie peu fiable, il est remorqué en AFN pour jouer le rôle de citerne flottante à l'instar de l'ex-pétrolier *Loire*, qui joue ce rôle à Alger depuis sa condamnation en 1932.

OTL, la *Rance*, en réserve au début de la guerre, n'avait pu, durant toute la campagne 1939-1940, accomplir qu'une seule mission, à Casablanca. Sabordé en novembre 1942, relevé, sabordé par la KM à Marseille en août 1944, relevé, navigue au commerce sous le nom de *Lariven*.

OTL, les deux torpilleurs, lancés en juin 1941 et dont la construction avait été suspendue, seront saisis par les Allemands lors de l'occupation de la Zone Libre. Vichy ordonnera leur achèvement, en vue d'une remise ultérieure à l'Axe (délai : deux ans pour chacun), sous réserve de la construction des canons et des turbines. Cet ordre sera

²⁷ novembre 1942.

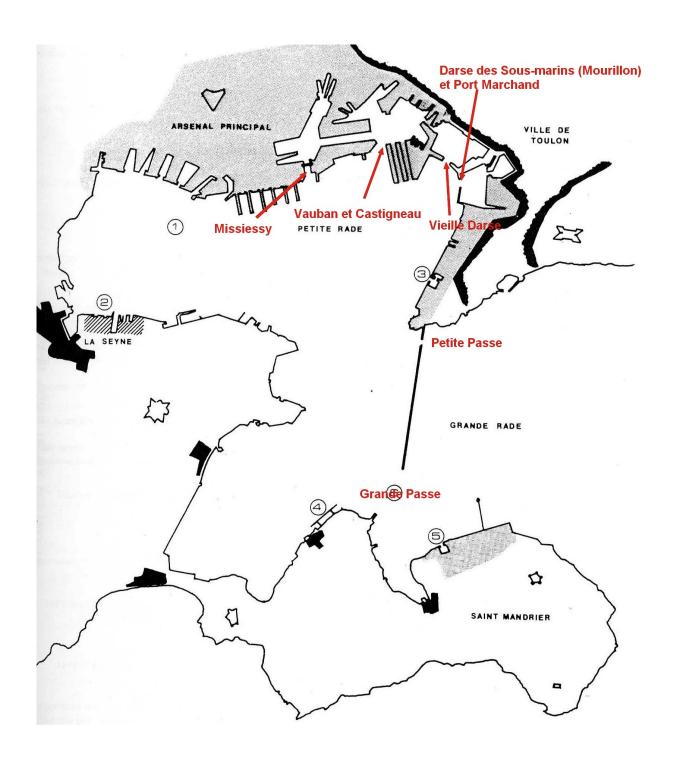
⁸⁴ Cuirassé de classe Courbet, désarmé depuis 1935 et servant à l'instruction.

OTL, coulé par un raid de l'US Air Force. La machinerie de ce très vieux navire (armé en 1885), servant depuis 1924 de ponton-école, était hors service.

Faisant partie de la centaine de chasseurs de sous-marins type SC-1 à coque en bois acquis aux Etats-Unis pendant la Première Guerre.

⁸⁷ Désarmé depuis 1932.

L'Administration des Domaines dépend du Ministère des Finances. Elle a pour mission la vente de tous les biens meubles ou immeubles appartenant à l'Etat ou saisis par la Justice, le Trésor Public ou les Douanes.



annulé suite à l'enlèvement du *Valmy* par les Italiens. Le *Kairouan* est lancé en janvier 1942 et mouillé sur un coffre en rade. Le 9 avril 1943, il rompt ses amarres dans un coup de mistral et, dérivant, vient s'appuyer sur les estacades barrant la Grande Passe. Plusieurs remorqueurs de la Direction du Port sont envoyés pour le ramener à son mouillage mais, lors des manœuvres pour le dégager de l'estacade, une mine magnétique saute, détruisant l'estacade, coulant un remorqueur et avariant les autres. Le *Kairouan*, intact, reprend sa dérive. Il sera récupéré très au large par un grand remorqueur venu de Marseille. Sabordé en août 1944 dans la Grande Passe, il sera réparé et mis en service sur la ligne Marseille – Alger.

Antibes

Il y avait aux Chantiers Romano cinq vedettes « 40 K » en construction ou en attente de livraison pour le gouvernement républicain espagnol, le marché de la vedette devant être construite en Grande-Bretagne ayant été transféré à ces chantiers. Elles n'ont pas intéressé la Marine française, qui n'a pas repris la commande à son compte. Néanmoins, lors de l'évacuation, trois vedettes ont été mises à flot pour évacuer des troupes entre la région cannoise et la Corse. Les deux autres, inachevées, ont été incendiées dans le chantier ⁹³.

Le cas de... Chalon-sur-Saône

Dans les Chantiers Schneider, qui par le passé avait livré à la Marine française des torpilleurs numérotés et des sous-marins, se trouve l'épave du sous-marin *Antigone*. Ce bâtiment qui était à 36 % d'achèvement a été partiellement saboté par les Français avant la chute de la ville fin juin. Bien qu'aucune installation intérieure n'ait été commencée, son achèvement est techniquement possible, malgré les dégâts infligés par les Français. Le problème qui se posera à nous est son départ de Chalon-sur-Saône.

Habituellement, les Français chargeaient un sous-marin achevé sur un chaland baptisé *Porteur* pour lui faire descendre le Rhône jusqu'à Port Saint-Louis du Rhône, chose que ne pouvait faire un sous-marin à cause de son tirant d'eau. Il faisait ensuite par ses propres moyens la traversée Port Saint-Louis — Saint-Mandrier, où les Etablissements Schneider ont une station d'essais en face de l'Arsenal de Toulon.

Ceci n'est plus possible, car le chaland *Porteur* a été sabordé et n'est pas réparable. De plus, les Français ont fait sauter à l'explosif les installations de la station d'essais. Même si on trouvait le moyen de suppléer à la destruction du *Porteur*, ni les chantiers du sud de la France ni l'Arsenal de Toulon ne pourront accueillir avant de longs mois l'*Antigone* pour effectuer les modifications ou réparations dues aux mauvais fonctionnements ou avaries survenant en cours d'essais. Quant à l'envoyer dans un chantier italien, la chose n'est pas possible : ceux-ci ont bien du mal pour achever leurs propres navires. L'acheminer vers l'Allemagne par le canal Rhin-Rhône n'est pas envisageable, car le gabarit de ce canal et surtout de ses écluses est trop étroit. Il faut donc se résoudre à renoncer à son achèvement ⁹⁴, ce qui en soi n'est pas dramatique. En effet, ce navire ne pourrait raisonnablement servir que d'unité d'entraînement en Méditerranée, pour un intérêt plus que limité.

OTL, les cinq vedettes furent livrées en juillet 1940 (3) et au printemps 1941 (2) aux Allemands. Une sera perdue en Norvège et les autres au Havre en 1944.

OTL, l'Antigone a vu sa construction suspendue durant toute la guerre, puis reprise à la Libération avant d'être suspendue en 1945. En 1948, on envisagea de la faire remorquer à Nantes pour être achevée chez Dubigeon. Ce projet n'eut pas de suite et elle fut démantelée sur cale.