

C
LES
ONTRE-ORPILLEURS

TYPE GUÉPARD

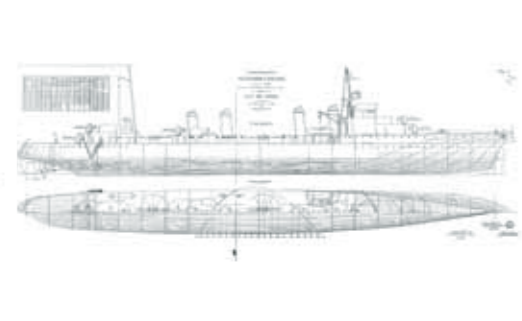
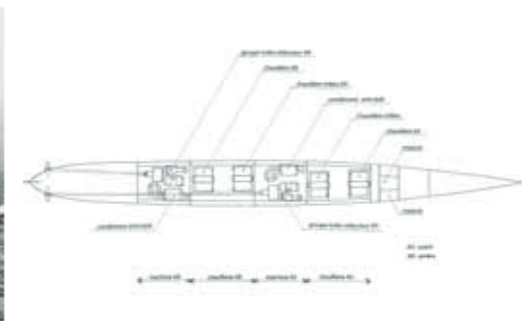
1928 - 1942

Jean Moulin

Marines éditions

SOMMAIRE

AVANT PROPOS	4
REMERCIEMENTS	5
REMARQUES SUR LES APPELLATIONS ET LES DÉPLACEMENTS	6



PARTIE I L'HISTOIRE

> La genèse

- 8 Les torpilleurs et contre-torpilleurs français
- 11 Les études de contre-torpilleurs
- 24 Les durées de construction
- 26 Encadré : Les contre-torpilleurs contemporains des Guépard

> La construction et les essais

- 27 Le Guépard
- 31 Le Bison
- 34 Le Lion
- 37 Le Vauban
- 41 Le Valmy
- 45 Le Verdun

> Le service actif jusqu'à la guerre

- 48 En Méditerranée, avec la 1^{re} escadre (fin 1929-1^{er} octobre 1934)
- 67 En Atlantique, avec la 2^e escadre (1930-1934)
- 79 Du 1^{er} octobre 1934 au 15 août 1939
- 88 Du 15 août 1936 au 1^{er} septembre 1939

> La guerre de 1939 - 1940

- 113 La 3^e DCT de septembre 1939 à mai 1940
- 120 La 1^{re} DCT de septembre 1939 à mai 1940
- 125 Le Bison de septembre 1939 à sa perte
- 129 La 3^e escadre à Toulon (mai 1940)
- 129 La guerre avec l'Italie (10 au 25 juin 1940)

> L'armistice

- 132 Réorganisation et désarmement à Toulon
- 136 La 3^e DCT au Levant (novembre 1940)
- 144 Les Forces de haute mer (juin 1941, novembre 1942)
- 148 Le sabordage du 27 novembre 1942

> Le sort final des bâtiments

- 152 Le Guépard
- 153 Le Lion
- 153 Le Vauban
- 154 Le Valmy
- 154 Le Verdun
- 155 Le remplacement des Guépard si...

PARTIE II LA TECHNIQUE

- 158 Le navire
- 163 La propulsion
- 173 L'armement
- 180 La détection sous-marine
- 180 Les installations de communications
- 181 Fumigènes et paravannes
- 181 La drome d'embarcation
- 183 Le personnel
- 186 Peintures, marques et modifications
- 192 Conclusion

ANNEXES

- 194 Les commandants et amiraux sur les Guépard
- 195 Les citations
- 196 Les essais de propulsion
- 201 Les dates et marques de coque
- 203 Caractéristiques des contre-torpilleurs type Guépard
- 204 Les contre-torpilleurs français au Levant (1930-1941)
- 204 Schémas

CONCLUSION	192
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	210
SIGLES ET ABRÉVIATION	214
NOTES	215
LISTE DES CARTES	223

AVANT-PROPOS

La seconde série de contre-torpilleurs français de l'entre-deux-guerres est formée par les six unités des tranches navales de 1925 et 1926 qui constituent la série des *Guépard* : le *Guépard*, le *Bison*, le *Lion*, le *Vauban*, le *Valmy* et le *Verdun*.

Ce sont les premiers contre-torpilleurs à « quatre tuyaux » si caractéristiques de la période précédant la seconde guerre mondiale et de la Marine jusqu'en 1942 et les premiers armés de canons de 138 mm.

Le *Bison* est coulé au combat en Norvège et les cinq autres sont perdus dans le sabordage de Toulon le 27 novembre 1942.

Succédant aux *Jaguar* et premiers contre-torpilleurs avec une artillerie de 138 mm, les *Guépard* sont une amélioration de ces derniers et un maillon essentiel dans une évolution qui se poursuivra avec les *Aigle*, les *Milan* et les *Vauquelin*, toujours à quatre tuyaux puis avec les *Fantasque* et les *Mogador*, achevés juste avant la guerre.

Les *Guépard* se sont fait remarquer par leur participation à de nombreuses actions pendant la guerre de 1939 à 1941, notamment des escortes de convois, lors de la campagne de Norvège et lors de brefs engagements sur les côtes de Syrie en 1941.

Les historiques des bâtiments ont été volontairement détaillés pour replacer ces derniers dans leur environnement quotidien, notamment pour les mouvements et la composition des formations navales. Le lecteur pardonnera les répétitions et les énumérations qui en découlent.

REMERCIEMENTS

Cet ouvrage est le résultat de la passion de trois personnes pour un type de bâtiment sur lequel ils ont voulu en savoir davantage que les descriptions des *Flottes de Combat*.

Jean Guigliani avait ainsi fait une étude au début des années 1970, publiée finalement dans la revue américaine *Warship International* (N° 2/1981). Robert Dumas avait aussi de son côté rassemblé de nombreux éléments.

Personnellement intéressé par une étude sur les « quatre tuyaux » pour laquelle j'avais également de nombreux éléments, Jean Guigliani et Robert Dumas m'ont généreusement prêté le résultat de leurs recherches sur le sujet avec mission d'achever l'étude de ces magnifiques bâtiments.

L'étude finale des contre-torpilleurs à « quatre tuyaux » devrait finalement comporter quatre volumes :

- les six *Guépard*

- les quatre *Aigle* (tranche 1927)

- le *Milan* et l'*Épervier* qui ont été le sujet de l'ouvrage de Jean Lassaque publié par Marines Éditions en 1994.

- les six *Vauquelin* (tranche 1929) également traités par Jean Lassaque dans l'ouvrage publié par Marines Éditions en 2000.

L'auteur remercie plus particulièrement :

- Jean Guigliani et Robert Dumas qui m'ont évité bien des recherches. Les plans de l'évolution des bâtiments sont de Jean Guigliani ;

- Jean Lassaque, auteur des études sur les *Jaguar*, les *Épervier* et les *Vauquelin*.

- René Bail et le capitaine de vaisseau (H) Claude Huan, de l'Académie de marine, dont les encouragements et les conseils sont toujours opportuns.

- le Service historique de la défense et plus particulièrement le département Marine (qui était encore le Service historique de la marine à l'époque des recherches) et le Centre d'archives de l'armement de Châtelleraut ;

- le service d'études du Musée de la Marine, l'ECPAD, à Ivry, les établissements Marius Bar et M. Robert Picard, pour les documents photographiques.

Je conserve l'entière responsabilité de cet ouvrage. N'ayant pas vécu l'époque évoquée, je tente de décrire des faits tels qu'ils ont été racontés dans les rapports établis par les acteurs. Cet ouvrage se veut essentiellement technique et ne porte aucun jugement historique.

REMARQUES

Sur les appellations et les déplacements

Les six contre-torpilleurs du type *Guépard*, construits en application des tranches navales de 1925 et 1926 appartiennent à la série des dix-huit bâtiments à quatre cheminées, appelée couramment les « quatre tuyaux » et qui se divise en quatre modèles :

- les six *Guépard* des tranches 1925 et 1926, avec des canons de 138 mm modèle 1923.
- les quatre *Aigle*, de la tranche 1927, amélioration des précédents, avec notamment un franc-bord plus faible et des canons de 138 mm modèle 1927.
- le *Milan* et l'*Épervier*, également de la tranche 1927, avec des chaudières à surchauffe et caractérisés par un arrière en cul-de-poule.
- les six *Vauquelin*, de la tranche 1929 avec la même forme de coque que les *Milan* mais sans surchauffe et avec la possibilité d'embarquer des mines.

Les *Guépard* sont appelés dans les documents datant de la période de la conception, de la construction et des essais, « contre-torpilleurs de 2 690 t ». Par simplification, ils sont souvent alors appelés contre-torpilleurs de 2 700 t.

Leur déplacement, exprimé en tonnes Washington, avec des tonnes anglaises de 1 016 kg est de 2 436 tW, valeur utilisée dans les documents et ouvrages de références comme Les Flottes de combat ou les décomptes officiels de tonnages en application des accords internationaux.

En comparaison, les *Aigle*, *Milan* et *Vauquelin* ont un tonnage sur les documents d'époque de 2 480 t, chiffre qui donne en fait le déplacement Washington exprimé en tonnes métriques et de 2 441 tW, en tonnes anglaises, cité dans les documents de référence.

Une certaine confusion peut d'établir entre les *Jaguar* et les *Guépard*.

Les *Jaguar* sont connus à l'origine, avant la conférence de Washington et les nouvelles définitions de déplacement, comme « 2 400 t ». Après Washington, ils deviennent CT de 2 126 tW mais l'appellation CT de 2 400 t reste utilisée, ce qui peut prêter à confusion avec nos *Guépard*, transformés dans des conditions semblables de 2 690 t ou 2 700 t en 2 436 t ou 2 400 t.

L'appellation de la série doit aussi être précisée.

L'usage veut que l'on désigne un type du bâtiment avec le nom du premier lancé mais parfois certains baptisent une série du nom du premier bâtiment dans l'ordre alphabétique, notamment à l'étranger où les dates de lancement ne sont pas toujours bien connues, d'où parfois l'appellation type *Bison*.

Pour la tranche 1925, le premier lancé est le *Guépard*. Pour 1926, le premier lancé est le *Valmy*. Par contre, ces bâtiments, avant leur baptême, ont porté des numéros correspondant à une référence « programme naval » ou « PN » et, pour la tranche de 1926, des numéros « D » (D 1 à D 3 puis Da 1 à Da 3).

Dans l'ordre de ces numéros, la tranche 1925 reste le type *Guépard* mais la tranche 1926 devient le type *Vauban*. Cet ordre a été adopté pour cet ouvrage, ordre correspondant à toutes les classifications et tableaux d'époque, notamment les documents officiels. Une date de lancement est plus souvent le résultat de contraintes industrielles et, sauf en cas de tête de série dont le montage est volontairement accéléré, l'ordre des lancements est généralement dû au hasard comme l'attente d'un bon coefficient de marée et la disponibilité du ministre...

Pour éviter toute confusion, sauf cas particulier, l'appellation utilisée dans cet ouvrage sera contre-torpilleurs type *Guépard*, recouvrant les six unités des tranches 1925 et 1926, sans faire de distinction entre les deux tranches dont les différences, minimes, sont décrites lors de l'analyse des bâtiments.



L'HISTOIRE

LA GENÈSE

LES TORPILLEURS ET CONTRE-TORPILLEURS FRANÇAIS

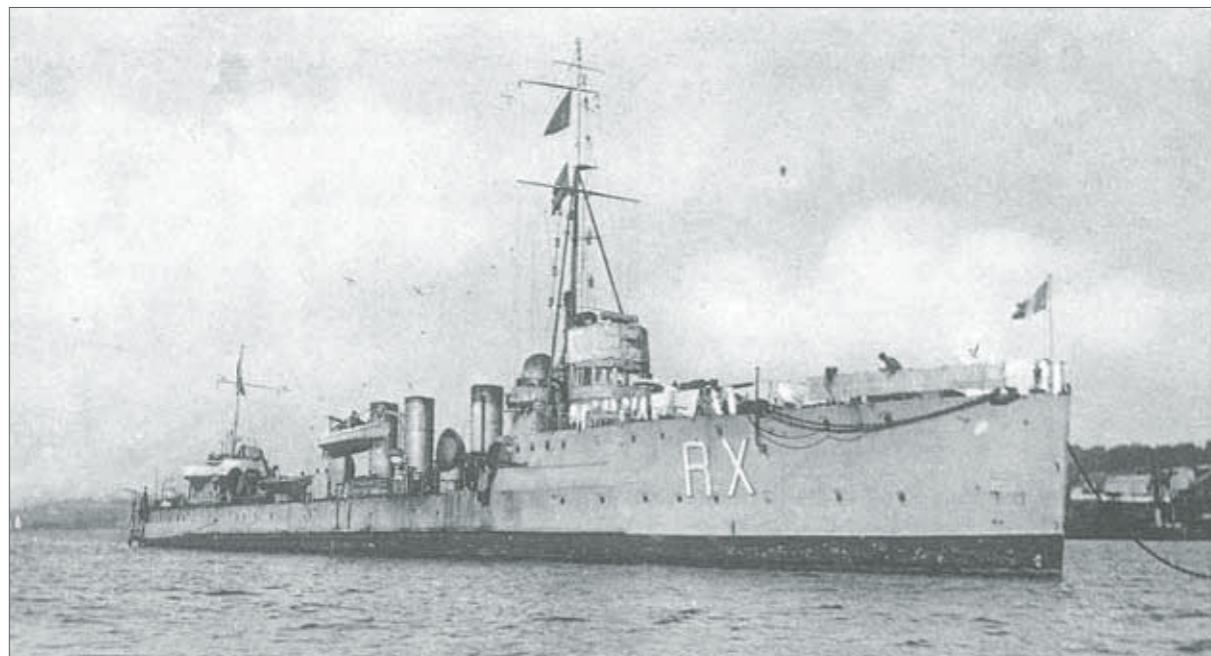
Les premiers torpilleurs

Le premier torpilleur français, le N° 1, est construit à Saint-Denis, près de Paris, mis sur cale le 25 septembre 1875 et recetté le 17 mai 1878. C'est un bâtiment de 38 m de long à la flottaison, déplaçant 103 t. Il atteint un maximum de 15,42 nd aux essais. Il est suivi de 369 autres torpilleurs dits « numérotés », plus petits, et prévus pour une « défense mobile » des côtes. Le dernier est mis

en service en 1908. Ils sont construits par petites séries, le plus souvent sur des plans Thornycroft ou Normand. Les déplacements varient, sauf pour quelques unités prototypes ou embarcables, de 26 t pour le N° 8 à 97,5 t pour la série du N° 295 au N° 369. Ces torpilleurs sont coûteux, fragiles et ont des capacités nautiques limitées. Ils ne pourront servir, pour les derniers encore en service, que comme patrouilleurs pendant la première guerre mondiale.

Les torpilleurs dits de haute mer sont construits à partir de 1884. Une première série de neuf unités est lancée en 1886, le premier étant le *Balny*.

Le torpilleur de 800 tonnes Enseigne Roux, achevé pendant la Première guerre mondiale.



Collection J. Houllin

Ils déplacent 58,5 t. Ils sont suivis de cinq bâtiments de 114 t, le premier lancé est l'*Ouragan*, le 12 mars 1887. Trente autres torpilleurs sont construits entre 1887 et 1899, à l'unité ou par groupe de deux puis onze torpilleurs de 120 t, les *Cyclone*, sont achevés entre 1898 et 1903, sur plans Normand.

De 1885 à 1898, une autre catégorie de bâtiments, baptisés avisos torpilleurs, est mise en service. Ils déplacent de 321 t pour les *Bombes*, à 1 310 t pour le *Wattignies* et le *Fleurus*.

Les premiers contre-torpilleurs

Les premiers bâtiments baptisés « contre-torpilleurs » en France sont commandés en 1896.

Le premier est le *Durandal*, lancé le 11 février 1899 puis 55 contre-torpilleurs dits de « 300 t » sont construits jusqu'en 1910. Ils se divisent en deux types : 32 *Durandal* de 300 t et 23 *Claymore* de 350 t.

Treize contre-torpilleurs de 450 t sont ensuite construits à partir d'octobre 1906. Le premier lancé est le *Spahi*, le 30 mai 1908. Quatre sont propulsés par des turbines Parsons. Le dernier, l'*Aspirant Herbert*, est admis au service en août 1912.

Enfin des bâtiments de 800 t sont mis sur cale à partir de 1909. Le premier lancé est le *Casque*, le 25 août 1910. 18 sont achevés avant l'entrée en guerre d'août 1914.

Deux autres bâtiments de 800 t sont mis sur cale en 1913 et sont armés pour essais en 1916 : l'*Enseigne*

Roux et le *Mécanicien Principal Lestin*. Un dernier est mis sur cale le 29 juin 1914, l'*Enseigne Gabolde*. Il n'est achevé qu'en 1923, sur des plans modifiés.

Une loi-programme, promulguée le 30 mars 1912, fixe la composition de la flotte à prévoir pour mars 1920 :

- 28 cuirassés d'escadre,
- 10 éclaireurs d'escadre,
- 52 torpilleurs d'escadre,
- 94 sous-marins,
- 10 bâtiments pour station lointaine.

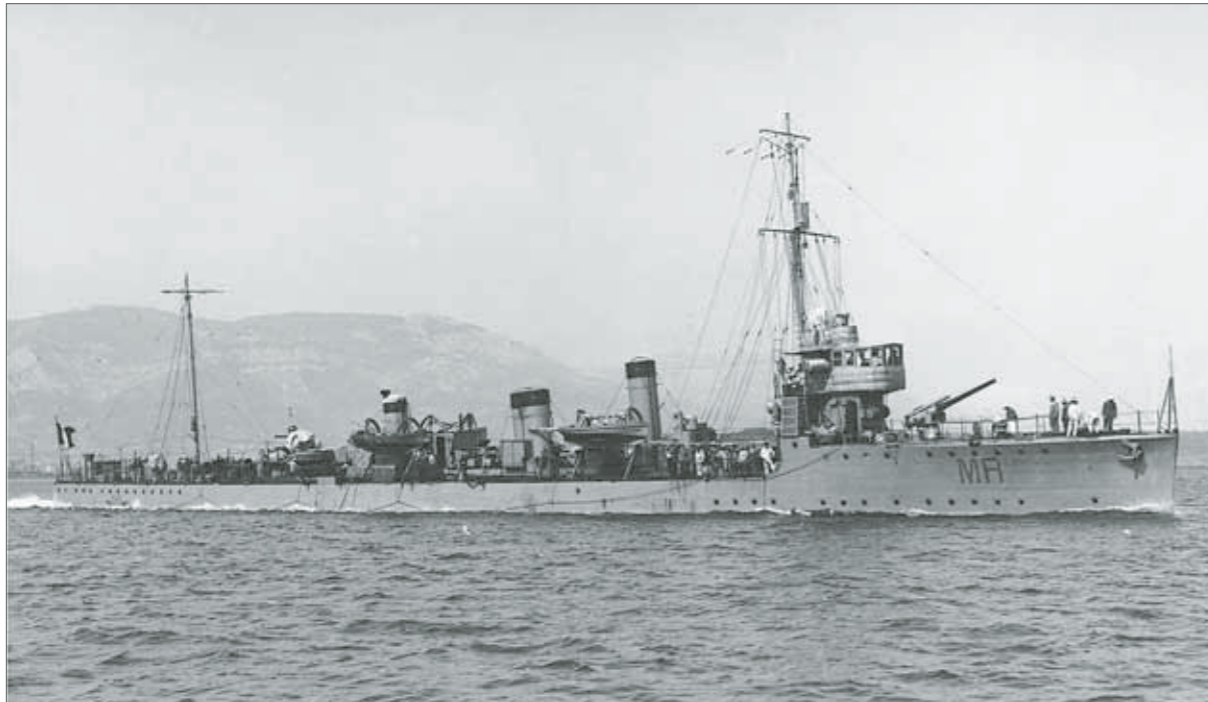
Les torpilleurs d'escadre sont la nouvelle appellation des contre-torpilleurs à partir du 14 mars 1913.

Les torpilleurs étudiés en 1914 déplacent de 1 200 à 1 500 t et aboutissent à un bâtiment de 1 530 t, avec deux canons de 14 cm et huit tubes de 450 mm. La construction de quatre escadrilles de huit est prévue avant 1920.

La première guerre mondiale

Le conflit avec l'Allemagne commence le 3 août 1914. La guerre, prévue courte, arrête tous les projets puis la mobilisation industrielle se fait au profit de l'armée de terre.

La marine réquisitionne quatre torpilleurs en attente de livraison à l'Argentine. Ils sont rebaptisés l'*Opiniâtre*, l'*Aventurier*, l'*Intrépide* et le *Téméraire* et mis en service, après réarmement, entre septembre et novembre 1914. Ce sont les plus gros bâtiments de flottilles français puisqu'ils déplacent



Marius Bar

Le Marocain, un des douze torpilleurs construits au Japon en 1917.

957,50 t. L'*Aventurier* ne sera rayé que le 20 mars 1939.

Pendant la guerre, les flottilles françaises sont renforcées par 18 torpilleurs grecs, de la fin 1916 à l'armistice. Ils appartiennent à quatre types différents :

- 4 *Thyella*, de 390 t, de 1907,
- 4 *Niki*, de 350 t de 1907,
- 4 *Aetos*, de 980 t, de 1911,
- 6 *Doris*, de 120 t, de 1913-1914.

Le manque de torpilleurs et les problèmes industriels amènent l'état-major de la marine à commander douze torpilleurs au Japon le 12 novembre 1916. Ils sont livrés le 15 septembre (*Algérien, Arabe, Hova, Marocain* et *Tonkinois*) et le 26 octobre 1917 (*Annamite, Bambara, Kabyle, Sakalave, Sénégalais, Somali* et *Touareg*). Du type japonais *Kaba*, ils déplacent 685 t et vont former le gros des flottilles jusqu'à leur remplacement par les torpilleurs de 1 500 t du programme de 1922 puis sont condamnés de 1933 à 1936.

À la fin de la guerre, des bâtiments français

achevés avant le conflit, il reste treize unités de 800 t, onze de 450 t et 47 torpilleurs 300 t, la plupart de ces derniers seront rayés entre 1919 et 1921.

La flotte est renforcée, en 1920, par dix anciens bâtiments ennemis, neuf allemands et un autrichien. Ce sont tous des bâtiments achevés vers la fin de la guerre :

- le *Pierre Durand* (ex V 79), de 924 t, classe V 67.
- le *Buino* (ex V 130), de 924 t, classe V 125.
- 4 unités classe S 131, de 919 t :
 - le *Chastang* (ex S 133)
 - le *Vesco* (ex S 134),
 - le *Mazaré* (S 135),
 - le *Deligny* (S 139).
- 2 unités classe H 145 de 990 t :
 - le *Rageot de la Touche* (ex H 146),
 - le *Delage* (ex H 147).
- l'*Amiral Senès* (ex S 113), juste achevé, premier d'une série de 12 super-destroyers de 2 060 t,

conçus pour surclasser les destroyers britanniques du type V ou W.

- le *Matelot Leblanc*, ex-autrichien *Dukla*, de 748 t.

LES ETUDES DE CONTRE-TORPILLEURS

Les études depuis 1918

Des études se sont poursuivies pendant la guerre et, en avril 1917, le projet de 1 530 t de 1914 est revu avec six tubes de 550 mm et trois canons de 138 mm. Les officiers français ont remarqué les *Aquila* italiens de 1 550 t et l'état-major général, le 22 décembre 1917, demande deux types de torpilleurs :

- un bâtiment de 1 530 t, filant 35 nd aux essais,
- un « conducteur d'escadrille », avec 500 nm de plus de rayon d'action, quatre canons de 138 mm et six tubes lance-torpilles.

Dès le 15 décembre suivant, il est question de commander deux bâtiments de 1 700 ou 1 800 t, désignés alors « contre-torpilleurs ».

En juillet 1918, la construction d'un contre-torpilleur est encore envisagée, avec les caractéristiques :

Déplacement	1 600 à 1 800 t
Vitesse	34 à 35 nd
Puissance	36 000 ch (26 492 kW) (!)
Armement	3/138 mm dans l'axe, 1/75 mm CA 2 tubes lance-torpilles triples de 550 mm dans l'axe 3 tubes lance-torpilles simples à l'avant

Le canon de 138 mm a été appelé jusqu'au début des années vingt, canon de 14 cm. De même, celui de 130 mm était appelé 13 cm.

En avril 1919, ce projet a évolué et devient plus précis :

Déplacement normal	1 765 t
Vitesse	35,5 nd en charge normale
Combustible	470 t en surcharge
Autonomie	2 800 nm à 17 nd

Le 28 septembre 1919, le chef d'état-major général de la marine (CEMG), l'amiral Ronarc'h, demande de reprendre l'étude en remplaçant les 3 canons de 138 mm par 4 de 10 cm et le remplacement de 2 tubes simples de l'avant par un 3^e tube triple axial et d'ajouter 38 t de mazout.

Un avant-projet de contre-torpilleur est soumis au conseil supérieur de la marine en septembre 1919. Il s'agit d'un bâtiment de 1 765 t, marchant à 35,5 nd, avec un armement de 3 canons de 138 mm et 9 tubes lance-torpilles de 550 mm avec une variante avec 4 canons de 10 cm en 2 groupes superposés.

Le conseil supérieur de la marine définit un contre-torpilleur comme un bâtiment de 2 000 à 2 300 t, avec une vitesse d'au moins 36 nd, un

Le Delage, l'ex torpilleur allemand H 147 en service dans la Marine nationale de 1922 à 1945.



Marius Bar

armement de 4 canons de 138 mm, de l'artillerie contre avions et automatique, 2 tubes lance-torpilles triples de 550 mm dans l'axe, avec de l'endurance à grande vitesse.

Le 13 janvier 1920, *Georges Leygues*, ministre de la Marine, dépose un projet de loi dit « Projet 171 » pour, en urgence, remédier à l'usure de la flotte à la fin des hostilités. Ce projet comporte la construction de six croiseurs et de 12 torpilleurs éclaireurs, l'abandon des cuirassés type Normandie et la transformation du *Béarn* en porte-avions.

Georges Leygues quitte le ministère le 18 janvier.

Le 11 mars 1920, le CEMG propose que les « torpilleurs éclaireurs » soient appelés croiseurs torpilleurs ou contre-torpilleurs.

Un projet de loi daté du même jour comporte des conducteurs d'escadrille de 1 800 à 2 000 t, avec une vitesse de 36 nd et un armement de 4 canons de 100 mm et 3 tubes lance-torpilles triples de 550 mm. Ces bâtiments sont comparés au *Shakespeare* britannique (1 740 t) et aux italiens *Mirabello* (1 900 t) et *Leone* (2 000 t).

Le 1^{er} avril 1920, le Conseil Supérieur discute d'un bâtiment d'environ 2 300 t, marchant à 35 nd, avec 4 canons de 138 mm ou peut-être de 150 mm et fixe les caractéristiques :

	Shakespeare	Mirabello	Leone
Déplacement	1 554 t	1 784 t	2 195 t
Longueur	100,3 m	103,75 m	113,4 m
Propulsion	turbines	turbines	turbines
Puissance	40 000 ch 29 435 kW	44 000 ch 32 379 kW	42 000 ch 30 907 kW
Vitesse	36 nd	35 nd	34 nd
Autonomie	5 000 nm/15 nd	2 300 nm/12 nd	2 000 nm/15 nd
Armement	5/120 mm 6 T 533 mm	8/102 mm 4 T 450 mm	8/120 mm 6 T 450 mm
Nombre	7	3	3
1 ^{er} lancement	7/7/1917	21/12/1915	1/10/1923

Déplacement	2 000 à 2 300 t
Vitesse	36 nd minimum
Armement	4/138 mm, canons CA et automatiques 2 tubes lance-torpilles triples de 550 mm dans l'axe.

La commission du matériel de l'artillerie navale discute le 11 avril 1920 du poids des projectiles des contre-torpilleurs. Le poids devrait de l'ordre de 30 ou 35 kg, ce dernier chiffre étant un maximum. La conclusion est la mise à l'étude d'un canon de 130 mm tirant un obus de 30 kg.

Le canon de 100 mm est écarté, les bâtiments étrangers ayant du 120 mm. Le 130 mm n'est pas encore construit et il existe juste les tracés d'avant-projet. L'affût double peut poser des problèmes et diminuer le rendement d'un tiers.

Le 138 mm à fausse ogive est trop lourd (39,5 kg) et c'est le 130 mm qui convient le mieux.

Une décision du 24 avril 1920 modifie encore le projet initial de juillet 1918 avec le remplacement de l'un des tubes triples par un cinquième canon de 100 mm et l'ajout d'un second canon de 75 mm CA.

Les études et les échanges de notes se poursuivent et le 28 avril 1920, le nouveau ministre de la marine, Adolphe Landry, prescrit la mise sur cale au début de 1921 de deux bâtiments de 1 765 t, mais les crédits ne seront pas votés. Ils devaient être baptisés *Lion* et *Guépard*.

Ce projet soumis au Comité technique avait pour caractéristiques :

Déplacement	1 780 t
Armement	5/100 mm
Vitesse	35,5 nd
Combustible	508 t de mazout en surcharge, 243 t en charge normale
Autonomie	de 2 800 à 3 000 nm à 17 nd.

Après ces deux unités, les contre-torpilleurs suivants devaient déplacer de 2 000 à 2 300 t avec 4 canons de 138 mm.

Le Projet 171 est remanié le 17 et 18 juin par le ministre, Adolphe Landry, qui ajoute six sous-marins de 1 100 t et six de 550 t.

Lors d'une réunion du comité technique, le 3 juillet 1920, le calibre de 100 mm est jugé trop faible et le 138 mm trop fort, le compromis étant réalisé avec le 130 mm. L'étude d'un canon de 130 mm en affût simple et double est à pousser.

Caractéristiques des canons

Calibre	100 mm	130 mm en projet		138 mm
Modèle	1917	simple	double	1910
Poids obus	13 kg	30 kg		39,5 kg
Poids coups complet	23 kg	47 kg		63 kg
Vitesse initiale	720 m/sec	735 m/sec		830 m/sec
Portée maximum	13 900 m	17 800 m		20 000 m
Poids du canon	1 565 kg	4 450 kg	8 900 kg	5 320 kg
Poids du matériel	4,34 t	11 t	21 t	12 t

Les observations du service technique et les problèmes de budget font alors abandonner, lors de la même réunion du 3 juillet 1920, le projet de contre-torpilleur répondant au programme fixé par le conseil Supérieur du 1^{er} avril 1920.

Une étude datée du 23 juillet 1920 porte sur un armement comportant 2 canons de 138 mm et 2 de 100 mm, installés 1 de 138 mm et 1 de 100 mm à l'avant et autant à l'arrière. Les Italiens ont alors des 120 ou des 152 sur les *Aquila*. Le rayon d'action à 20 nd serait réduit de 3 000 nm à 2 850 nm.

Une solution, pour éviter de retarder la mise sur cale des deux premières unités, serait un armement provisoire de 6 canons de 100 mm, remplacés ensuite par 6 canons de 130 mm avec 500 coups au total, 130 mm à étudier et à monter en affûts simples ou doubles. Les contre-torpilleurs suivants, de 2 200 t, recevraient 4 canons de 138 mm ou 8 de 130 mm en affûts doubles.

Un rapport de l'EMG du 23 septembre 1920 revient sur le calibre de 138 mm, jugé trop élevé et propose un armement de 8 canons de 130 mm en 4 affûts doubles.

Le 30 septembre 1920, le Conseil Supérieur de la Marine discute d'un programme minimum pour



Marius Bar

Le destroyer britannique Vanquisher, en service de 1917 à 1945. Il fait partie des 67 unités type V et W achevées entre 1917 et 1924.

la flotte future. Il est nécessaire de pouvoir s'opposer à l'Italie ou à l'Allemagne et le conseil conclut par un programme qualifié d'impératif avec :

- 15 croiseurs
- 19 contre-torpilleurs
- 38 torpilleurs
- 20 sous-marins de grande patrouille
- 34 sous-marins de moyenne patrouille
- 4 sous-marins mouilleurs de mines

La limite entre les contre-torpilleurs et les torpilleurs est alors 1 600 t, les contre-torpilleurs étant les bâtiments dépassant ce tonnage.

Les contre-torpilleurs à mettre en chantier doivent au moins être égaux en puissance et en vitesse aux bâtiments italiens et être plus nombreux. La supériorité française doit être d'un quart.

Un premier programme partiel de 6 ans propose 12 contre-torpilleurs de 2 200 t, pour un coût unitaire de 24 200 000 F

En septembre 1920, la France n'a qu'un bâtiment considéré comme un contre-torpilleur, l'ex allemand S 113, livré le 23 mai précédent qui ne sera mis en service qu'en mai 1922 sous le nom d'Amiral Senès alors que l'Italie a ou est sur le point d'avoir 10 bâtiments. Il en faudrait 13 à la France pour faire face aux seuls Italiens.

Le besoin total calculé pour la France, en cas de conflit avec l'Italie, est alors de 19 contre-torpilleurs, 6 pour le blocus et 13 pour l'armée navale.

Dans le cas d'un conflit avec l'Allemagne seule, le besoin en contre-torpilleur est nul mais il est de 54 torpilleurs de plus de 800 t.

Pour une guerre contre l'Allemagne et l'Italie, les besoins seraient de 21 cuirassés, 45 croiseurs, 19 contre-torpilleurs, 146 torpilleurs et 168 sous-marins.

Bâtiment	Déplacement	Vitesse	Artillerie	Torpilles
Shakespeare	1 770 t	36 nd	5/120 mm	2 X 3 T 533 mm
Aquila	1 626 t	34 nd	3/152 ou 5/120	2 X 2 T 457 mm
Leone	2 235 t	34 nd	8/120 mm	2 X 2 T 457 mm

Les projets français sont comparés aux caractéristiques connues des bâtiments étrangers (tableau ci-dessus) :

Le 14 janvier 1921 six possibilités sont envisagées en fonction de l'armement (2) :

- A : 2 310 t, 50 000 ch (36 794 kW) avec 5 chaudières, 36 nd, 250 t de mazout avec 540 t en surcharge, autonomie de 4 000 nm à 15 nd, 4/138 mm.
- B : 2 400 t, perte de 0,5 nd, 52 t de mazout en moins, 8/130 mm sur affûts doubles mais problèmes de réaction de la coque à l'artillerie
- C : 2 345 t normal, 5/130 mm sur affût simple (1 groupe AV, 1 groupe AR, 1 milieu)
- D : 2 360 t, 6/130 mm sur affûts simples (1 groupe AV, 1 groupe AR)
- E : 6/138 en 2 groupes, chacun 1 affût double et 1 simple
- F : 2 350 t, 6/138 mm avec 1 groupe AV et 1 AR avec 2 affûts simples et 1 milieu avec 1 affût double.

La solution A est écartée, les 138 mm sont trop élevés. La D est aussi repoussée, les canons sont disposés en triangle et l'emplacement des soutes pose des problèmes.

L'état-major général est d'avis d'adopter la solution F, malgré l'inconvénient de mixer des affûts simples et doubles, avec la possibilité de revenir à la solution C, immédiatement réalisable.

La solution B est à retenir pour les bâtiments à mettre en chantier après 1921 si les essais des affûts doubles de 130 mm sont satisfaisants.

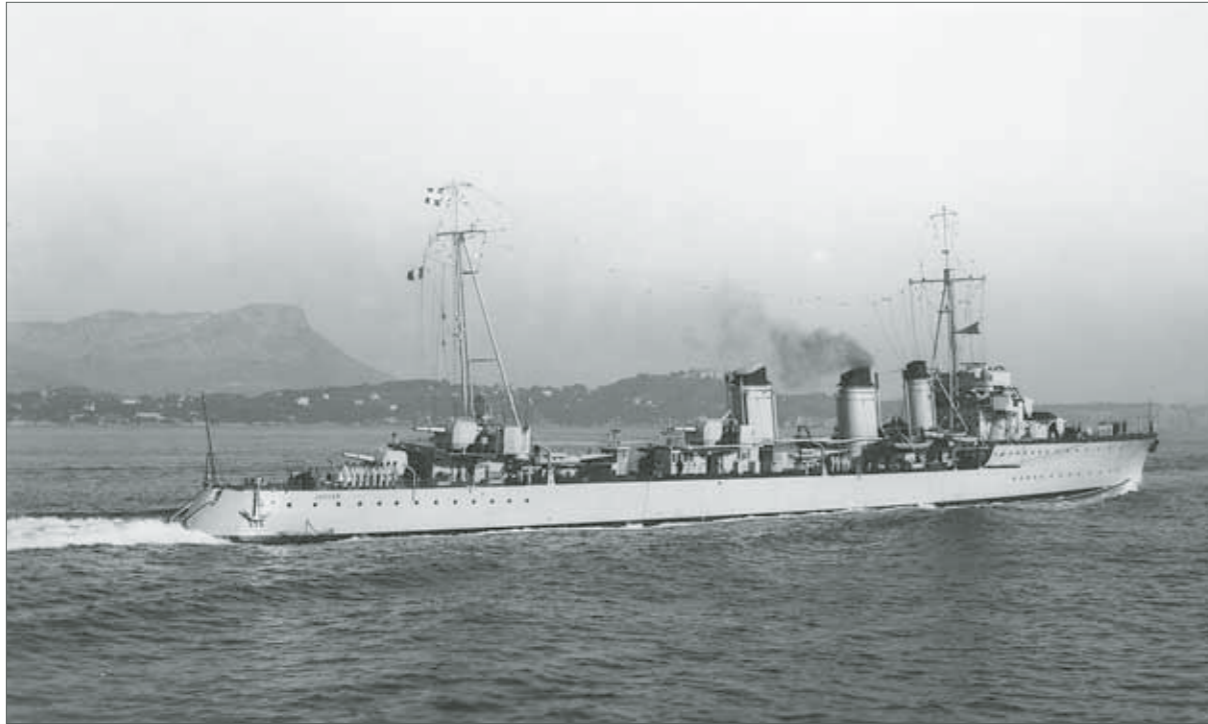
La note du 20 janvier 1921 (3) prévoit :

- des rails de lancement pour des grenades de 200 kg ou des mines
- des mortiers de chaque bord
- un appareil US
- un tube SC
- un emplacement ultérieur pour une cabine pour un appareil d'écoute sous-marine genre Walser quand il sera perfectionné.

Une note du 12 mai 1921 (4) illustre le conflit entre l'autonomie et la solidité. Pour augmenter la rigidité longitudinale, il faut supprimer 30 t de mazout pour permettre l'augmentation du creux. L'autonomie du projet est alors de 2 500 nm à 18 nd, ce qui est jugé trop court, le besoin étant de 3 000 nm à 15 nd avec une réserve en cas de mauvais temps.

Principales évolutions des projets de contre-torpilleurs

Date	Déplacement	Artillerie	Torpilles
3- 7-1918	1 765 t	3/138 mm	5 T 550 mm
29- 8-1919	1 765 t	4/10 cm	9 T 550 mm
28- 4-1920	1 780 t	5/138 mm	6 T 550 mm
28- 4-1920	2 000/2 300 t	4/138 mm	6 T 550 mm
23- 9-1920	2 000/2 300 t	4/138 mm ou 5,6 ou 8/130 mm	6 T 550 mm



Marius Bar

Le Jaguar, un des six contre-torpilleurs du programme de 1922 dont les Guépard seront une version améliorée.

Le projet définitif de contre-torpilleur de 2 400 t est visé par EMG 1, dans la note 1062 EMG 1 du 25 mai 1921. L'artillerie est répartie en trois groupes :

- avant avec 1 affût simple et 1 double
- milieu avec 1 affût simple
- arrière avec 2 affûts simples

Le programme de 1922

En 1921, un nouveau ministre, Gabriel Guist'hau, présente un projet aux commissions de la marine militaire et des finances avec :

- 6 croiseurs de 8 000 t,
- 12 contre-torpilleurs de 2 400 t,
- 12 torpilleurs de 1 400 t,
- 36 sous-marins,
- la transformation du *Béarn* en porte-avions.

Il est alors convenu que le programme soumis au

vote du Parlement soit limité aux bâtiments dont la construction pouvait commencer immédiatement.

La loi du 18 avril 1922 autorise enfin la reprise des constructions neuves pour la flotte. La tranche ainsi votée pour 1922 prévoit :

- 3 croiseurs de 8 000 t, type *Duguay-Trouin*
- 6 contre-torpilleurs de 2 400 t, type *Jaguar*
- 12 torpilleurs de 1 460 t, type *Simoun*
- 6 sous-marins de 1 150 t, type *Requin*
- 6 sous-marins de 600 t, type *Ondine*.
- l'achèvement du cuirassé *Béarn* en porte-avions.

La tranche de 1922 va fournir :

- le « torpilleur », de 1 319 tW, de type dit « de 1 500 t », comparable aux destroyers construits à l'étranger comme les V et W britanniques.

- le « contre-torpilleur », de 2 126 tW, appelé à l'époque « 2 400 t », inspiré des derniers grands

torpilleurs allemands comme l'*Amiral Senès*, capable de battre les conducteurs d'escadrille étrangers, bâtiments de 1 500 à 1 800 t en général et plus particulièrement les « explorateurs » italiens ⁽⁵⁾.

Le conseil supérieur, dans sa séance du 7 juillet 1922, prévoit une flotte formée avec :

- 175 000 t de grands bâtiments de ligne
- 20 croiseurs qualifiés de légers
- 36 contre-torpilleurs
- 60 torpilleurs
- 8 croiseurs sous-marins
- 76 sous-marins
- une flotte auxiliaire.

Le programme minimum d'octobre 1920 est revu, toujours dans l'hypothèse d'un conflit avec l'Allemagne ou l'Italie. Il est admis que l'Allemagne, l'adversaire le plus probable, conserve une flotte limitée par le traité de Versailles, avec ses cuirassés anciens remplacés par des croiseurs.

La flotte française devrait alors être constituée avec :

- 8 cuirassés (ou jusqu'à 175 000 t)
- 16 croiseurs légers
- 36 contre-torpilleurs
- 60 torpilleurs
- 2 croiseurs porte-avions
- 8 croiseurs sous-marins
- 46 sous-marins océaniques
- 36 sous-marins de défense côtière.
- une flotte auxiliaire

Un second programme est alors proposé pour suivre celui de 1922 avec

- 6 croiseurs légers de 10 000 t
- 15 contre-torpilleurs de 2 400 t
- 24 torpilleurs de 1 450 t
- 4 croiseurs sous-marins
- 30 sous-marins de 1^{re} classe
- 1 sous-marin mouilleur de mines

- 1 ravitailleur de sous-marins
- 4 dragueurs rapides.

Un paragraphe du compte rendu est consacré aux contre-torpilleurs :

« Les caractéristiques générales des contre-torpilleurs de la 1^{re} tranche du programme naval paraissent satisfaisantes. Il pourra cependant devenir nécessaire de modifier pour les bâtiments à construire postérieurement à ceux-ci la répartition de l'artillerie et même peut-être son calibre.

Le calibre de 130 mm a été choisi pour conserver la possibilité de manier sans trop de peine malgré les roulis très vifs de ces bâtiments le projectile de 33 kg employé. Les expériences en cours actuellement à bord du *Senès* permettront de décider s'il y a lieu de remplacer à l'avenir le calibre de 130 mm par le calibre de 150 mm. Les expériences qui seront effectuées vers la fin de l'année à bord d'un aviso avec un affût double de 130 mm nous fixeront sur les avantages qu'on pourrait retirer de l'emploi de cet affût pour réduire à deux le nombre des groupes de l'artillerie en supprimant l'affût central et en constituant chacun un groupe avant et arrière avec un affût double et un affût simple, peut-être même deux affûts doubles. De toute façon, le conseil supérieur sera appelé à fixer les caractéristiques à adopter pour les types de contre-torpilleurs à construire dans les tranches successives du programme.

D'autre part, des bâtiments aussi mobiles que les contre-torpilleurs ne peuvent être attaqués avec succès par des avions que de très près, un armement antiaérien comprenant quatre pom-poms (40 mm) nous paraîtrait préférable aux deux 75 mm actuellement prévus. »

Un projet de loi déposé le 8 mars 1923 n'est pas discuté et il est transformé en projet de statut naval et déposé, pour la législature suivante, le 16 décembre 1924.

Le statut naval proposé comporte :

- 177 800 t de bâtiments de ligne
 - 60 960 t de bâtiments porte-avions
 - 360 000 t de bâtiments légers
 - 96 000 t de sous-marins
 - 1 navire atelier
 - 2 mouilleurs de mines de surface
 - 2 ravitailleurs de sous-marins
 - 3 transports d'aéronautique
 - des avisos, transports, bâtiments de servitude
- « suivant les besoins ».

Ce statut ne sera pas non plus discuté et les ministres de la marine, notamment *Georges Leygues*, en poste du 16 novembre 1917 au 18 janvier 1920 puis du 28 novembre 1925 au 25 février 1930 (avec une seule interruption de trois jours en 1926) parviendront pratiquement à le faire réaliser par tranches annuelles.

Après la tranche de 1922, des contre-torpilleurs ne figureront que dans la loi du 13 juillet 1925, avec les trois futurs *Guépard*. Trois autres, les trois *Vauban* seront inclus dans la loi du 4 août 1926.

Il est prévu ⁽⁶⁾ que les contre-torpilleurs aient un télépointage complet mais les études sur le télépointage commencent seulement fin 1927.

Les essais d'affûts doubles de 130 mm sur l'avisos *Amiens* ne sont pas satisfaisants et l'artillerie des contre-torpilleurs de 1922 est finalement modifiée lors de la conférence du service action du 12 septembre 1923, avec 5 affûts simples de 130 mm.

L'étude d'un canon de 138 mm est alors urgente. Il est demandé une portée de 16 000 à 18 000 m, un projectile de 40 kg, un effort de recul de 40 t. La culasse cylindrique doit être abandonnée et sont en essais la culasse Krupp à coin et la culasse Schneider de 75 à filet concentriques. Le 138

mle 23 est prévu pour les contre-torpilleurs de la 2^e tranche. Il y a une étude avec 2 versions du 138 mle 24 : avec culasse à coin et avec culasse à filets concentriques. Les deux avec refouloir automatique. Le souhait est la mise au point d'une culasse à point.

Un canon de 138 mm est enfin mis à l'étude mi-1924 pour remplacer les 130 mm des premiers contre-torpilleurs et pour armer les bâtiments de la 2^e tranche (138 mle 23). Un premier canon de 138 mm doit être essayé en 1925.

Lors de discussions sur l'armement des contre-torpilleurs de la 2^e tranche du programme naval, une note ⁽⁷⁾ demande le remplacement de chaque canon de 75 CA par deux canons de 40 mm dits « pom-pom ».

Les contre-torpilleurs type *Jaguar*, de la tranche de 1922 sont armés en définitive de 5 canons de 130 mm modèle 1919, dans l'axe. La série suivante, les *Guépard*, reçoit directement des 138 mm.

L'idée était de monter une plate-forme double de 138 mm mais le temps manque pour sa réalisation et les contre-torpilleurs du programme de 1925 (les 3 *Guépard*) reçoivent des montages simples, disposés comme les 130 mm des *Jaguar*. Le problème de la plate-forme double reste à l'étude jusqu'à aboutir au montage adopté sur le *Mogador*, du programme de 1932.

Le contre-torpilleur de 2 690 t

Un courrier au ministre précise la dotation à prévoir pour la seconde tranche du programme, donc pour les bâtiments de la tranche 1925. Ce courrier porte un tampon du 25 mars 1924.

La dotation à prévoir est de 28,2 millions de francs pour un contre-torpilleur.

Les caractéristiques seraient alors :

Longueur	119,50 m
Largeur	11,60 m
Tirant d'eau moyen	3,65 m
Armement	5/138 mm ; 4/40 mm CA 2 tubes lance-torpilles triples
Vitesse	35,5 nd
Autonomie	2 500 nm à 18 nd.

En 1924, la construction d'un contre-torpilleur demande 65 journées de travail par tonne.

Une nouvelle note ⁽⁸⁾ demande le remplacement, sur les contre-torpilleur et torpilleurs de la 2^e tranche de chaque pièce de 75 mm CA par 2 canons de 40 mm dits « pom-pom ».

Lors du lancement du *Verdun*, le journal *Le Yacht* donne l'armement du futur contre-torpilleur et cite 5 canons de 138 mm, 2 canons de 75 mm contre avions et 6 tubes lance-torpilles axiaux.

Une note du 16 février 1925 ⁽⁹⁾, face à l'impossibilité de réaliser à temps un affût double de 138 mm ou en plate-forme avec deux canons de ce calibre demande d'armer les trois contre-

La quille du Da 2, futur Valmy, sur cale à Penhoët le 28 juillet 1927.



torpilleurs du programme 1925 avec 5 canons de 138 mm disposés comme sur les *Jaguar*.

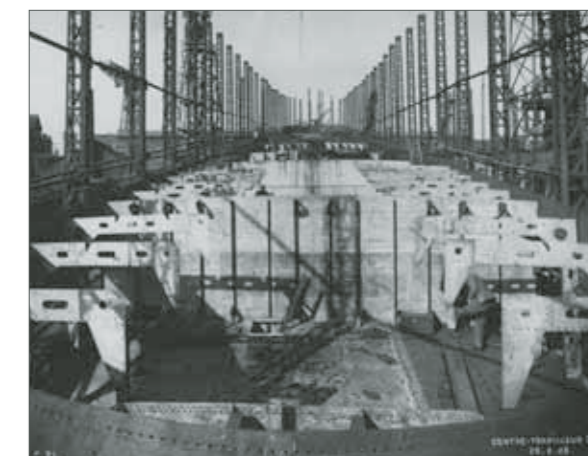
La même note demande, pour les contre-torpilleurs de la tranche de 1926, des bâtiments supérieurs aux contre-torpilleurs italiens les plus récents qui ont 8/120 mm soit 6 ou 8 canons de 13 cm sur les français. Il y a des problèmes de synchronisation et de débit avec les affûts doubles de 130 mm. Une autre solution serait une plate-forme tournante avec 2 affûts simples accolés mais le relais ne peut être que sur le pont, d'où la nécessité de surélever ces pièces. On en revient alors aux 138 mm.

La solution alors retenue pour des bâtiments de 1925 est de six 138 mm répartis entre un groupe de 2 doubles et une pièce simple à l'avant et à l'arrière. Si l'on monte 8 canons de 138 mm, le tonnage minimum serait de 3 500 t.

Les contre-torpilleurs de 1926 seraient donc des bâtiments de 2 850 à 3 000 t avec six 138 mm. Pour les unités de 1927, on voudrait un armement de huit 138 mm.

Le 8 mai 1925, une note ⁽¹⁰⁾ décrit le projet de contre-torpilleur du reliquat de la seconde tranche du programme naval, appelé contre-torpilleur de 2 690 t.

La coque du Valmy en cours de construction, le 29 février 1928.



Le projet est signé de l'ingénieur général Lejeune, chef du Service technique des constructions navales.

Finalement, l'amiral Salaün, le 18 mai 1925, donne son accord ⁽¹¹⁾ pour le contre-torpilleur à mettre en chantier en 1925, un bâtiment de 2 690 t.

Le 21 août 1925, le service technique de la direction centrale des constructions navales de-

mande que les trois contre-torpilleurs à mettre en chantier en 1925 aient des turbines Parsons.

Un projet d'appareil propulsif est demandé à huit entreprises :

- AC Loire (Parsons)
- AC Saint-Nazaire Penhoët (Parsons)
- AC *Bretagne* (Rateau)
- FC Méditerranée (Parsons)
- Schneider (Zoelly)

Devis de poids approximatif

Coque	1 022 t
Installations diverses	195 t
Puissance offensive	214 t
Propulsion	940 t
Télépointage, télécommande, appareil US	16 t
Équipage et approvisionnements	48 t
Mazout (1/3 du total)	165 t
Eau de réserve (1/2 du total)	60 t
Disponible	30 t
Total = déplacement en charge normale	2 690 t

- Compagnie électromécanique (Parsons)
- Anciens ateliers Breguet (turbines Breguet)
- Compagnie de Fives Lille (Zoelly).

Pour un poids maximum de 890 t, l'appareil doit fournir 56 000 ch (41 209 kW) pendant un essai de 8 heures à PMN.

Le projet de contre-torpilleurs de 2 690 t dont la mise en chantier est prévue en 1925 est encore examiné dans la séance du comité technique du 27 août 1925.

La commande des deux premiers bâtiments est enfin passée à l'arsenal de Lorient le 9 octobre 1925.

Les contre-torpilleurs à mettre en chantier en 1927 font l'objet d'une note ⁽¹²⁾ des Construc-

tions navales du 23 janvier 1926. Il est cité deux types :

- 3 850 t, 82 000 ch (60 342 kW) avec six 138 mm
- 4 750 t, 96 000 ch (70 644 kW) avec huit 138 mm

Une note du 8 février 1926 ⁽¹³⁾ fait le point sur les études de contre-torpilleurs en cours en les comparant aux bâtiments existants.

La note souligne que, du point de vue tactique, il n'y a aucune nécessité de construire des contre-torpilleurs de 3 000 à 4 000 t et que c'est contre les Italiens que nous devons construire nos futurs contre-torpilleurs. Les contre-torpilleurs italiens déplacent alors 1 800 t avec un armement de cinq canons de 120 mm.

Par contre, l'emploi de croiseurs légers de 4 750 t paraît très justifié pour une guerre en Méditerranée occidentale. Dans ce cas, il faut des croiseurs avec 6 canons de 155 mm en trois tourelles doubles, ce qui est en fait un bâtiment entièrement nouveau.

Les contre-torpilleurs de la tranche 1926, à mettre en chantier en 1927 (les futurs *Vauban*) doivent être supérieurs aux éclaireurs italiens les plus récents armés avec 8 canons de 120 mm.

Contre-torpilleur de 2 690 t (projet 8 mai 1925)

Déplacement	2 690 t en charge normale 2 465 tW
Longueur	123,10 m entre perpendiculaires
Largeur	11,52 m à la flottaison
Profondeur de carène	3,65 m
Armement	5 138 mm mle 23 sur affût mle 24 avec 100 coups/pièce 4 37 mm semi-auto légers (1 000 c/pièce) 6 tubes lance-torpilles de 550 mm 2 montages triples dans l'axe 6 torpilles dans les tubes 2 grenadeurs type Jaguar avec 6 grenades de 200 kg chacun 12 grenades en réserve, 12 grenades de 100 kg en parc
Propulsion	2 appareils propulsifs de 60 000 ch (44 153 kW) au total et 65 000 ch (47 832 kW) si « coup de fouet »
Puissance torsionométrique	66 210 ch (48 723 kW)
Vitesse	38 nd
Soute	500 t de mazout en surcharge
Autonomie	2 500 nm à 18 nd
Drome d'embarcation	1 vedette à essence de 7 m 2 canots de 7 m dont 1 à moteur 2 baleinières de 7 m 1 youyou de 5 m à moteur 2 youyous en toile de 3,60 m
Équipage	8 officiers 34 officiers mariniers 163 quartiers-maîtres et matelots 3 agents de service

Type	Déplacement	Artillerie	Puissance	Vitesse	Prix total
Jaguar	2 400 t	5/130 mm Masque	54 000 ch 2 arbres	35,5 nd	26 000 000 F
Guépard	2 690 t	5/138 mm Masque	64 000 ch 2 arbres	35,5 nd	30 000 000 F
1 ^{er} projet	3 200 t	6/138 mm 4X2 + 2X1	64 000 ch 2 arbres	34,5 nd	39 500 000 F
2 ^e projet 6/138	3 800 t	6/138 mm 4X2 + 2X1	82 000 ch 3 arbres	35,5 nd	46 000 000 F
petit croiseur	4 750 t	8/138 mm 4 X 2	96 000 ch 3 arbres	35,5 nd	55 000 000 F