

Béarn, premier porte-avions français

L'histoire des porte-avions de la Marine nationale se confond avec l'essor de l'aéronautique navale au début du XXe siècle. Dès 1911, la France se dote de ses premiers aéronefs embarqués avec la transformation du croiseur *La Foudre* en porte-hydravions.

En 1928, la France met en service son premier porte-avions avec Béarn, cuirassé de 25 000 tonnes construit en 1914 et transformé pour accueillir 30 avions. Il ne sera remplacé qu'après la Seconde guerre mondiale par : *Arromanches*, 1946-1978. Ex bâtiment britannique *HMS Colossus* construit en 1944. Porte-avions de 14 000 tonnes capable d'accueillir 26 avions cédé à la France par les Britanniques ; et *Dixmude*, 1947-1949. Ex-britannique *Biter*, de 13 000 tonnes pouvant accueillir 16 avions. Notre marine n'a eu jusqu'à présent que huit porte-avions.



Béarn, 1928-1939

Caractéristiques du bâtiment :

Déplacement : 22 000 tonnes - Longueur hors tout : 182,5 mètres - Largeur : 27,66 mètres - Hangar aviation de 124 mètres de long - trois ascenseurs électriques pour la mise en œuvre des aéronefs - Propulsion : 12 chaudières de type Normand à chauffe au pétrole (jusqu'en 1934), et 6 par la suite après refonte - Deux groupes de machines alternatives de type Parson - Vitesse maxi : 21 nœuds.

Mis sur cale en tant que futur cuirassé le 5 janvier 1914 aux Forges et chantiers de la Méditerranée à la Seyne-sur-mer (Var), sa construction est arrêtée le 23 juillet (au niveau du pont cuirassé inférieur), et la coque reste sur cale durant toute la durée de la Première Guerre mondiale (les crédits destinés à la Marine sont restreints).

Afin d'essais d'accrochage d'avions terrestres, il est procédé le 15 avril 1920 au lancement de cette coque. Suite au succès du lieutenant de vaisseau Teste et de son équipe, la décision est alors prise de la terminer en porte-avions. Cette décision est suivie d'effets à partir de 1923 et il faut attendre le 1er septembre 1926 pour voir *Béarn* armé pour essais.

Ils dureront jusqu'en 1927 quand le 10 mai, le porte-avions appareillant enfin, les premiers accrochages à la mer sont effectués. Il effectue sa traversée de longue durée en avril 1928 et le 1er mai il entre en service actif au sein de la première escadre de la Méditerranée. Le capitaine de vaisseau Jean de Laborde est son premier commandant.

Une première croisière du 27 mai au 5 août en compagnie de ses trois escadrilles, le mène en Atlantique et Manche. Durant la même année, du 12 octobre au 9 novembre, une tournée le conduit en Corse et en Algérie.

En raison d'une refonte* (de nos jours, nous appelons cela une IPER..) qui l'immobilise de décembre 1928 à mars 1929, il n'effectue sa 3e croisière qu'à compter du 27 mai et ce jusqu'au 10 juillet. Divers exercices le mènent alors, le long des côtes marocaines et algériennes. La dernière sortie des années 1920 est ensuite effectuée entre le 10 octobre et le 30 novembre 1929, période durant laquelle, mouillé devant Agadir durant 4 jours en octobre, ses escadrilles effectuent des raids d'intimidation et de reconnaissance dans certaines zones du sud marocain encore en dissidence. Quittant Agadir le 28 octobre, il se dirige sur Dakar, Las Palmas, Madère, Oran, puis regagne Toulon.

*Cette refonte concernera notamment le remplacement du système de sacs de sable en lest sur les brins d'arrêt, par des freins mécaniques à friction de type Schneider-Fieux. Le pont d'envol quant à lui, subit une modification au niveau de l'avant qui devient légèrement incliné.

La première moitié de la décennie 1930, voit *Béarn* et sa flottille participer à peu de choses près, aux mêmes sorties, avec toutefois une exception en Méditerranée orientale entre le 15 avril et le 25 juin 1932 où les Libanais et les Grecs peuvent le voir évoluer devant Beyrouth et Athènes.

Entré en grande refonte en février 1934, il ne reprend le service actif qu'à partir de novembre 1935.

A compter du 1er octobre 1936, il est affecté à l'escadre de l'Atlantique à Brest. Cette nouvelle affectation permet de faire participer son groupe aérien aux divers exercices en compagnie notamment des cuirassés *Lorraine*, *Bretagne* et *Provence* ainsi qu'un peu plus tard avec les nouveaux bâtiments de ligne *Dukerque* et *Strasbourg*. Le dernier déplacement embarqué important pour le porte-avions s'effectue du 10 mai au 14 juin 1938 vers le Portugal et le Maroc.

Le 3 septembre 1939, toujours à Brest, son aviation est mise à terre (on peut penser que sa lenteur de déplacement face à la rapidité des nouveaux bâtiments de l'escadre est un lourd handicap). Il est alors mis en travaux à partir d'octobre afin d'être aménagé en ravitailleur à flot pour les gros hydravions Latécoère et Breguet-Bizerte. Ces travaux se terminent en avril 1940. Réaffecté en Méditerranée, il quitte Brest et arrive à Toulon le 18 avril. Il effectue alors une

sortie durant les premiers jours de mai afin de faire apponter de jeunes pilotes de l'escadrille 2S3 sur Levasseur, et d'autres pilotes de l'escadrille AB1 sur Chance-Vought 56F. Toutes ces qualifications s'interrompent brutalement le 10 mai avec l'offensive allemande qui débute dans le Nord.

Béarn est alors affecté au transport d'or vers Halifax, or destiné à payer (*Cash and carry*) les avions achetés aux USA (Helldiver, Stinson, Brewster, etc.). Ces avions sont chargés à son bord afin d'être convoyés en Métropole, et il appareille le 16 juin. Mais les événements se bousculent en France, la côte atlantique française est occupée peu à peu par l'armée allemande... Il est alors détourné vers les Antilles et arrive à Fort-de-France le 27 du mois. Il y demeure jusqu'en 1943 en compagnie des croiseurs *Jeanne d'Arc* et *Émile- Bertin* et des pétroliers *Mékong* et *Var* (tout ce groupe sous l'autorité de l'amiral Robert, resté fidèle au maréchal Pétain).

Le 14 juillet 1943, les Antilles passant sous l'autorité du Comité français de libération, les bâtiments bloqués dans ces îles vont pouvoir participer aux combats du côté des Alliés. *Béarn* est envoyé aux USA afin d'y être transformé en transport d'aviation. Il appareille le 7 mars 1945 chargé d'avions à destination de la Grande Bretagne. Durant cette traversée il aborde le transport américain *M.C Mac Andrew*. Sa plage avant est enfoncée et il perd 4 hommes d'équipage (le transport américain déplorera 70 morts). *Béarn* est alors dérouté sur Casablanca pour réparations.

La guerre en Europe s'achève, mais *Béarn* n'en a pas terminé pour autant. L'Indochine qui est entrée en rébellion, va alors le voir arriver dans ses eaux le 21 octobre 1945 chargé de matériel et d'hommes du groupement Massu. Il y reste jusqu'en juin 1946 effectuant alors tout au long des côtes indochinoises divers transports d'avions et de bâtiments de débarquement.

Il réintègre la métropole le 23 juillet et est alors placé en disponibilité. Mis en réserve spéciale il va « dormir » plus de deux ans et il est ensuite affecté le 9 décembre 1948 au Groupe d'action anti-sous-marine (GASM) afin d'y servir de base fixe. Il est condamné le 31 mars 1967, vendu puis démantelé à Savone par une compagnie italienne de ferrailage.

Plus sur Le groupe (ou flottille) de *Béarn* :

http://www.postedeschoufs.com/aeronavale/1919_1938/02%20Le%20Bearn/le_bearn-escadrilles.htm

Source :

<https://archives-maritimes.blogspot.com/2020/06/bearn-premier-porte-avions-francais.html>