

MERS EL-KÉBIR

DU MÊME AUTEUR

chez Calmann-Lévy

Comme des lions, mai-juin 1940, le sacrifice héroïque de l'armée française, 2005.

C'est nous les Africains, l'épopée de l'armée française d'Afrique, 1940-1945, 2006.
2006.

Dominique Lormier

MERS EL-KÉBIR

Juillet 1940

© Calmann-Lévy, 2007

Introduction

Le 3 juillet 1940, Jean Boutron est lieutenant de vaisseau à bord du cuirassé *Bretagne*, en rade de Mers el-Kébir. Après le coup de grâce des canons anglais, on le repêchera à demi noyé dans une mer de mazout et de flammes. Cette journée, qu'il a vécue avec le sentiment de l'inévitable, il la regarde comme l'aboutissement logique de la politique française de l'époque. Rapatrié en France, il rejoint le réseau de résistance Alliance, directement relié à l'Intelligence Service, les services secrets britanniques.

« Héros » de Mers el-Kébir aux yeux de Vichy, et donc jugé incorruptible par l'ennemi, il se voit confier une mission auprès de l'ambassade de France à Madrid, qui va lui faciliter ses activités clandestines. Jeu dangereux, parfois rocambolesque, qui se termine par son arrestation. Dans la nuit du 8 novembre 1942, il s'évade de France à bord d'un sous-marin britannique. Il atteint Alger le 11 novembre, au milieu de l'effervescence du débarquement allié et dans un imbroglio politique indescriptible.

Fin décembre 1942, il rejoint le général de Gaulle à Londres et les Forces navales françaises libres : la boucle est bouclée. Ainsi, Jean Boutron est le seul officier de marine français qui, ayant vécu la tragédie de Mers el-Kébir, se soit rallié sans hésitation à la cause britannique. Absurdité de la guerre ? Peut-être. Logique d'une conscience ? Sûrement. Jean Boutron est un marin, Mers el-Kébir restera toute sa vie une cicatrice ouverte, mais l'armistice d'abord et la collaboration franco-allemande ensuite seront des blessures beaucoup plus profondes.

Jean Boutron aura vécu de l'intérieur les trois grands aspects de la guerre : la défaite, le combat clandestin et les Forces françaises libres. C'est cette trajectoire unique, fruit d'un choix délibéré contre le cours des événements, qui l'a conduit de Mers el-Kébir à Londres. Son témoignage est d'autant plus intéressant, au sujet de la tragique journée du 3 juillet 1940, qu'il se trouve à bord du cuirassé *Bretagne*, navire qui va subir les pertes humaines les plus importantes :

Une pensée qui m'a déjà tourmenté me revient. Je m'approche du commandant Rochas :

– L'amiral Gensoul ou l'amiral Bouxin n'ont-ils pas convoqué le commandant Le Pivain à bord du *Dunkerque* ou à bord du *Provence* ?

– Non.

Je m'y attendais à ce « non », mais il me glace tout de même. Ainsi, notre commandant doit en être au même point que nous, il n'a reçu aucune explication personnelle, aucun ordre particulier, et il est comme nous tous : il attend le moment de subir !

Attendre et Subir : cela paraît être la devise nationale depuis des années. Je m'en suis si souvent indigné que mes facultés d'indignation et de révolte sont désormais émoussées, presque épuisées. Achevant de boucler la boucle qui ramasse l'essentiel de mon passé, j'ai l'impression de ne plus

avoir besoin de rien, même pas de vivre car la vie que nous réservent nos ennemis vainqueurs ne me paraît pas plus attrayante que la mort que nous préparent, là-bas au large, nos amis aux abois. Alors, à quoi bon réagir ou s'insurger, à quoi bon penser même, puisqu'il n'y a plus rien à choisir, plus rien à faire, plus rien à comprendre ?

Je passe mentalement en revue les officiers marinières et les marins qui dépendent de moi, et je m'aperçois que ceux auxquels je tiens vraiment par des liens invisibles mais solides sont beaucoup plus nombreux que je ne l'aurais imaginé [...].

Le temps continue à passer sans que je songe à le mesurer et je laisse ma pensée s'envoler vers les uns et vers les autres. Je suis surpris parfois qu'elle s'attarde sur tel ou tel, me révélant ainsi que j'éprouvais pour lui une sympathie presque inconsciente, mais je finis par avoir la douloureuse impression que je fais une tournée d'adieux [...]. Alors je recommence à appeler sur moi l'indifférence, à rechercher le vide, je recommence à attendre tandis que dans mon esprit deux devises s'affrontent. « Honneur et Patrie », dit l'une, « Attendre et Subir », dit l'autre...

Et soudain l'attente prend fin !

Le branle-bas de combat a été sonné sur tous les navires. Il ne change rien puisque nous étions tous à nos postes. Il avertit seulement que le moment est arrivé de chasser toutes les illusions, de se préparer à recevoir des coups et de tenter d'y répondre. L'oppressant et étouffant silence est enfin brisé. La vie a repris. La vie ?...

À vrai dire, sauf hasard extraordinaire, seules les artilleries principales de 340 et 330 auront quelques chances de pouvoir tirer encore ! Nous, nous devons stoïquement encaisser sans aucune possibilité de riposte. Une fois de plus, subir ! ne pas pouvoir agir ! Et penser que la seule issue probable est d'être massacrés ! Des mots reviennent encore une fois – la dernière ? – m'assaillir : « Un gigantesque martelage qui broie tout !... » C'est Hitler qui nous l'annonçait et ce sont nos Alliés qui vont l'exécuter ! Misère ! Attendre et subir ! Toujours attendre ! Toujours subir !

Je m'engouffre dans ma tourelle de télépointage afin de ne plus rien voir, de ne plus penser, de ne plus être qu'un automate qui fera ce qu'on lui commandera de faire et qui pointerà ses canons en s'efforçant d'oublier qu'ils ne serviront à rien et que s'ils servent à quelque chose ce sera, comme les canons anglais qui vont nous détruire, à la puissance de l'Allemagne et au triomphe de Hitler ! Merci nos « chefs », tous nos chefs passés et présents ! Et que la France réussisse tout de même à survivre... S'il reste des Français et s'il leur reste une âme !...

Une très forte explosion se produit soudain toute proche. Coup sourd. Ce n'est pas sur nous, j'en suis sûr, mais ce n'est pas loin. Coup d'œil : des gerbes qui retombent au-delà de la jetée, de la poussière aussi, je crois que c'est la jetée qui a reçu. En portée la salve était pour nous, juste un peu trop à gauche, vue du *Hood*. Ils vont rectifier le tir les salauds et cela va être pour nous ! Le signal d'ouvrir le feu est halé bas par l'amiral et rendu ainsi exécutoire. Gensoul a attendu le premier coup. Messieurs les Anglais ont tiré les premiers... Maintenant cela va être le « martelage » ! Coup d'œil à ma montre : 17 h 56.

Le *Strasbourg* se déplace déjà, avance lentement. Je pense que c'est nous qui partirons en dernier, après les trois autres cuirassés. Cela va être long ! Le bombardement, maintenant, est intense, mais il me semble que c'est toujours sur la jetée ou au-delà que cela tombe. Et puis, soudainement, ce n'est plus la jetée mais nous. Aucun doute : c'est notre arrière qui a encaissé, les Anglais ont rectifié le tir. Le cuirassé *Bretagne* vibre tout entier, tremble, sous le coup qui l'a frappé et que j'ai ressenti dans ma chair. À l'arrière, mais où ? Pas le temps d'y penser : un autre coup, encore plus fort, et un tremblement encore plus violent, immédiatement suivi d'un autre. Cette fois c'est deux obus que nous avons dû recevoir ou bien quelque chose a explosé ensuite ! C'est toujours sur l'arrière, mais un peu plus près de moi. Je pense aussitôt aux machines, aux

chaudières, aux soutes à munitions, mais ma pensée est fugitive car les coups tombent maintenant intensément et j'essaie de les situer, mais je ne vois pas grand-chose de mon trou. Des gigantesques gerbes blanches me masquent le *Strasbourg* [...]. Il faut que je rende compte au commandant Rochas. Je sors de ma boîte.

C'est seulement à ce moment que je réalise que la chaleur est infernale, que l'air est suffocant et que je respire mal. Les coups sourds des explosions se succèdent à un rythme terrible [...]. Mon observation ne dure guère mais, me tournant vers notre arrière, je mesure avec effroi l'étendue de la catastrophe. Je n'avais même pas vu ni ressenti les flammes et la fumée noire qui jaillissent à quelques mètres de moi, à bâbord et au milieu, derrière la passerelle [...]. L'ordre d'évacuation du navire est donné. Je vois à gauche des hommes passer par-dessus bord et se jeter à l'eau. Des hommes des casemates sont montés sur le pont et de là ont sauté eux aussi. Le navire est perdu, c'est sûr. Pourvu que beaucoup d'hommes puissent se sauver ! Ceux des machines, des chaudières, comment vont-ils monter à travers ces flammes et cette fumée qui, déjà, sont presque insupportables où nous sommes ? J'ai l'impression de manquer d'air.

Et puis, d'un seul coup, la gîte prend son élan. J'éprouve presque un soulagement : nous allons donc chavirer avant de sauter ! Il y aura peut-être moins de victimes car, si nous sautions, même ceux qui sont actuellement à l'eau ne s'en sortiraient pas. Le navire tourne maintenant. Il paraît tressaillir, perdre son équilibre puis, brusquement, chavire en s'enfonçant. Agrippé, presque debout sur la rambarde qui s'incline rapidement, je vois à tribord mon télépointeur happé par l'eau tandis qu'à bâbord le pont se retourne sur moi. Ma dernière vision est celle du blockhaus de tir du tripode que je vois décrire un grand arc de cercle et plonger. C'est alors le bouillonnement de l'eau qui m'emporte, la sensation d'être aspiré vers le fond. C'est fini.

Je n'ai pas perdu conscience. J'essaie de voir mais c'est le noir absolu, au milieu d'une mer de mazout ! Alors j'imagine que j'ai été entraîné dans un remous, et que le cuirassé *Bretagne*, complètement chaviré au-dessus de moi, m'enfonce avec lui et que je vais rester emprisonné sous le pont retourné de mon navire. À quoi bon lutter ! Une immense, totale indifférence me prend entièrement. Une courte pensée pour ma mère et mon fils, c'est tout¹.

Le lieutenant de vaisseau Jean Boutron remonte à la surface et s'agrippe à un morceau de bois. Il est finalement sauvé par une poignée de marins, qui se trouvent à bord d'une embarcation, dans une mer de mazout :

Mais la plus grande chance c'est que Delcroix m'ait reconnu dans ce corps noir anonyme qui lui glissait des mains, qu'il ait reconnu ma montre ! Dès lors il s'est acharné, comprenant qu'il fallait avant tout me vider de mon mazout immonde. Il a réussi deux fois à me faire vomir [...]. Deux heures plus tard, lavé, nettoyé, brossé, étrillé sous une douche brûlante, j'étais debout et indemne dans une cabine de navire-hôpital dans le port d'Oran. Le médecin, après m'avoir ausculté, palpé, vérifié, me délivrait un certificat de vie².

L'affaire de Mers el-Kébir, faisant suite à la défaite militaire de la France en mai-juin 1940, représente un événement militaire crucial dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale. Que serait devenue la Grande-Bretagne si la puissante flotte française, la quatrième du monde et la seconde d'Europe, était tombée aux mains des Allemands et des Italiens ? Tout laisse à penser que la Royal Navy n'aurait pu résister bien longtemps. La guerre aurait connu une issue dramatique pour les démocraties occidentales.

Plus de soixante ans après cet événement, l'affaire de Mers el-Kébir demeure encore un sujet

¹ Entretiens avec Jean Boutron en avril 1985 ; lire également Jean Boutron, *De Mers el-Kébir à Londres*, Paris, Plon, 1980.

² Entretiens avec Jean Boutron.

tabou, que l'on aborde avec réticence et méfiance. Dans les cercles français de la marine, on considère encore l'acte britannique avec mépris, en oubliant la situation dramatique dans laquelle se trouvaient Churchill et son peuple à ce moment. L'anglophobie refait parfois surface, sans la moindre nuance et sans esprit de recul. Du côté britannique, le sujet est abordé avec gêne, comme un événement peu glorieux, qu'il convient d'oublier rapidement. Certains historiens anglais, plus lucides, soulignent cependant que leur pays n'avait pas le choix, du fait des incertitudes grandissantes de l'avenir de la France et de sa flotte. Hitler et Mussolini pouvaient à tout moment décider de s'en emparer, malgré des promesses contraires peu crédibles.

Mers el-Kébir fut pour Churchill le moyen d'affirmer sa volonté inébranlable de poursuivre la lutte, malgré la défection de la France. Hitler ne pouvait plus désormais ignorer que le Lion britannique ne céderait rien, qu'il s'accrocherait jusqu'à la mort, dans une lutte sans merci. Le sort de la guerre s'est en partie joué lors cet « affrontement » naval, qui permit d'écarter la menace de voir une flotte de l'Axe détenir la maîtrise des mers, suite à la capture des principaux navires français. Des historiens estiment cependant que l'Axe n'avait pas les moyens de mettre la main sur la flotte française, alors hors de portée. Raisonner ainsi, c'est sous-estimer grandement les capacités militaires des Allemands, qui furent capables d'écraser les principales armées européennes en quelques mois. Les Allemands, experts en opérations commandos (ainsi que certaines unités italiennes), avaient certainement les moyens de s'emparer, par surprise, des plus puissants bâtiments de la marine française. Une poignée de nageurs italiens de combat sont parvenus à couler, en décembre 1941, 2 puissants cuirassés britanniques de 32 000 tonnes chacun, malgré les importantes défenses du port d'Alexandrie, en Égypte.

Comprendre l'affaire de Mers el-Kébir c'est d'abord connaître les personnalités des principaux acteurs de ce drame. La décision fut marquée par une situation militaire chaotique, où tout pouvait basculer d'un côté comme de l'autre en très peu de temps. Il est donc indispensable de scruter dans les moindres détails la carrière des principaux protagonistes, au premier rang desquels l'amiral François Darlan et Sir Winston Churchill.

Depuis les années 80, les archives sur cette affaire sont consultables : il est désormais possible d'avoir une vue d'ensemble qui permette de retracer en détail les journées qui marquèrent cette période cruciale de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale.

Cet ouvrage a été rédigé avec le souci constant de donner la parole à tous, sans manichéisme et sans préjugés, mais également sans naïveté ni anachronismes. La consultation des archives françaises, britanniques, allemandes, italiennes et espagnoles, la lecture des mémoires de guerre des principaux acteurs et des ouvrages des historiens, les entretiens avec les derniers témoins encore en vie permettent de se faire une idée exacte de ce que fut Mers el-Kébir dans son ensemble, sur un plan militaire, diplomatique, stratégique et humain.

Chapitre premier

L'AMIRAL DARLAN ET SA FLOTTE

Fils d'un républicain franc-maçon de gauche

François Darlan, futur amiral de la flotte française, voit le jour dans la maison familiale de Nérac, en Lot-et-Garonne, rue de Condom, le 7 août 1881 à 9 heures du matin. Son père, Jean-Baptiste, avocat républicain franc-maçon de gauche, a accompli le brillant parcours d'un notable de la III^e République : maire de Nérac en 1880, conseiller général en 1886, député en 1890, garde des Sceaux en 1896. Au Parlement, il siège sur les bancs du groupe de l'Union républicaine, dont il est l'un des vice-présidents. C'est un parlementaire consciencieux, membre de diverses commissions dont celle de la marine. Il y a en effet une tradition maritime dans la famille. Un Bernard Darlan fut patron de barques au début du XVIII^e siècle, assurant le transport des marchandises, par voie fluviale, en direction de Bordeaux. Un Jean Darlan devint capitaine au long cours, à la fin du XVIII^e siècle, et commanda un voilier de Bordeaux, *Le Fils Unique*. Les trois fils de cet officier deviendront également marins. Mais contrairement à une légende souvent colportée, aucun des ancêtres directs du futur amiral n'a participé à la bataille de Trafalgar. Le quartier-maître Guillaume Darlan, embarqué à bord du célèbre navire *Redoutable*, et qui trouva la mort lors de la bataille contre le *Victory* de Nelson en juillet 1814, est issu d'une branche collatérale. Un deuxième Bernard Darlan servit à bord du vaisseau *Charlemagne* de 1807 à 1812, tandis qu'un autre Jean-Baptiste embarqua à bord de *L'Océan* de 1812 à 1814.

Le député Jean-Baptiste Darlan se lie d'une profonde amitié avec le célèbre ministre de la Marine Georges Leygues (1857-1933), ce qui aura une heureuse influence sur la carrière du futur amiral. Le père, républicain et franc-maçon bon teint, n'est pas cependant un mécréant. Il fait baptiser son fils, François Darlan, le 30 août 1881, par l'abbé Duluc, vicaire à l'église Saint-Nicolas. La cérémonie religieuse se fait dans la discrétion : alors qu'Armand Fallières (président du Sénat en 1899 et de la République de 1906 à 1913) a servi de témoin à l'état civil, le parrain et la marraine sont choisis dans la plus proche famille, avec l'oncle Xavier et la grand-mère Espagnac. La mère de François Darlan, née Marie-Marguerite Espagnac, est la fille d'un médecin de Nérac, financièrement aisé.

L'enfance de Darlan est placée sous le signe de la solitude et de la tristesse. Sa mère meurt alors qu'il n'a que 3 ans. Il est élevé par des gouvernantes et une tante sévère, voire tyrannique. Son père le met ensuite en pension au lycée de Talence. Son accent gascon lui vaut quelques quolibets, mais il n'est pas du genre à se laisser insulter sans répondre. Sa solitude n'est pas absolue puisqu'il y a toujours des Darlan à Nérac, et il fera une bonne partie de sa scolarité avec son cousin André. En 1894, il va, avec sa sœur, retrouver son père à Paris et y finir ses études comme externe au lycée Henri-IV. Tous les jeudis, Mme Leygues emmène Hélène et François à la Comédie-Française.

Les enfants Darlan et Leygues, écrivent Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, sont si liés que leurs parents caresseront quelque temps l'idée d'un mariage entre François et l'une des filles de Georges Leygues. Ce projet n'aboutira pas, mais cet échec ne remettra jamais en cause les liens d'affection du ministre pour le jeune homme. Cette familiarité, que de mauvaises langues (il n'en manque pas...) voudront plus tard transformer en filiation, favorisera grandement sa carrière³.

Une vocation maritime précoce

³ Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Darlan*, Paris, Fayard, 1989.