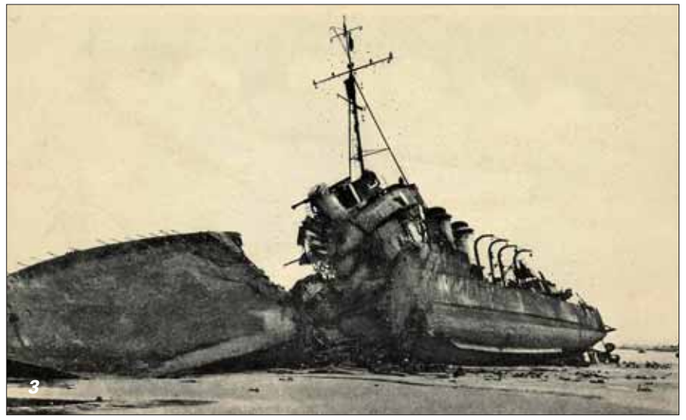
1- Lancement du contre-torpilleur « Le Triomphant » le 16 avril 1934.

2- Mis à l'eau en 1932, le contre-torpilleur « Vauquelin » participera à diverses opérations d'escorte avant de se saborder à Toulon le 27 novembre 1942.

3- Traversé par une bombe allemande, le torpilleur « Adroit » termine sa carrière sur la plage de Malo-les-Bains le 25 mai 1940.



Histoire

Les ACF au service de la Marine nationale

Comptant parmi les rares chantiers navals à avoir participé au renouvellement de la flotte de guerre française au lendemain du premier conflit mondial, les Ateliers et Chantiers de France (ACF) ont livré à la « Royale » une vingtaine de bâtiments dont le dernier ne fut désarmé qu'en 1983.

On ne compte plus les articles et les ouvrages qui leur sont consacrés. Véritables objets de fascination pour nombre de marins et de férus de batailles navales, les navires de combat et autres unités auxiliaires lancés dans l'entre-deux-guerres ont profondément marqué l'imaginaire collectif. Il faut dire qu'avec leur taille imposante, leur épais blindage et leur formidable puissance de feu, ces mastodontes se sont révélés être des armes redoutables et redoutées de tous. Parfaitement conscient du danger que pouvaient représenter ces « forteresses flottantes », l'état-major de la marine a réussi à convaincre le gouvernement français de mettre en chantier toute une série de bâtiments capables de rivaliser avec les meilleures escadres ennemies. Réputés pour leur savoir-faire en la matière, les Ateliers et Chantiers de France se sont alors vu confier la fabrication de plusieurs torpilleurs, contre-torpilleurs et autres escorteurs. Autant de navires qui ont laissé une trace indélébile dans la mémoire des anciens de la navale.

La fin tragique du torpilleur « Bourrasque »

Le premier de ces bâtiments fut « La Bourrasque », un torpilleur de 105 mètres de long dit de la classe des 1 500 tonnes. Mis sur cale en 1923 et entré en service en 1926, il s'illustre dès le début de la Seconde Guerre mondiale dans la lutte anti-sous-marine. Rattaché à la quatrième division de torpilleurs de Cherbourg, il revient à Dunkerque pour participer à l'opération Dynamo. Chargé d'évacuer le plus grand nombre de soldats possible, il appareille dans l'après-midi du 30 mai 1940 avec 800 hommes à son bord. Accompagné de l'escorteur « Branlebas », il fait route vers Douvres lorsque, arrivé à la hauteur de Nieuport, il heurte une mine ma-

L'aviso dragueur de mines « Le Commandant Bory » lancé le 26 janvier 1939.

gnétique dont l'explosion provoque une importante voie d'eau. Aussitôt, le navire commence à s'enfoncer par l'arrière. Un quart d'heure plus tard, il chavire et coule, entraînant la mort de 500 militaires.

L'échouage du torpilleur « Adroit »

Légèrement plus grand et plus lourd que « La Bourrasque », le torpilleur « Adroit » est lancé en avril 1927. Admis au service actif deux ans plus tard, il prend part à l'expédition de Flessingue le 10 mai 1940 avant de soutenir l'action des flottes française et anglaise à Dunkerque. Pris pour cible par l'aviation allemande dans la nuit du 21 au 22 mai 1940, il est traversé par une bombe qui explose sous sa coque. Sérieusement endommagé, il commence à se coucher sur tribord. Pour éviter qu'il ne coule, le capitaine de corvette Dupin de Saint-Cyr décide alors de l'échouer sur la plage de Malo-les-Bains. Le lendemain matin, l'explosion des stocks de munitions finit d'éventrer ce mastodonte dont la carcasse ne sera découpée et ferraillée qu'après-guerre.

Les sisterships « Lion » et « Vauban »

Pour soutenir l'action de ses torpilleurs et assurer diverses missions de défense, la Marine nationale lance bientôt la construction de plusieurs contre-torpilleurs de 2 400 tonnes dont quatre seront commandés aux ACF. Mis sur cale en juillet 1927, le premier d'entre eux est mis à l'eau sous le nom de « Lion » le 5 août 1929, six mois avant son sistership le « Vauban » (1er février 1930). Admis au service actif en 1931, ces contre-torpilleurs de type Guépard seront tous les deux engagés en Atlantique et en Méditerranée lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Rapatriés en France après l'armistice de juin 1940, ils se saborderont à Toulon le 27 novembre 1942 lorsque les Allemands tenteront de s'emparer de la flotte française. Considéré comme irrécupérable, le « Vauban » est abandonné et ferraillé en 1947, alors que son frère jumeau, moins endommagé, est renfloué et utilisé par les Italiens jusqu'en septembre 1944, date de son deuxième et ultime sabordage à La Spezia en Ligurie.

L'épave du chasseur n° 9 échoué sur la plage de Malo-les-Bains le 21 mai 1940.

Le contre-torpilleur « Aigle »

Issu de la tranche navale de 1927, l'« Aigle » est le premier bâtiment d'une nouvelle série de six contre-torpilleurs de 2 441 tonnes. Officiellement lancée le 19 février 1931, cette unité de 130 mètres de long pouvait atteindre la vitesse de 38 nœuds. Chargé en 1939 d'assurer la protection des paquebots et des navires convoyeurs d'or, il intègre par la suite la troisième escadre navale où il retrouve le « Lion » et le « Vauban ». Ensemble, ils participent au bombardement de Gênes dans la nuit du 13 au 14 juin 1940. Après la cessation des hostilités le 22 juin 1940, il rejoint Toulon pour être mis en gardiennage d'armistice. En grande partie désarmé, il se saborderа le 27 novembre 1942. Relevé par des ingénieurs italiens le 10 juillet 1943, il sera coulé quatre mois plus tard (le 23 novembre 1943) lors du bombardement de la cité varoise par les forces alliées. Fortement endommagé, il sera démoli sur place en 1952.

Le contre-torpilleur « Vauquelin »

Succédant à l'« Aigle » sur cale, le « Vauquelin », un nouveau contre-torpilleur de 2 441 tonnes, est mis à l'eau en septembre 1932. Admis au service actif l'année suivante, il est immédiatement incorporé à la deuxième escadre et sillonne l'Atlantique avant de passer en Méditerranée en 1934. Participant à diverses opérations de surveillance et de protection lors de la guerre d'Espagne (1936-1939), il assure au début du second conflit mondial quelques missions d'escorte et de protection de convois maritimes. Intégré à la flotte de haute mer créée par le gouvernement de Vichy après l'armistice, il rallie Beyrouth en 1941. Pris pour cible par l'aviation britannique lors du bombardement du 22 juin, il subit quelques pertes et diverses avaries de coque. Réussissant toutefois à appareiller, il rejoint Salonique où il se met à l'abri jusqu'au 18 juillet. Rentré en France, il se saborde à Toulon le 27 novembre 1942 lorsque les Allemands fondent sur le port.

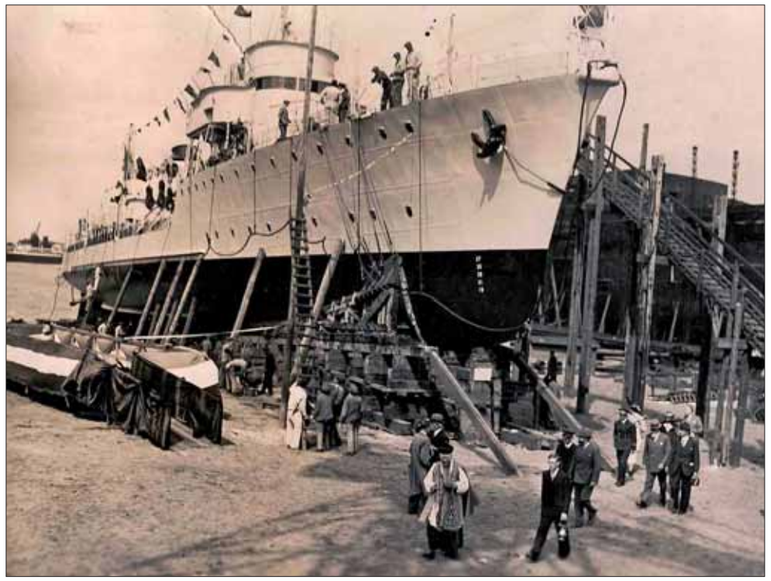
Chavirage du torpilleur « La Bourrasque » après avoir heurté une mine magnétique au large de Dieppe en mai 1940.

« Le Triomphant », navire emblématique des FNFL

Lancé le 16 avril 1934, « Le Triomphant » fait partie d'une série de six contre-torpilleurs rapides (45 nœuds) conçus pour opérer en Méditerranée face à la marine italienne. Servi par 13 officiers et 200 marins, ce « lévrier des mers » participera à différentes opérations navales durant la guerre d'Espagne et la Seconde Guerre mondiale. En avril 1940, il accomplira un raid spectaculaire dans le Skager-Rack au cours de la campagne de Norvège. Rentré à Lorient pour réparation, il échappe de peu aux Allemands et parvient à rallier Plymouth où il est saisi par la Royal Navy le 3 juillet 1940. Remis aux Forces navales françaises libres (FNFL), il est envoyé dans le Pacifique. Chargé d'escorter des convois, il contribue en février 1942 à l'évacuation des îles Nauru et Océan menacées par les forces japonaises. Rappelé en Méditerranée, il manque de chavirer en décembre 1943 lors d'un très violent cyclone. Refondu en croiseur léger aux États-Unis, il rejoint l'Indochine en 1945. Premier bâtiment à arriver à Haiphong le 6 mars 1945, il subit le feu de l'artillerie chinoise pendant 25 minutes (8 morts et 39 blessés) avant d'obtenir l'autorisation de riposter et de réduire au silence les batteries ennemies. De retour à Toulon en mai 1946, il est placé en disponibilité armée puis en réserve à partir de 1949. Condamné à la démolition en 1954, il est finalement vendu à un ferrailleur espagnol trois ans plus tard.

« Le Commandant Bory » et « Le Commandant Delage », deux frères jumeaux

Après avoir livré en 1937 et 1938 « La Poursuivante » et « La Baliste », deux escorteurs de 610 tonnes (1), les ACF lancent en 1939 deux avisos dragueurs de mines de 73 mètres de long : « Le Commandant Bory » et « le Commandant Delage ». Employés sur des théâtres d'opérations différents, le premier assure des missions de recherche de sous-marins dans l'Atlantique et en Méditerranée, tandis que le second expédié dans le Nord prend part à l'évacuation de la poche de Dunkerque. De nouveau réunis à Casablanca (Maroc) au lendemain de la signature de l'armistice, ils effectuent diverses missions d'escorte jusqu'au 8 novembre 1942, date à laquelle les forces anglo-américaines déclenchent l'opération Torch (débarquement au Maroc et en Algérie) et attaquent les navires français. Récupérés par les Britanniques, ils sont refondus aux Bermudes avant d'être utilisés au cours du débarquement de Provence le 15 août 1944. Affectés après-guerre aux forces navales d'Extrême-Orient, ils soutiennent l'action de l'armée française en Indochine jusqu'en 1951. Ils sont respectivement désarmés et condamnés à la démolition en 1953 et 1961.



Livré à la Marine nationale en 1937, l'escorteur « La Poursuivante » se sabordera à Toulon le 27 novembre 1942.

Deux avisos dragueurs de mines supplémentaires

En 1940, les ACF livrent à la Marine nationale deux nouveaux avisos dragueurs de mines de 630 tonnes : « L'Impétueuse » et « La Boudeuse ». Affectées en Manche, elles participent toutes deux à l'opération Dynamo (« L'Impétueuse » évacuera plus de 650 hommes, tandis que « La Boudeuse » en sauvera 560) avant de suivre des voies diamétralement opposées. Envoyée en Afrique du Nord après l'armistice, « La Boudeuse » intègre les forces alliées en 1942, alors que « L'Impétueuse », mise hors d'usage à Toulon, est renflouée par les Italiens. Récupérée ensuite par les Allemands, celle-ci finit sa carrière sabordée dans le port de Marseille lors du débarquement allié en Provence, une gigantesque opération à laquelle participait son sistership « La Boudeuse ». Déployée en Atlantique puis en Méditerranée occidentale, cette dernière servira en Indochine de 1946 à 1951, puis en Algérie de 1954 à 1957, avant de rejoindre Brest et d'être océanisée en 1958.

Quatre chasseurs de sous-marins

Pour compléter sa flotte, l'état-major de la marine lance entre 1931 et 1939 la construction de toute une série de chasseurs de sous-marins. Quatre d'entre eux (les chasseurs n° 9, 10, 11 et 12) seront commandés aux ACF en 1938. Fabriqués et livrés en un temps record, ces petits bâtiments de 37 mètres de long prendront une part active à la Seconde Guerre mondiale. Les trois premiers participeront à la bataille de Dunkerque, tandis que le quatrième, en cours d'achèvement, sera remorqué vers Cherbourg puis Plymouth. Pris pour cible par l'aviation ennemie, le chasseur n° 9 entré en service le 24 avril 1940 terminera sa courte vie sur la plage de Malo-les-Bains le 21 mai 1940 (1 mort et 11 blessés). Plus chanceux, ses trois frères échapperont à la destruction et poursuivront la lutte aux côtés des Alliés. Remis aux FNFL sous les patronymes de « Bayonne » (chasseur 10), « Boulogne » (chasseur 11) et « Bénodet » (chasseur 12), ils opéreront en Manche et participeront dans la nuit du 27 au 28 février 1942 à l'opération Biting qui visait à récupérer un radar allemand installé sur la falaise de Bruneval (Seine-Maritime). Utilisés après-guerre comme annexes de l'École navale, ils seront progressivement retirés du service actif. Cédés à la marine marchande en 1948, les chasseurs 11 et 12 seront respectivement ferraillés en 1952 et 1959. Quant au chasseur 10, il sera cédé à la Syrie en 1952. Rebaptisé « Akabeh ibn nefeh », il ne sera rayé de la liste de la flotte syrienne qu'en 1983. ◆

1- Sabordés à Toulon le 27 novembre 1942, ces deux navires seront renfloués par l'occupant en 1943. Remise en état par les Italiens et récupérée par les Allemands, « La Baliste » sera coulée en août 1944. Quant à «La Poursuivante», elle ne reprendra jamais du service et sombrera après-guerre près de Cap Camarat (Var).

Sources : Musée portuaire, Archives municipales. Jean-Pierre Salengro. André Merck, Philippe Lemaire, « Les ACF - Dunkerque, constructeur de navires ».

Le saviez-vous ?

Le cadeau du septième garçon

Symbole de perfection, de spiritualité et de divin, le chiffre sept a toujours bénéficié d'un prestige particulier. Déjà considéré comme un chiffre sacré sous l'Antiquité, il apparaît dans d'innombrables traditions, légendes et religions : les sept portes de Thèbes, les Sept Merveilles du monde, les sept couleurs de l'arc-en-ciel, les sept jours de la création, les sept péchés capitaux, les sept pas du Bouddha… À Dunkerque, une vieille coutume, datant vraisemblablement du XVIIe siècle, voulait que la ville offre une petite pièce d'orfèvrerie au septième garçon d'une famille à l'occasion de son baptême. D'après l'historien Victor Derode, cette coutume remonterait à 1650 et aurait perduré jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. De 1690 à 1790, la ville aurait ainsi offert quarante pièces d'orfèvrerie. Ce furent d'abord des bénitiers, puis des pièces de vaisselle et enfin des tasses en argent.

Bernard-François Pieters, célèbre peintre et décorateur dunkerquois

Né à Dunkerque en avril 1758, Bernard-François Pieters baigne dès son plus jeune âge dans un milieu artistique très riche. Fils et petit-fils de peintres, il intègre rapidement l'École de peinture et de dessin fondée en 1869 par le célèbre peintre dunkerquois Nicolas Truit dont il devient l'un des plus brillants disciples. C'est d'ailleurs à lui qu'en 1783 la cité fait appel pour décorer l'intérieur du théâtre. Il repeint alors le plafond et les loges en blanc, y ajoute des guirlandes de fleurs rose et or, ainsi que des draperies. Puis il rafraîchit les décors de la salle de spectacle inaugurée en 1777. Devenu professeur et peintre adjoint de l'École de dessin en 1787, il en est nommé directeur l'année suivante. Ardent défenseur de l'art, il dresse l'inventaire des collections de peintures confisquées à Dunkerque en 1795, puis celui des objets appartenant à l'École de dessin en 1803. Son rayonnement artistique s'étend peu à peu au-delà des remparts de la cité. Il a ainsi réalisé les peintures de la chapelle Saint-Milc de Millam. Il décède en novembre 1819, laissant derrière lui une belle collection d'œuvres dont le musée des Beaux-Arts conserve un dessin et une estampe. ◆

Nicolas-René Levasseur, charpentier du roi à Québec

Excellents marins, les Dunkerquois ont, de tout temps, été de grands voyageurs. Dans le vieux port de Québec s'élève ainsi un immeuble qui porte le nom de Nicolas-René Levasseur, un charpentier de marine né à Dunkerque le 15 février 1707. Issu d'une famille fortement ancrée dans la tradition maritime, il suit les traces de son père et devient comme lui constructeur de navires. Premier maître à Toulon en 1717, puis sous-constructeur en 1727, il entre au service du roi et dirige en 1733 la construction d'un navire de 40 canons, l'« Aquilon ». Intelligent, compétent et consciencieux, il est envoyé cinq ans plus tard au Canada pour établir et diriger un chantier royal de construction navale à Québec. Installé à l'embouchure de la rivière Saint-Charles puis en bordure du fleuve Saint-Laurent, dans le secteur dit du « Cul-de-sac », ce chantier emploie bientôt une douzaine de contremaîtres chargés de contrôler le travail d'au moins 200 ouvriers. Entre 1738 et 1758, Nicolas-René Levasseur supervisera le lancement d'une dizaine de vaisseaux de guerre et de quelques petits bâtiments de service. Nommé inspecteur des bois et forêts en 1752, il développe divers procédés de flottage du bois puis dirige en 1759 les escouades d'ouvriers chargées de combattre les incendies déclenchés par les Anglais qui finiront par prendre le contrôle de la colonie. Ruiné, Nicolas-René Levasseur rentre en France en 1760. Élevé au rang de commissaire de la marine en 1764, il prend sa retraite deux ans plus tard et décède à Aubagne le 2 août 1784. ◆