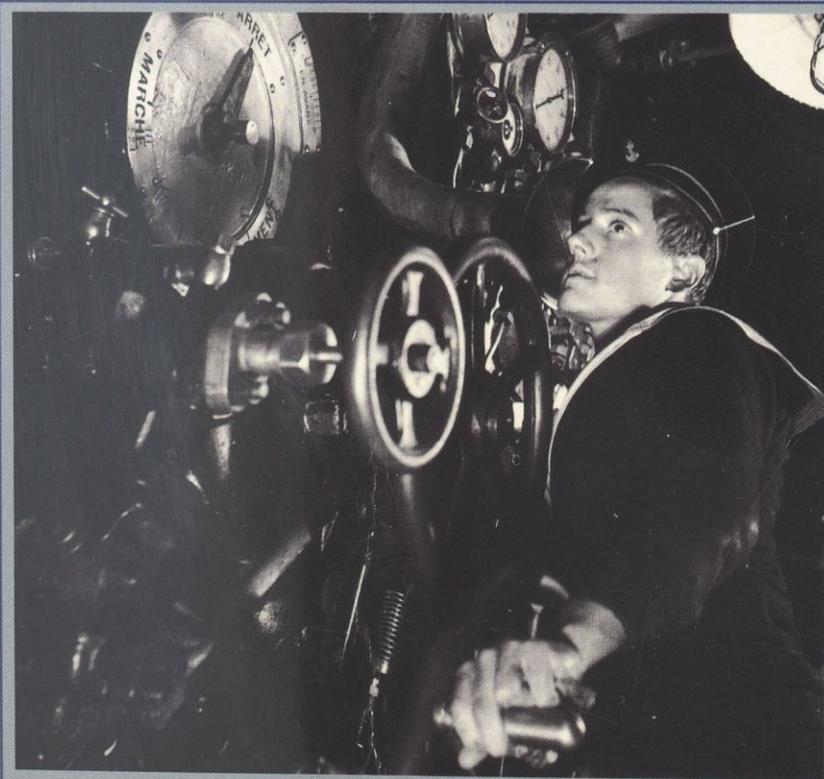


JEAN-JACQUES ANTIER

L'aventure héroïque des
**sous-marins
français**

1939-1945



ÉDITIONS MARITIMES ET D'OUTRE-MER

L

JEAN-JACQUES ANTEUR

DU MÊME AUTEUR

HISTOIRE MARITIME

L'histoire de la marine française (1945)
 Histoire de la marine française (1945)

DES SOUS-MARINS FRANÇAIS
 Histoire de la marine française (1945)
 Histoire de la marine française (1945)

**L'AVENTURE HÉROÏQUE
 DES SOUS-MARINS FRANÇAIS
 1939-1945**

ROMANS MARITIMS

Les aventures de la marine française (1945)
 Les aventures de la marine française (1945)

ROMANS MARITIMS POUR LA JEUNESSE

Les aventures de la marine française (1945)
 Les aventures de la marine française (1945)

HISTOIRE NÉOCHIMALE

Les aventures de la marine française (1945)
 Les aventures de la marine française (1945)

SPÉCULATIVE

Les aventures de la marine française (1945)
 Les aventures de la marine française (1945)

QUATRIÈME TOME

Les aventures de la marine française (1945)
 Les aventures de la marine française (1945)

8° Lh⁸

249

DU MÊME AUTEUR

HISTOIRE MARITIME

- L'Amiral de Grasse* (Plon, 1965. Ouest-France, 1991).
Grandes Heures de la marine (P. Waleffe, 1967).
Les Porte-avions et la maîtrise des mers (R. Laffont, 1967).
Histoire mondiale du sous-marin (R. Laffont, 1969).
Histoire maritime de la Première Guerre mondiale (France-Empire, 1971; réédition 1992).
Marins de Provence et du Languedoc (Aubanel, 1977).
Les Sous-marinières (Jacques Grancher, 1977).
Les Combattants de la guerre sous-marine 1939-1945 (Vernoy, 1979).
Les Sous-marinières des temps héroïques (Vernoy, 1980).
Les Combattants de la guerre maritime 1914-1918 (Vernoy, 1980).
Les Convois de Mourmansk (Presses de la Cité, 1981. Presses Pocket, 1982).
Au temps des premiers paquebots à vapeur (France-Empire, 1982).
La Bataille de Malte (Presses de la Cité, 1982).
Histoire de l'aviation navale (Éditions de la Cité, 1983).
Le Porte-avions Clemenceau (Éd. Ouest-France, 1984).
La Bataille des Philippines (Presses de la Cité, 1985).
Le Sabordage de la flotte française à Toulon (Éd. de la Cité, 1986; réédition 1991).
L'Aventure Kamikaze (Presses de la Cité, 1986).
Grandes Heures de la course au large (Librairie Académique Perrin, 1988).
Pearl Harbor (Presses de la Cité, 1988).
Le drame de Mers el-Kébir (Presses de la Cité, 1990).
A bord des grands voiliers (L'Ancre de marine, 1991).
La flotte se saborde (Presses de la Cité, 1992).

ROMANS MARITIMES

- Les Prisonniers de l'océan* (L'Ancre de marine, 1991).
Les Seigneurs de la mer (France-Empire, 1976).
Opération avion sous-marin (France-Empire, 1980).
Autant en apporte la mer (A paraître en 1993 aux Presses de la Cité).

ROMANS MARITIMES POUR LA JEUNESSE

- Mission dangereuse* (R. Laffont, Plein Vent, 1968).
La Meute silencieuse (R. Laffont, Plein Vent, 1969).
Les Évadés de l'horizon (Hachette, Bibliothèque Verte, 1973).
La plus belle course transatlantique (Hachette, Bibliothèque Verte, 1978).

HISTOIRE RÉGIONALE

- Le Comté de Nice* (France-Empire, 1970; réédition 1992).
La Côte d'Azur, ombres et lumières (France-Empire, 1972).
Les Îles de Lérins (Solar, 1974). Édition remise à jour en 1979.
Grandes Heures des îles de Lérins (Librairie Académique Perrin, 1975. Éditions de May, 1988).
Histoires d'amour de la Côte d'Azur (Presses de la Cité, 1976).

SPIRITUALITÉ

- Lérins, l'île sainte de la Côte d'Azur* (Éd. S.O.S., 1973, remise à jour, 1988).
Carrel, cet inconnu (Éd. S.O.S., 1973).
Le Pèlerinage retrouvé (Le Centurion, 1979).
La Soif de Dieu (Le Cerf, 1981). Avec Yvette Antier.
L'Appel de Dieu (Le Cerf, 1982). Avec Yvette Antier.
Marthe Robin, le voyage immobile (Perrin, 1991. France-Loisirs, 1992).
Les Pouvoirs mystérieux de la foi (avec Jean Guilton, Perrin, 1993).

OUVRAGES COLLECTIFS

- Histoire de la Marine*, de Daniel Costelle (TF1 1978 et Larousse, 1979).
Grand Quid illustré, de D. et M. Frémy (Robert Laffont, 1981).

88214 9742210

JEAN-JACQUES ANTIER

93

L'AVENTURE HÉROÏQUE DES SOUS-MARINS FRANÇAIS 1939-1945

Édition revue et augmentée

55



EDITIONS MARITIMES
& D'OUTRE-MER



« Tant qu'il y aura un ennemi sur le sol de mon pays, j'ai le devoir de combattre pour l'en chasser, aux côtés de qui me plaît. L'on ne devient esclave que lorsque, par lassitude, on a admis que l'on peut l'être. Il ne faut jamais admettre que l'on est vaincu. Toutefois, il faut éviter les jugements de passion. Je suis sûr qu'en France, il y a le même devoir à remplir qu'ici, parmi les hommes à la dérive. Je sais que beaucoup de gens sont rentrés en France avec une très haute idée du devoir. »

Commandant Louis Blaison
(Correspondance)

Aux équipages des sous-marins français
morts pour la France à bord de leurs
bâtiments coulés en 1939-1945, et à
leurs commandants :

BLAISON (*Surcouf*)
CLAVIÈRE (*Actéon*)
DAVID (*Sidi-Ferruch*)
DELORT (*Monge*)
DROGOU (*Narval*)
FAVREUL (*Doris*)
GROIX (*Sfax*)
GUITTET (*Psychée*)
KRAUT (*Sibylle*)
LEFÈVRE (*Conquérant*)
LOIZEAU (*Oréade*)
LEJAY (*Souffleur*)
MILLÉ (*Protée*)
PARIS (*Morse*)
M. PAUMIER (*Tonnant*)
B. DE SAUSSINE (*Poncelet*)
TACHIN (*Perle*)

SOMMAIRE

INTRODUCTION	13
1. LE REPLI SUR L'ANGLETERRE (juin 1940). Évacuez Brest ! Sauvera-t-on le <i>Surcouf</i> ? L'évasion des « 1 500 t ». Le <i>Surcouf</i> s'échappe. <i>Minerve</i> , <i>Junon</i> , <i>Ondine</i> et <i>Orion</i> s'échappent de Cherbourg	21
2. SAISIS PAR LES BRITANNIQUES ! (juin-juillet 1940). <i>Ondine</i> et <i>Orion</i> à Portsmouth. La révolte du <i>Sur- couf</i> . <i>Junon</i> et <i>Minerve</i> saisies à leur tour	34
3. DÉPOSER LES ARMES OU SE BATTRE, LES SOUS-MARINIERS FRANÇAIS FACE AU PRO- BLÈME DE LA DISSIDENCE (juillet 1940). Ceux du <i>Surcouf</i> . <i>Ondine</i> et <i>Orion</i> ou le duel Bour- gine-Vichot. <i>Junon</i> : le commandant et son second s'affrontent. Le <i>Rubis</i> au complet rallie les FNFL ..	53
4. L'ÉVASION DU <i>NARVAL</i> (juin 1940). Cap sur Malte. A Malte. L'inspection de l'amiral. A Sousse et à Bizerte. L'espoir vient d'Alexandrie. Le complément d'équipage. Le <i>Narval</i> reprend le com- bat. La dernière mission	76
5. L'ATTAQUE DE DAKAR (23 et 24 septembre 1940). Le <i>Persée</i> attaque. L' <i>Ajax</i> sous le feu des Anglais. Le <i>Béveziers</i> entre en action	116

6. LE <i>SIDI-FERRUCH</i> ET LE <i>PONCELET</i> AU GABON (7 novembre 1940). Le drame du <i>Poncelet</i> à Libreville	140
7. LE <i>SFAX</i> A-T-IL VRAIMENT ÉTÉ COULÉ PAR ERREUR (12 décembre 1940) ?	158
8. L'ATTAQUE CONTRE BEYROUTH (8 juin au 11 juillet 1941). Le <i>Caïman</i> au combat. Le <i>Souffleur</i> en action. La fin du <i>Souffleur</i>	167
9. LA MORT DU <i>SURCOUF</i> (18 février 1942)	176
10. L'ATTAQUE CONTRE DIÉGO-SUAREZ (5-7 mai 1942). Le <i>Vengeur</i> ravitaille Djibouti. Le <i>Béveziers</i> éliminé. Mort du <i>Héros</i> . Le <i>Monge</i> est coulé corps et biens. Le <i>Glorieux</i> attaque	191
11. LE DÉBARQUEMENT D'AFRIQUE DU NORD (8-10 novembre 1942). Le <i>Marsouin</i> et le <i>Caïman</i> à Alger. A Oran, le massacre. A Casablanca. Le <i>Sidi-Ferruch</i> perd son commandant. Le <i>Tonnant</i> appareille. La <i>Psyché</i> coule en rade. Et l' <i>Oréade</i> ... Et l' <i>Amphitrite</i> ... Le dernier combat de la <i>Sibylle</i> . La <i>Méduse</i> attaque le plus grand cuirassé du monde. La fin mystérieuse du <i>Conquérant</i> . Le <i>Tonnant</i> repart au combat. L' <i>Antiope</i> et l' <i>Amazonne</i> s'échappent. Le <i>Tonnant</i> à Cadix	206
12. LE SABORDAGE DE LA FLOTTE A TOULON (27 novembre 1942). Le <i>Casabianca</i> médite son coup. Les sous-marins doivent-ils appareiller ? Les Allemands attaquent. Le <i>Casabianca</i> et la <i>Vénus</i> appareillent. Le <i>Marsouin</i> s'échappe à son tour. L' <i>Iris</i> perd son commandant. Le <i>Glorieux</i> , le dernier. Sabordages au Mourillon. Les Allemands à Missiessy. Ceux qui s'échappèrent. L' <i>Iris</i> interné à Barcelone. Les sous-marins capturés par l'Axe. Bizerte capitule	246
13. TRAGIQUES MÉPRISES. <i>Antiope</i> et <i>Achille</i> (mai 1940). <i>Minerve</i> (10.10.1943). <i>Sultane</i> (15.5.1944). <i>Perle</i> (8.7.1944). <i>Vestale</i> (19.5.1943)	282

14. ILS SE SONT BATTUS JUSQU'AU BOUT.	
L'Aréthuse récupère un résistant nommé Zeller. Agents secrets en Norvège. La Minerve, la Junon et les agents secrets de Provence. En Méditerranée, le Marsouin, l'Archimède et la Sultane. Le Casabianca et la libération de la Corse. Le Rubis au combat. Le Protée est coulé par l'ennemi. Les sous-marins ex-britanniques Curie, Morse et Doris	297

ANNEXES

1. Liste des sous-marins par type, et caractéristiques.	317
2. Les sous-marins français aux principaux combats...	321
3. Les pertes de guerre	324
4. Les opérations des sous-marins en 1939-1940	326
5. Le Poncelet capture le Chemnitz	329
6. La fin de la Doris (8 mai 1940)	332
7. La fin du Morse (15 juin 1940)	333
8. La tenue à la mer et au combat	335
9. Commandants de sous-marins 1939-1945.....	338
10. Index général des sous-marins et états de service	341
BIBLIOGRAPHIE.....	355
REMERCIEMENTS	357
LEXIQUE.....	359
ERRATA & COMPLÉMENTS	361

14.	ILS SE SONT BATTUS POUR AU BOUT	21
	L'Andalous récupérée en attendant de donner l'Alger	
	Agents secrets en Espagne à la fin de la guerre et	
	les agents secrets de Provence. En attendant de	
7.	Mémoires d'Espagnols et de Français (L. Gauthier)	27
	et la libération de la Corse: les faits et gestes	
	écrits en cours par l'auteur. Les sous-marins et	
187	les sous-marins de la Corse (L. Gauthier)	27
	(1947) (1941)	
	ANNEES 1941-1942. Les sous-marins de la	
	Corse (L. Gauthier)	
117	1. Les sous-marins par type, et commandants	31
121	2. Les sous-marins français qui ont été	31
124	3. Les pertes de guerre	34
126	4. Les opérations des sous-marins de la	34
129	5. Le Pêcheur capture le Commandant	37
132	6. Le fin de la guerre (L. Gauthier)	37
133	7. Le rôle de Morvilles (L. Gauthier)	37
137	8. La route à la mer et le combat	37
138	9. Commandants de sous-marins 1939-1942	38
11	LE DÉBARQUEMENT EN ALGÈRE	31
141	et état de service	31
	Le Maroc et le Commandant A. Gauthier	
122	BIBLIOPHILIE: L. Gauthier, A. Gauthier	32
	Commandant. Le Maroc et le	
127	REMERCIEMENTS: L. Gauthier, A. Gauthier	32
	et état de service	
129	LEXIQUE: L. Gauthier, A. Gauthier	32
	et état de service	
131	ERRATA & COMPLÉMENTS: L. Gauthier, A. Gauthier	32

12.	LE SABOTAGE DE LA FLOTTE À TONON	33
	(27 novembre 1942)	
	Le Commandant Gauthier son coup	
	doivent de rapporter? Les Allemands	
	Commandant et le Vénit apparaissent. Le	
	l'échec à son tour. L'air perd ses	
	Le Général, le dernier Saboteur au	
	Les Allemands à Misonne. C'est	
	L'ère ouverte à Hernandez. Les	
	par l'Az. Brevets capitaine	36

13.	TRAGIQUES MÉPRISES	36
	André et Achille (mai 1943, Afrique (15.10.1943)	
	Sabotage (15.5.1944). Poiré (15.7.1944). Poiré	
	(19.5.1943)	36

INTRODUCTION

En 1939, la France possédait l'une des premières flottes sous-marines du monde, avec soixante-dix-huit unités, et vingt-cinq en construction ou autorisées (quarante-trois en 1940). Le sort de ces sous-marins, redoutés par les uns, convoités par les autres, constitue, au cours du développement implacable de la guerre une épopée à la fois terrible et étrange, aux rebondissements imprévisibles.

La plupart restèrent fidèles au gouvernement de Vichy, au moins jusqu'en novembre 1942. Seize furent coulés par les Alliés et trois par les Allemands, qui en capturèrent treize intacts. Vingt-trois se sabordèrent, un fut interné en Espagne, deux sautèrent sur des mines françaises, un coula accidentellement. Plusieurs, abandonnés dans des ports étrangers ou éloignés, rouillèrent, inutilisés. Mais tous, à un moment ou à un autre, se battirent héroïquement.

De quelque côté que l'on se tourne, c'est le drame, et en mai 1945, lorsque s'éteignit le dernier grondement de la guerre, la France libérée n'avait plus qu'une douzaine de sous-marins opérationnels, dont trois prêtés par les Britanniques.

Voici leur histoire, relatée pour la première fois en détail, grâce aux Archives de la Marine, jusqu'à ces dernières années inaccessibles pour cette période 1939-1945.

Pour cerner cette tragédie dans toute son ampleur, le plus difficile a été de rester objectif : faire taire ses convictions personnelles, livrer les faits dans leur seule et terrible nudité. Ce drame a été si grand que les morts eux-mêmes, pauvres corps enfermés dans les coques écrasées sous la mer, nous croyons aujourd'hui encore les entendre hurler ! Pussions-nous ne pas les avoir trahis. Et, au-delà des thèses partisans des politiciens oubliés, que se rejoignent enfin, au cœur de ce livre, puisqu'aucun d'eux n'a jamais failli à l'honneur, ces hommes de bonne volonté.

L'honneur ! Cette anecdote nous a éclairé. En juin 1940, le

général de Gaulle, seul dans son petit bureau londonien, vit arriver l'unique officier général qui ait entendu son appel : le vice-amiral Muselier. Des bruits fâcheux circulaient sur son compte. Avant de l'engager, le général téléphona pour lui demander son avis au vice-amiral Odend'hal, qui était encore, à Londres, le chef de la Mission navale française. Devant son silence prudent, de Gaulle lui posa la seule question qui lui tenait à cœur :

— A-t-il forfait à l'honneur ?

— Jamais ! s'écria l'amiral.

Et de Gaulle l'engagea ; il devint le premier chef des FNFL.

Près d'un demi-siècle après les événements qui déchirèrent la France et son peuple, il nous a semblé qu'il était temps de se rallier à ce précieux commun dénominateur : l'honneur. Il reste le fondement de l'action de nos sous-marinières, qu'ils aient choisi d'obéir au maréchal Pétain ou au général de Gaulle. Comme l'avait promis l'amiral Darlan à Churchill, il n'y eut pas un seul officier qui rendit son bâtiment à l'adversaire, quel qu'il fût.

On trouvera beaucoup de dialogues dans ce livre. Parce que le dialogue, c'est la vie. Mais dans son extrême complexité, cet ouvrage a été entièrement écrit à partir des documents de base authentiques des Archives de la Marine à Vincennes : rapports des commandants et de divers officiers, instructions et ordres de mission, journal de bord, journal d'opérations, livre des messages télégraphiques chiffrés, rapports des commissions d'enquête et des tribunaux maritimes, correspondance d'officiers et de gradés, secrète, officielle ou privée, parfois journal personnel découvert à terre dans la cantine d'un officier disparu avec son bâtiment.

Composé dans sa presque totalité à partir d'archives inédites, chaque récit n'en a pas moins été passé au crible de la critique historique à la lumière des archives étrangères et des quelques rares témoignages publiés en librairie.

Cependant, quand il s'agit de périodes aussi dramatiques, l'histoire reste le domaine privilégié des interprétations contradictoires et on ne peut qu'essayer de présenter les faits de la façon la plus impartiale. C'est pourquoi il importe d'abord de se replonger dans ce que fut le drame de la vie des sous-marinières, le drame même de la France.

En juin 1940, notre pays a subi l'une des plus cruelles épreuves de son histoire : l'invasion, la défaite militaire, la capitulation, l'occupation, d'abord partielle puis totale du territoire, mis au pillage par les Allemands qui avaient su s'attirer les complaisances du gouvernement français en signant un armistice relativement modéré.

Les marins s'étaient d'abord crus préservés des catastrophes

qui avaient frappé les armées de Terre et de l'Air, écrasées puis pratiquement démobilisées, les Germano-Italiens, habiles, ne revendiquant pas la flotte, pour éviter qu'elle ne passe en Angleterre. Or, ce fut pour subir un martyre interminable, dont les jalons portent les noms des ports de la métropole et de l'Empire, de Mers el-Kébir à Toulon.

Au milieu d'une confusion inévitable, la plupart des sous-mariniers, comme les autres marins, se raccrochèrent à la discipline. Le contre-amiral Auphan, en 1942 secrétaire d'État à la Marine, a écrit :

« Après la défaite, instinctivement, pour ne pas sombrer dans le désespoir, la Marine, à tous les échelons, s'accrocha à la discipline. Elle sentait qu'il n'y avait pas, sans cela, de redressement possible. On avait eu un peu honte, en France, d'abandonner des camarades de combat en concluant avec l'adversaire un armistice séparé. Du moment que les Britanniques retournaient leurs armes contre nous, il n'y avait plus de scrupule à avoir. Nous étions libérés. Les Anglais n'avaient pensé qu'à eux, nous n'avions qu'à les imiter en pensant d'abord à nous. »

Heureusement pour l'honneur de la France, du fond de la douleur et de la honte, s'était élevé l'appel du 18 juin :

« Moi, général de Gaulle, actuellement à Londres, j'invite les officiers et les soldats français qui se trouvent en territoire britannique, avec leurs armes ou sans leurs armes, à se mettre en rapport avec moi. Quoi qu'il arrive, la flamme de la Résistance française ne doit pas s'éteindre et ne s'éteindra pas. »

Si cet appel bouleversa par ses accents où perçait un patriotisme sans faille et un refus pathétique de la défaite et de la servitude, la réponse fut dans l'ensemble négative, puisque quatre cents marins français seulement sur vingt-trois mille alors présents en Angleterre rallièrent les Forces Navales Françaises Libres (FNFL) en juillet 1940, et sur ce nombre, une centaine de sous-mariniers.

Ceci ne saurait surprendre de la part d'un corps pas spécialement anglophile et traditionnellement attaché à l'obéissance. L'article 10 de la convention d'armistice interdisait à tout ressortissant français de se mettre au service d'une puissance étrangère en guerre contre l'Axe germano-italien.

Certes, tous les marins auraient poursuivi le combat en Grande-Bretagne et dans l'Empire si une parcelle d'autorité légale les y avait invités, comme on le vit dans toute l'Afrique en novembre 1942, après le ralliement aux Alliés de l'amiral Darlan. Ce ne fut pas le cas en 1940 ; il n'y eut même pas de double jeu, le gouvernement français ne pouvant à la fois solliciter un armistice sur terre et poursuivre la lutte sur mer.

La coupure entre Vichy et Londres fut donc tout de suite

radicale. Personne n'ignora qu'après avoir traité à la BBC le cabinet Pétain de « gouvernement de rencontre » et l'avoir accusé de vouloir livrer la flotte aux Allemands, le général de Gaulle, d'ailleurs à peu près inconnu des marins, avait été désavoué, traduit et jugé par défaut devant un tribunal militaire, pour « crime et refus d'obéissance en présence de l'ennemi et excitation de militaires à la désobéissance », ce que le code militaire punissait de dégradation et de mort. Dans un message du 23 juin 1940 « à tous bâtiments », l'Amirauté française précisait : « Le général de Gaulle, qui de Londres prêche la révolte, vient d'être destitué. La flotte restera française ou périra. »

Il n'y aurait donc pas d'« accord secret » entre Pétain et de Gaulle, entre Vichy et Londres. Il fallait faire son choix, pour déchirant qu'il fût, et il se radicalisa aussitôt. Dès le 22 juin, les attaques du Premier ministre Churchill à la BBC contre le gouvernement français choquèrent les marins, qui n'acceptèrent pas davantage la condamnation sans appel du gouvernement de Vichy par le général de Gaulle, même si sa motivation profonde était le refus de toute compromission avec les Allemands. Face à la quasi-unanimité du pays derrière « le vainqueur de Verdun », figure protectrice du père, qui dissimulait un gouvernement dictatorial malheureusement légitime après la défection du parlement qui lui avait délégué imprudemment et sans limite ses pouvoirs, le petit noyau des dissidents de Londres, ces Forces Navales Françaises Libres créées le 30 juin 1940 par un officier que Darlan avait mis huit mois plus tôt à la retraite d'office, le vice-amiral Muselier, ne pouvait peser lourd.

L'amiral Darlan, qui cumulait alors les fonctions de commandant en chef des forces maritimes et de ministre de la Marine, jouissait auprès des marins d'un prestige au moins égal à celui du maréchal Pétain, dont il deviendrait bientôt le dauphin. Il était assisté d'une pléiade d'amiraux célèbres qui n'avaient jamais été battus sur mer : Laborde, Esteva, Abrial, Gensoul, Platon, Landriau, Michelier.

Les FNFL avaient eu pourtant leur chance entre le 18 juin et le 3 juillet 1940, à cause de l'article 8 de la convention d'armistice, prévoyant le retour de nos bâtiments de guerre à leur port d'origine, donc à Brest, Cherbourg et Lorient occupés, les livrant virtuellement aux Allemands, ce qui avait déchaîné la colère de Churchill. L'erreur politique de son cabinet, ordonnant le 3 juillet la saisie brutale de nos bâtiments réfugiés en Angleterre et à Alexandrie, l'attaque de notre Force de raid prise au piège à Mers el-Kébir (1 297 morts), puis contre le cuirassé Richelieu immobilisé à Dakar, allait suffire à faire basculer les hésitants, tarissant presque la source vive que le général de Gaulle venait à peine de faire jaillir. En 1941, les FNFL ne comptaient encore que quarante

officiers et un millier d'hommes, pas même l'effectif d'un cuirassé, poignée sublime d'aventuriers désormais apatrides, aussi enthousiastes que dépourvus du strict nécessaire et menacés de représailles sur leurs familles restées en France.

Dès le mois de juillet 1940, la commission d'armistice s'empessa de rassurer les marins français sur le sort de leur flotte, et l'opinion émise par un Vychiste modéré, le contre-amiral Auphan, alors chef d'état-major de l'Amirauté, fut partagée par la majorité des marins :

« Si aucune reddition de la flotte n'était exigée des Allemands, si le déshonneur d'une capitulation n'était pas imposé à la Marine, celle-ci n'avait aucune raison de ne pas rester fidèle et disciplinée à l'égard du gouvernement, car elle n'est qu'un instrument de la politique. »

Toutefois, un certain nombre de jeunes officiers, parmi lesquels trois commandants de sous-marins, se crurent autorisés à remettre radicalement en cause la notion d'obéissance, en vertu du fait que le gouvernement n'était plus libre de ses actes dans une France sinon encore totalement occupée, du moins réduite à l'impuissance par la démobilisation de son armée, alors même que près de deux millions de prisonniers de guerre demeuraient en otage en Allemagne. L'histoire devait leur donner raison, sans que l'obéissance sans faille des autres puisse être condamnée.

Sans faille, mais non sans déchirement, le plus difficile n'étant pas de faire son devoir, mais de le connaître. Fallait-il obéir à Pétain et déposer les armes, voire tirer sur notre ancien allié britannique accusé de convoiter nos colonies, et sur les Américains venus nous libérer ? Ou suivre de Gaulle en refusant l'intolérable défaite, « l'abominable armistice », et poursuivre le combat en Angleterre et dans nos vastes territoires d'Outre-mer ? Terrible sera le drame psychologique qui déchira alors ces commandants de trente ans, vers lesquels, en ces heures dramatiques de la guerre, les équipages se tournaient avec confiance :

— Quels sont les ordres, commandant ?

Les ordres ? Répondre à la force par la force ? Rendre son bâtiment à l'étranger, sinon à l'ennemi ? Dans le meilleur des cas, se saborder ? Ou reprendre la lutte contre le seul véritable ennemi de la France, celui qui occupait notre territoire métropolitain ?

Le chef de division ordonne de déposer les armes ; le commandant ne le veut pas, il veut se battre. L'officier en second hésite sur le parti à prendre. Les gradés veulent rentrer chez eux, pas question de l'aventure de la dissidence. Qui nourrira la femme, les enfants, les vieux parents ? L'équipage, tiraillé entre deux pôles, n'y comprend plus rien, et voilà qu'on lui demande de voter ! Alors, il se divise. Où est passée la belle unité du sous-marin ?

Avec le bouillonnement des passions, les caractères affirment

leurs défauts et leurs qualités. Si tous ont une haute conception de l'honneur, les motivations plus ou moins avouées, mais en général légitimes, ne manquent pas en second plan pour venir la renforcer. Il y a ceux qui agissent pour la sécurité de leur emploi, d'autres à cause de l'avancement rapide ; certains pour qu'on leur laisse la paix ! Il y a aussi ceux qui aiment le métier qu'ils ont choisi et n'entendent pas se laisser désarmer. Il y a encore ceux qui veulent rentrer en France pour épouser leur fiancée enceinte ! Bref, il y a les pour et les contre, bientôt on en viendra à l'affrontement, pour le plus grand profit des Allemands.

Le choix ! Était-il préférable, en 1940, d'être condamné à mort par le gouvernement légitime de son pays, ou en 1945 désigné au mépris de la nation pour avoir obéi ? A la condamnation à mort de De Gaulle et de Muselier en 1940 répondra en 1945 celle de Pétain, de Laborde, de Platon. Certains refusèrent le choix et préférèrent mettre fin à leurs jours. Peut-on imaginer issue plus navrante que celle du jeune second de l'Orion, se suicidant pour ne pas avoir pu, en 1940, supporter les reproches de son commandant, qui avait fait l'autre choix, et donne toute sa mesure au cri déchirant de l'officier en second du Narval : « La mort est tellement plus facile ! » Plus facile que le choix.

Et plus le temps passait, plus les choses se compliquaient.

Le 27 novembre 1942, à Toulon, lorsque les Allemands, trahissant leur parole, tentèrent de s'emparer de la flotte, neuf sous-marins, au Mourillon, attendaient les ordres. Ils ne vinrent pas et les commandants durent prendre seuls leurs responsabilités. Non, le choix n'était pas facile. Laval souhaitait que la flotte se batte aux côtés des Allemands ; l'amiral Darlan et le contre-amiral Auphan demandaient le ralliement aux Alliés. Le Maréchal, chef de l'État, voulait qu'on se saborde !

Des « sentiments » plus complexes venaient encore compliquer les choses. Que la Marine française, en 1940, fut antibritannique, c'est une évidence que les historiens d'aujourd'hui ont plus ou moins occultée au nom de l'amitié retrouvée. Les guerres de l'Empire, les rivalités coloniales du XIX^e siècle, puis l'attitude britannique antifrançaise lors des conférences de désarmement, après 1918, y furent pour quelque chose.

Politiquement, on est aussi obligé de reconnaître que beaucoup d'officiers de marine, officiers des équipages et officiers marinières penchaient « à droite » et avaient été séduits, comme tant de Français écœurés des scandales de la III^e République, par les régimes fascistes qui, en 1940, n'avaient pas encore montré leur vrai visage et symbolisaient l'ordre et la discipline, appuyés par l'exemple de la renaissance économique de l'Allemagne et des brillantes victoires des généraux de Hitler.

Les tendances antimilitaristes des gouvernements du Front

Populaire, entre les deux guerres, les révoltes des équipages suscitées par le parti communiste, ne pouvaient que rejeter vers le gouvernement de Vichy un corps d'officiers qui comptait déjà de nombreux sympathisants royalistes (cinquante pour cent a écrit Muselier), et portait même quelques-uns d'entre eux à voir en Hitler le seul rempart contre l'Union soviétique stalinienne et beaucoup en Pétain le seul recours contre le désespoir né de l'humiliante défaite.

Et malgré cela, il y eut quelques hommes qui n'hésitèrent pas à tout sacrifier pour entrer en dissidence. Au-delà des calculs de bas intérêt, ce fut pour eux comme une force pure et régénératrice qui les poussa en avant : dire non à la défaite, à la force brutale de l'ennemi, défier le destin funeste au nom de la liberté.

Darlan lui-même eut d'abord ce sursaut. Non pas lors de son opportuniste retournement politique, en novembre 1942 à Alger ; mais en mai 1940, en France, en pleine débâcle. Dans son fameux message secret, qualifié de « Testament », remis le 28 mai à son chef d'état-major le contre-amiral Le Luc, pour être diffusé comme devant servir de charte à tout le corps de la Marine, il déclara :

« Au cas où les événements militaires conduiraient à un armistice dont les conditions seraient imposées par les Allemands, et si ces conditions comprenaient la reddition de la flotte, je n'ai pas l'intention d'exécuter cet ordre. »

Appel à la rébellion au nom de l'honneur, bien que tout militaire, surtout s'il est au sommet de la hiérarchie, soit tenu à obéir au gouvernement légal, « la flotte, a écrit le contre-amiral Auphan, n'en étant que l'exécutant ».

L'amiral de la flotte fut ainsi le premier « résistant », au nom de l'honneur militaire et de l'honneur tout court. Et cette citation de Darlan est loin d'être isolée. Elle se poursuit par un appel que reprendra de Gaulle vingt et un jours plus tard : « Ceux qui sortiront du combat se réfugieront dans le port britannique le plus aisé à atteindre et se tiendront prêts, soit à se détruire, soit à combattre avec les Anglais. »

Et à un de ses familiers, Jules Moch, Darlan déclara, le 3 juin :

« Si l'armistice est demandé, je terminerai ma carrière par un acte splendide d'indiscipline : je partirai avec la flotte. S'il le faut, je mettrai toute la flotte sous pavillon britannique¹. »

Pour son malheur et pour celui de la France, il devait attendre deux ans avant d'en donner l'ordre, et on peut imaginer le

1. Jules Moch, Mémoires. Celui qui sera ministre socialiste de la IV^e République était alors ingénieur du Génie maritime.

cours qu'aurait pris l'histoire si l'Appel du 18 juin 1940 avait été lancé par Darlan ou par Pétain !

Mais reconnaissons-le pour conclure : rien n'était évident, rien n'était facile. Alors, pourquoi condamner ? Au nom de quels principes, de quelle idéologie infaillible ? Avant d'entrer dans l'épopée tragique des sous-mariniers français, bornons-nous à poser l'unique question :

« Ont-ils failli à l'honneur ? »

LE REPLI SUR L'ANGLETERRE

Le vendredi 14 juin 1940, les troupes allemandes entraient à Paris. Depuis un mois se développait l'offensive des panzers. La Belgique avait capitulé. La ligne Maginot tournée, le front rompu à Sedan, les forces allemandes tentaient d'encercler dans le nord les armées françaises, et le corps expéditionnaire britannique, qui, sans notre accord, évacuait en catastrophe à Dunkerque. Puis l'armée allemande descendait vers la Normandie, tandis que des millions de réfugiés civils mêlés à des soldats en repli encombraient les routes mitraillées par les Stuka.

Réfugié à Bordeaux, le gouvernement de Paul Reynaud disputait pour savoir si l'on demanderait un armistice immédiat à l'Allemagne — en un mot la capitulation avec conditions — où si le gouvernement et tout ce qui pouvait se battre se replieraient sur l'Angleterre et sur l'Afrique du Nord, tandis que se constituerait un « réduit breton » de résistance, appuyé sur Brest.

ÉVACUEZ BREST !

Depuis le 15 juin, des avions allemands mouillaient des mines magnétiques dans la rade et dans le port. Ils savaient que le grand départ allait sonner. Il suffisait aux Français, pour s'en convaincre de regarder le quai de Laninon, où d'innombrables camions embarquaient sur des paquebots réquisitionnés le trésor national, quelque neuf cents tonnes d'or de la Banque de France.

Les sous-marinières, eux, avaient d'autres préoccupations. Quatorze sous-marins se trouvaient alors à Brest. Réduit breton ou pas, il vallait mieux filer, comme les autres bâtiments de surface, notamment notre beau cuirassé *Richelieu*, inachevé.

A Brest se trouvaient réunis autour de leur « mère poule », le bâtiment-base *Jules Verne*, cinq divisions de sous-marins : Les

grands « 1 500 tonnes » *Casabianca*, *Sfax*, *Persée*, *Poncelet* et *Ajax* ; et les « côtiers » de 600 t : *Amphitrite*, *Amazone*, *Antiope*, *Circé*, *Calypso*, *Méduse*, *Orphée*, *Sibylle* et *Thétis*. Tous prêts à appareiller¹.

Malheureusement, quatre autres « 1 500 tonnes » : *Agosta*, *Ouessant*, *Pasteur* et *Achille*, en réparation, moteurs démontés, n'avaient aucune chance de fuir. Enfin le *Surcouf*, le plus grand sous-marin du monde (4 304 t en plongée), dont on poussait fébrilement le réarmement après un grand carénage, gardait un faible espoir de s'échapper, en renonçant à recevoir les nouveaux diesels commandés au Havre.

Le 17 juin, la voix cassée du maréchal Pétain, chargé de constituer le nouveau gouvernement, annonça :

— Je me suis adressé cette nuit à l'adversaire pour lui demander s'il est prêt à rechercher avec nous les moyens de mettre un terme aux hostilités.

Le 18 juin 1940 fut un jour néfaste pour Brest en feu où les attaques aériennes se multipliaient presque sans discontinuer. A la préfecture maritime, l'amiral de Laborde, commandant les Forces maritimes de l'Ouest avait rejoint à 11 heures dans son bureau le vice-amiral Traub, préfet maritime de la II^e région.

— La X^e armée ne tiendra pas le réduit breton, dit Traub. Le général Béthouart, dont les troupes se sont repliées sur Brest, m'a demandé l'évacuation immédiate de ses hommes exténués. Il faut accélérer l'appareillage de nos bâtiments, pour qu'ils ne tombent pas entre les mains de l'ennemi.

Le téléphone sonna. C'était justement le général Altmeyer, commandant la X^e armée :

— Amiral, une division motorisée allemande vient de traverser Rennes. Elle fonce vers l'ouest. Nous n'avons plus aucun moyen pour la stopper, ni même retarder son avance sur Brest. Elle y sera ce soir !

Le préfet maritime reposa le combiné avec colère. Laborde, lui, avait compris. Traub articula :

— Évacuation immédiate de tous les bâtiments en état. Sabordez les autres. Tout doit être terminé avant 18 heures.

Les sous-marins allaient donc appareiller, à l'exception des quatre « 1 500 tonnes » indisponibles, qui seraient sabordés sur leurs cales ou à quai. Le sort du *Surcouf* demeurerait suspendu à la diligence de ses hommes.

1. Pour les caractéristiques techniques, voir annexe 1.

Peu après 18 heures, le capitaine de frégate Martin, commandant le croiseur sous-marin, se présenta à la préfecture maritime. Il venait de voir dans les couloirs le capitaine de vaisseau de Belot, commandant le *Jules Verne* et le groupe des sous-marins.

— On va à Casa, Martin, dit Belot. Pourrez-vous appareiller ?

— Je crains que non, commandant. On a fait tout ce qu'on a pu ; les hommes et les ouvriers de l'arsenal ont travaillé jour et nuit pour remonter les moteurs. Mais appareiller aujourd'hui, impossible. Les batteries sont incomplètement chargées, les groupes auxiliaires ne sont pas disponibles. Quant aux diesels, n'en parlons pas !

— Alors, il faudra vous saborder.

Voici le capitaine de vaisseau Bard, chef d'état-major du préfet maritime. Il a entendu.

— Vous saborder ? Les ordres de l'amiral disent : « Le sabordage ne doit intervenir qu'en toute dernière ressource. »

— Si je peux avoir un remorqueur, on terminera en route les remontages.

— Impossible. Les remorqueurs sont réservés aux grands bâtiments. Il faudra vous débrouiller seul.

Le soir même, dans un décor d'apocalypse, les sous-marins appareillent derrière le *Jules Verne*. Et, le dernier de tous, le *Surcouf*. Mais il s'essouffle et doit stopper en petite rade. Dans le ciel tournent des avions menaçants qui mouillent des mines. Heureusement, la nuit est tombée. Une vedette s'approche, celle du capitaine de corvette Petit, de la majorité générale.

— Dégagez immédiatement ! Les Allemands arrivent ! Voici les ordres du vice-amiral Brohan, Major général : « Les bâtiments ayant le rayon d'action nécessaire iront à Casablanca, les autres en Angleterre. »

— Nous sommes en panne, répond Martin. Une avarie de barre de plongée arrière, coincée à « plus toute », nous empêche de lancer le seul diesel disponible. On va essayer de repartir aux électriques.

L'avarie de barre interdit naturellement aussi de plonger. Si le *Surcouf* ne s'éloigne pas avant l'aube, il deviendra une proie certaine pour l'aviation allemande. S'échapper à petite vitesse aux moteurs électriques reste possible, à condition de ne pas aller trop loin. Martin l'explique à Petit.

— Bien. Allez en Angleterre.

— Nous irons à Plymouth.

En fait, il n'existait aucune instruction de l'Amirauté d'aller en Angleterre. Le 18 juin au soir, Darlan télégraphiait à ses grands subordonnés :

« En cas de besoin, la ligne de repli de tous les bâtiments est l'Afrique du Nord. Tout bâtiment de combat ne pouvant l'atteindre et risquant de tomber après combat aux mains de l'ennemi doit se détruire ou se saborder, suivant ordre de l'autorité supérieure. »

Après avoir vainement tenté de naviguer au diesel, qui fumait et s'étouffait, le *Surcouf* s'éloigna de Brest à quatre nœuds, sur un seul moteur électrique, laissant derrière lui le décor tragique de Brest en feu, et la France vaincue, occupée, humiliée.

Par une étrange ironie du destin, Brest se rendit au vice-amiral von Arnaud de La Perrière, d'origine française, as de la guerre sous-marine, dont l'*U.49* avait été torpillé en 1917 par le sous-marin *Foucauld*, que commandait alors le lieutenant de vaisseau Le Normand. Et c'est le capitaine de vaisseau Le Normand, directeur du port et bientôt préfet maritime, officier le plus ancien demeuré à Brest, qui « accueillit » l'amiral allemand. En se saluant à distance respectueuse, les deux anciens sous-marinières gardaient présente à la mémoire l'attaque manquée du *Foucauld* en 1917, lançant quatre torpilles à bout portant sur l'*U.49*. L'une avait rebondi par-dessus le pont du sous-marin, une autre était passée dessous, deux autres l'avaient frôlé à l'avant et à l'arrière ; l'*U.49* avait plongé intact, mais Le Normand était rentré triomphant en annonçant la perte de son adversaire...

L'ÉVASION DES « 1 500 TONNES »

Revenons vingt-quatre heures en arrière. Comme le commandant Martin, le commandant Sacaze tentait de sauver son bâtiment, le *Casabianca*, un superbe sous-marin neuf de la série océanique de 1 500 tonnes, qui s'était bien battu dans le nord¹. Outre le *Casabianca*, Sacaze commandait la 2^e DSM (Division de sous-marins), *Casabianca*, *Sfax*, *Achille*, et le *Pasteur*, échappé en remorque de Cherbourg. En vain, Sacaze, comme Martin avait tenté d'obtenir un remorqueur à la préfecture maritime, pour l'*Achille* et le *Pasteur* immobilisés.

— Alors, je les prendrai moi-même en remorque !

1. Pour les combats de 1939 à juin 1940, voir annexe 4.

— Pas question, commandant ! Vous aurez assez à faire pour sauver votre bâtiment !

Lorsque Mertz, le commandant du *Pasteur*, se vit énoncer le verdict, il ne put s'empêcher de pleurer. Mais il se reprit aussitôt et dit à Sacaze :

— Je coulerai le *Pasteur* ici même, dans la Penfeld, mais j'attendrai votre départ pour que son épave ne gêne pas votre manœuvre. J'ai tout prévu pour que les Allemands ne puissent le réarmer. Récupérez ce qui est possible, notamment les pièces de rechange des moteurs.

Sacaze lui serra les mains avec émotion.

— Tâchez de vous sauver, personnellement.

— Je suis obligé de rester avec mon second pour assurer le sabordage. Mais le reste du personnel gagnera l'Angleterre, sous la conduite de l'ingénieur mécanicien Pellé.

Sur un ordre de Sacaze, les marins du *Casabianca* commencèrent à transborder les pièces vitales du *Pasteur*. Pour la nourriture, ce n'était pas nécessaire. La cambuse du centre des sous-marins était littéralement mise au pillage, et l'on avait entassé tout ce que l'on avait pu, y compris des habillements de rechange, pays chauds, pays froids ; savait-on où l'on serait demain ?

Au milieu du drame de notre grand port de guerre livré au sabordage, un incident cocasse se déroula vers midi, ce 18 juin. Les sous-marinières ne pouvaient admettre de laisser à la cambuse du centre tous ces hectolitres de bon vin, à la merci des Allemands. Répandre le « cambusard » dans le caniveau ? Quel sacrilège ! Que faire d'autre, sinon le boire ? Aussi une joyeuse et intempestive animation régnait-elle vers midi sur les quais, où des matelots ivres s'étaient emparés de superbes motos abandonnées là par les Anglais en retraite et se livraient à un dangereux gymkhana sur les terre-pleins !

Sacaze consigna alors tous ses hommes à bord du *Casabianca*. Mais l'officier en second Blanchard, qui depuis le matin se battait pour caser les tonnes de matériel dans les recoins les plus imprévus, fit observer qu'on avait oublié les casques coloniaux, indispensables si on allait en Afrique noire. Le commandant se laissa convaincre.

— Envoyez deux hommes sérieux les prendre.

Eux non plus ne purent résister à la tentation de la cambuse ouverte. Ils rentrèrent en titubant, traînant des paquets de casques, mais aussi force bidons de vin pour les camarades, avec, pour se faire pardonner, une bouteille de whisky pour le Pacha. Peu reconnaissant, Sacaze fit jeter à l'eau vin et alcool. Il n'était que temps d'appareiller. Du *Jules Verne*, le commandant de Belot ordonna :

— Appareillez individuellement. Rendez-vous en rade pour se former en groupe, sous le phare du Portzic.

Le *Casabianca* appareilla, suivi de quatre autres « 1 500 tonnes » *Sfax*, *Poncelet*, *Persée* et *Ajax*. Personne ne regardait en arrière ; mais on ne pouvait pas se boucher les oreilles. Le long de la Penfeld, des explosions violentes s'ajoutèrent au vacarme des bombes. Le sous-marin *Achille* (Michaud) se saborda à 18 heures et chavira en s'immergeant. Il en était là à cause d'un bombardier britannique qui l'avait attaqué par erreur un mois auparavant. A ses côtés, le commandant Courson saborda son *Agosta*, qui coula bien droit ; le commandant de Roquefeuil saborda l'*Ouessant*. Le *Pasteur* coula de même ¹.

A la sortie de Lanion, le groupe des « 1 500 tonnes » dépassa le grand *Surcouf*, en difficulté avec ses moteurs. Devant eux s'avançaient les deux vieux cuirassés *Courbet* et *Paris*. Redoutant les mines magnétiques, Sacaze se colla derrière eux, suivi par le *Sfax*.

Après avoir traversé la grande rade, les deux « 1 500 tonnes » attendirent le *Jules Verne* et les « 600 tonnes » devant le goulet, sous le phare du Portzic. Les marins, bouleversés, virent au loin leur port en feu. Le commandant Sacaze a raconté :

« Spectacle effrayant. Sur la ville, de noires colonnes de fumée montaient, provenant des réserves de combustible. Dans l'arsenal, on entendait le bruit de sourdes explosions des sabotages et destructions. »

Les marins eurent alors une pensée pour leurs camarades des quatre sous-marins sabordés. Devant eux, encombrant le goulet, des centaines de bâtiments de guerre, de commerce et de pêche fuyaient comme eux la France envahie. Quel sort était-il préférable ? Rester, ou fuir ?

« Nous laissons là, a écrit Sacaze, nos familles et des êtres chers. Que vont-ils devenir sous l'occupation ennemie ? Vite, agissons pour ne pas penser. »

Les « 600 tonnes » et le *Jules Verne* arrivaient, ce dernier conduit par son nouveau commandant, le capitaine de vaisseau Roques. Il donna les ordres :

— Nous devons rallier l'Afrique du Nord. Liberté de manœuvre passé le goulet.

Dans le goulet, les quatorze sous-marins prirent leur forma-

1. Leurs équipages participèrent ensuite à la défense de Brest ou aux actions de sabotage. Ceux capturés par les Allemands et parqués dans des fermes de l'Aisne s'évadèrent pour la plupart, tel Millé, officier en second de l'*Achille*, qui recevra le commandement de l'*Antiope*. Le lieutenant de vaisseau Philippon, second de l'*Ouessant*, aura plus tard un rôle déterminant à Brest dans la Résistance, avec son quartier-maître radio Bernard Anquetil, qui émettra en direction de Londres. Arrêté par les Allemands, Anquetil sera fusillé. En 1976, un aviso portera son nom.

tion en deux colonnes derrière le *Jules Verne*, rempart bien modeste en cas d'attaque aérienne. Par faible fond, tout sous-marin attaqué est en danger de mort. Mais la Luftwaffe n'en profita pas. Les deux groupes se séparèrent à la pointe Saint-Mathieu. Se reverraient-ils jamais ?

A nouveau, la sourde angoisse étreignit le cœur du commandant Sacaze. La vision des êtres chers, les femmes, les enfants livrés à l'ennemi maître du pays, le submergea. Puis, à la vue de ses hommes, il s'apaisa. L'équipage du *Casabianca* faisait corps autour de son commandant :

« Jamais il n'a été aussi facile de se faire obéir. Il semble que chacun a à cœur d'atténuer la souffrance intérieure en allant au-devant des désirs des autres. Nous nous serrons les uns les autres pour nous aider. On sent chez tous une froide résolution. Ce 18 juin 1940, nous ne sommes ni tristes, ni démoralisés. Nous sentons une telle force en nous, qu'il nous semble inconcevable de ne pas sortir de cette mauvaise période ¹. »

LE SURCOUF S'ÉCHAPPE

Mais à bord du *Surcouf* immobilisé dans les passes, le moral n'était pas aussi haut. Laissant sur la passerelle le commandant en second Le Pichevin, le commandant Martin descendit au poste central, puis réunit ses officiers au carré : les lieutenants de vaisseau Bouillaut et Crescent, les deux ingénieurs mécaniciens Catherine et Daniel, le jeune enseigne Massicot et le médecin major Le Nistour. C'est vers lui, d'abord, qu'il se tourna.

— Les hommes ?

— Ça ira, commandant. L'état sanitaire est excellent. J'ai pu embarquer tout mon matériel, indispensable à une longue croisière.

— Hélas, toubib, nous n'allons qu'à Plymouth, si les Stuka nous en laissent le loisir ! A cette allure, il faudra passer tout le jour dans la Manche !

L'aube se leva, chargée de menaces. En bas, les mécaniciens travaillaient fébrilement. Sur la mer, on entendait des explosions lointaines. L'armement de la DCA avait pris son poste de combat. A 14 heures, la barre de plongée fut enfin décoincée et le diesel démarra. Cette joie d'entendre son battement puissant !

— En avant 3 ! Gardez le cap sur Plymouth.

A cet instant, le lieutenant de vaisseau Crescent, chargé des transmissions, monta sur la passerelle. Il paraissait bouleversé.

— Commandant, je viens de déchiffrer ce message de notre

1. Contre-amiral Sacaze, *Le Casabianca avant L'Herminier*, France-Empire, 1962. Et SHM. TTY 114.

Amirauté : « Ordre à tous bâtiments de guerre de cesser les opérations militaires. Ne pas, je dis *pas*, obéir aux ordres anglais ; rallier immédiatement le port français le plus proche. Signé Darlan. »

— Un faux ?

— Je le pense, commandant. On dirait pourtant que c'est émis de la station de l'Amirauté, au Bouscat. Toutefois, il règne une énorme confusion sur les ondes ; mais une confusion provoquée. Les Allemands ont occupé Brest, ils cherchent à nous bluffer. Ce télégramme, émis en brouillage, est d'ailleurs mal chiffré.

Peu de temps après, le cuirassé *Paris*, qui gagnait lui aussi l'Angleterre, émit l'avis que le télégramme était faux. On se basait sur le fait que Darlan authentifiait désormais ses télégrammes en signant de son deuxième prénom : Xavier 337. Martin, qui n'aimait pas les Anglais et redoutait de voir son bâtiment tomber entre leurs mains, était déchiré quant au parti à prendre. A cet instant lui parvint l'avis de l'ingénieur mécanicien Catherine :

— Le matériel sera bientôt au point, commandant. Nous serons en mesure de plonger en fin d'après-midi.

— Bien. Nous gagnerons Casablanca ou la Martinique.

Un nouveau message tomba :

« Ordre au *Surcouf* de rallier un port britannique ; je dis anglais. Signé Le Franc-Guyader. »

— Celui-là ne peut pas être un faux, dit Martin. Le Franc est le chef d'état-major de la Majorité à Brest. Le sort en est jeté. Maintenez le cap sur Plymouth.

Or, il y avait eu erreur de décryptage. Ce message n'était pas destiné au *Surcouf*, mais au petit bâtiment auxiliaire *Faisan*, dont l'indicatif d'appel était proche de celui du *Surcouf*. Martin ignorait que Le Franc venait de prendre le commandement de l'*Armorique*, et qu'il s'adressait à son annexe le *Faisan* ! Méfiant tout de même, il ordonna :

— C'est peut-être un piège britannique. Restons parés à tout. Dès que nous arriverons au mouillage, ouvrez les remplissages des ballasts pour être prêts à nous saborder en quelques minutes.

Comme pour les rassurer, un hydravion britannique Sunderland venu de Longship les survola, les salua amicalement, et leur apporta une précieuse escorte.

Vers la fin de l'après-midi, un des veilleurs lança un cri :

— Terre en vue !

C'était Penzance. A nouveau, Martin hésita. Catherine venait de lui confirmer que le bâtiment était en état de plonger. Après une longue hésitation, le commandant ordonna de conti-

nuer sur Plymouth, que le *Surcouf* atteignit le 20 juin à 2 heures de la nuit. Mouillé prudemment dans la rade extérieure, les Français regardaient deux vedettes de la Royal Navy évoluer autour d'eux. Un doute s'empara du docteur Le Nistour : « Serions-nous déjà prisonniers ? Ne vaudrait-il pas mieux repartir immédiatement ? »

Le jour, enfin, se leva. Campagne verdoyante piquetée de paisibles villas de briques rouges. On doubla la pointe Penlec, roc noir et menaçant. A droite, une grande ville claire dominée par une vieille citadelle : Plymouth. A gauche, la rivière et l'arsenal de Devonport.

Les autorités britanniques invitèrent le *Surcouf* à s'engager dans la rivière, jusqu'aux chantiers navals de Devonport, où était déjà mouillé notre vieux cuirassé *Paris*. Après une longue hésitation, Martin s'y résigna.

Au passage, devant les plages, des baigneurs, spectacle insolite, les saluaient amicalement. Le *Surcouf* se rangea le long du cuirassé. De la passerelle, un ordre tomba par le porte-voix :

— Terminé pour les machines.

Le docteur Le Nistour nota sur son carnet :

« Arrivés au fond de la souricière ¹. »

MINERVE, JUNON, ONDINE ET ORION S'ÉCHAPPENT DE CHERBOURG

Revenons au 18 juin pour suivre les péripéties des sous-marins de Cherbourg, grand port militaire, base de sous-marins et possédant le plus prestigieux des chantiers navals qui les construisirent, notamment le *Surcouf*. Trois « 1 500 tonnes » s'y trouvaient alors en construction, ainsi que quatre « côtiers » en grand carénage : *Minerve*, *Junon*, *Ondine* et *Orion* ².

Commandée par le lieutenant de vaisseau Bourguine, l'*Ondine*, au moment de l'attaque allemande, se trouvait au bassin, moteurs démontés, batteries à terre.

L'*Orion* avait été commandé en 1935 et à nouveau en 1937 par Cabanier, puis par Drogou, deux hommes dont on va entendre parler. Le lieutenant de vaisseau Vichot en avait pris le commandement le 1^{er} juillet 1939 ³. Le 4 mars 1940, une fêlure

1. Réf. Rapports du commandant Martin, du lieutenant de vaisseau Crescent, du médecin major Le Nistour, SHM. TTY 683.

2. La *Créole* n'avait fait que passer le 9 juin. Lancé en catastrophe le 8 juin par les chantiers du Havre qui l'avaient construit, achevé à 69 %, ce sous-marin était parti à la remorque, passant de Cherbourg à Quiberon pour se réfugier en Angleterre, à Swansea, où il restera, inutilisé.

3. Il dirigera longtemps, après la guerre, le Musée de la Marine, dont il enrichira les collections.

au cylindre d'un diesel avait exigé l'envoi du sous-marin à Cherbourg. Ces travaux étaient prévus jusqu'au 1^{er} septembre. Lors de la ruée allemande, l'*Orion* avait lui aussi ses moteurs démontés, ses batteries débarquées.

La *Minerve* (Bazin) et la *Junon* (Jaume) se trouvaient aussi en grand carénage ¹.

Le 17 juin, le vice-amiral d'escadre Le Bigot, préfet maritime, était informé qu'une colonne motorisée ennemie fonçait sur Cherbourg à la vitesse moyenne de 40 km/h, sans rencontrer de résistance. De toute évidence, la 7^e Panzer du général Rommel comptait s'emparer de Cherbourg par surprise, suivant les ordres de Hitler d'occuper les côtes aussi vite que possible avant la conclusion de l'armistice.

Retardé à 22 heures à Denneville par un unique 75, Rommel poursuivit son avance le 18 juin à 10 heures. A Cherbourg, on avait compris que la base était perdue, et tous les navires capables d'appareiller avaient quitté le port, chargés de réfugiés, à destination de Brest, réputé imprenable.

Rommel fut encore retardé à Saint-Sauveur de Pierremont par deux canons de 75. Le 19 à l'aube, malgré des actions retardataires, il était aux portes de Cherbourg, déclarée ville ouverte par le gouvernement. L'arsenal fortifié n'opposa qu'une résistance symbolique.

On devine le désespoir des marins et du personnel des chantiers navals et de l'arsenal, qui devaient procéder le 21 juin au lancement du sous-marin *Roland Morillot*, achevé à 76 %, lorsqu'ils reçurent l'ordre de détruire le bâtiment, qui fut sabordé à l'aide d'une grenade ASM de 35 kg. Complètement éventrée, l'épave demeura couchée sur sa cale.

La coque de *La Praya*, un autre « 1 500 tonnes », achevé à 43 %, fut incendiée. Celle de la *Martinique* (avancée à 20 %), fut aussi démolie et aucun de ces sous-marins ne pourra jamais être achevé et utilisé par l'ennemi.

Tandis que le personnel du centre des sous-marins (Cdt Carré) évacuait Cherbourg à bord de divers patrouilleurs et vedettes rapides qui les amenèrent à Portsmouth ², une lutte sévère se déroulait pour tenter de sauver l'*Orion*, l'*Ondine*, la *Minerve* et la *Junon*.

Tous allaient s'échapper d'extrême justesse sous les bombardements, à l'aube du 19 juin, pour tenter de gagner en remorque

1. Jaume venait juste de remplacer le commandant Garnuchot, tué le 4 juin à bord du dragueur *Emile Deschamps*, comme chef de l'équipe de démolition envoyée à Dunkerque.

2. Notamment l'ingénieur du Génie maritime Schlumberger, responsable de l'entretien et de la réparation des sous-marins à la DCN. Il deviendra l'une des têtes de l'état-major FNFL à Londres.

l'Angleterre, car les moteurs n'avaient pu être entièrement remontés. La *Minerve*, remorquée par le *Zeelew*, et la *Junon* par le *Nessus*, se laissèrent d'abord abuser par les faux messages allemands et mirent le cap sur Brest ! Mais au large d'Ouessant, le destroyer *Broke* leur signala que les Allemands avaient investi ce port. Le convoi mit alors le cap sur Plymouth. Après bien des vicissitudes (le *Nessus* tomba en panne de charbon et dut passer la remorque), les deux sous-marins atteignirent enfin le port anglais le 20 juin à midi.

Le départ de l'*Ondine* et de l'*Orion* fut encore plus dramatique. Grâce au premier maître mécanicien Pigamo, de l'*Ondine*, on en possède ce témoignage détaillé et vivant :

« 18 juin. L'*Ondine* est au bassin d'où elle ne devrait sortir que dans huit jours. L'arsenal est abandonné, magasins et services ouverts à tout venant. Seuls les ingénieurs restent à leur poste en attendant les ordres.

« Depuis une heure du matin, ce jour, la *Minerve* et la *Junon* ont reçu l'ordre de départ. Depuis plusieurs jours, j'avais reçu l'ordre du commandant Bourgine de faire l'impossible pour remonter un moteur, de façon à appareiller par nos propres moyens. Malgré le dévouement de tout le personnel, la presque totalité des appareils se trouvait aux ateliers et seuls les douze cylindres des moteurs avaient été remontés, le tiers des pistons et culasses du moteur bâbord, le compresseur et la pompe de balayage, sans les auxiliaires. Le commandant Bourgine avait, depuis la veille, fait embarquer ses affaires.

« L'équipage a travaillé toute la nuit à embarquer le plus possible d'accus, à boucher les ouvertures par des moyens de fortune. Nous nous hâtons, le premier maître Barus et moi avec une équipe de mécaniciens pour récupérer le plus possible de matériel, disséminé dans les différents ateliers. Tous les ouvriers ont quitté leur poste, les outils attendent à leur place coutumière, il n'y a plus de courant électrique, pas de possibilité de manœuvrer les grues et les ponts roulants. Les quelques ingénieurs que nous rencontrons dans les ateliers et à qui nous demandons comment faire pour récupérer et transporter à bord les pièces lourdes, nous répondent :

— L'atelier est à vous, cherchez, débrouillez-vous.

« Nous nous ingénions à rapporter le long du bassin, au moyen de brouettes et de voitures à bras, le plus possible de pièces d'appareils. Je vais à l'atelier d'électricité pour essayer de récupérer un rouet de turbine de circulation en cours d'équilibrage, que d'ailleurs je ne retrouve pas. C'est un spectacle lamentable que de me sentir seul dans ce vaste atelier, tous appareils et instruments semblant attendre qu'on les utilise, bureaux vides et magasins ouverts, une grande cheminée ache-

vant de consumer des documents. De sourdes explosions se succèdent. C'est le local des transformateurs que l'on fait sauter, c'est l'artillerie allemande qui tonne, pendant que les Stuka sillonnent le ciel en toute liberté.

« Quand je veux revenir à la station des sous-marins, le passage à travers les bassins m'est interdit : on fait sauter les portes. Je rencontre ça et là quelques marins en armes, quelques ouvriers avec des paquets de linge sous le bras. Des éclats de pierre et de métaux tombent de toute part, l'arsenal s'embrase et le ciel s'obscurcit de fumées. J'arrive au centre où je peux récupérer mon uniforme de drap numéro un ; toutes les chambres, les bureaux, sont ouverts, des vêtements, des papiers gisent par terre. Mes valises, faites depuis la veille, sont restées entre deux bassins et je me trouve démuné de mon trousseau.

« Arrivé à bord, je vois flotter l'*Ondine*. Quelques heures plus tôt, le commandant Bourguine ignorait si elle serait remorquée ou s'il la ferait sauter. Les cartouches de dynamite étaient placées à bord, et la grenade sous-marine à portée de la soute à munition, parée à être amorcée. Le second maître Louvier coupe à la hache les aussières qui retiennent le bâtiment au quai, pendant que le lieutenant de vaisseau Rossignol fait dégager le plus possible en faisant jeter à l'eau les caisses d'outils des ouvriers. Le commandant Bourguine me presse d'embarquer, tel que je suis, et me dit que si je cherche à récupérer mes affaires à terre, il me laissera sur le quai.

« Ce quai est encombré des pièces de rechange que nous avons récupérées des ateliers et que l'on n'a pas pu embarquer. Nous nous trouvons en ce moment sous le feu de l'artillerie allemande qui, depuis la veille, occupe Barfleur. Des Stuka, très nombreux, nous observent sans nous bombarder.

« A 17 heures je reçois l'ordre de brûler les archives, en conservant toutefois les atlas de coque et d'appareils. L'ordre d'appareiller était si soudain qu'on n'a pu, malgré les demandes réitérées du patron, maître Urien, embarquer aucun vivre de prévoyance ou de croisière. Plusieurs gradés et hommes ne peuvent embarquer leurs affaires¹.

« Nous sortons du bassin à la remorque d'un remorqueur belge. Nous passons devant la cale de lancement du *Roland Morillot*, au moment où celui-ci flambe ; sa cale saute. Des marins de l'*Ondine*, espérant embarquer, courent le long des quais avec des valises et des hamacs. A bord d'une vedette des chantiers navals, deux ingénieurs prennent notre remorque.

1. Beaucoup plus grave, le sous-marin abandonnait sur le quai tourelles lance-torpilles, torpilles, batteries d'accumulateurs, cylindres des diesels, les canons, et un périscope.

« Au moment où nous sortons du port, la pyrotechnie des Flamands saute, le fort central tire et pendant plusieurs heures nous verrons une épaisse fumée noire monter vers le ciel de l'arsenal tandis que de sourds grondements se font entendre. On nous distribue des ceintures de sauvetage et nous partons pour une destination inconnue.

« Le commandant Bourguine, le lieutenant de vaisseau Rosignol et quelques autres restent sur l'*Ondine*. Le reste de l'équipage embarque sur le remorqueur belge où se trouvent déjà des gradés et des hommes de la Direction du port de Cherbourg, qui ont embarqué un tonneau de tafia, plusieurs tonneaux de vin, des sacs de pain et des conserves, des moutons dépecés.

« Nous arrivons devant Portsmouth le 18 au soir et nous trouvons un certain nombre de bâtiments devant l'entrée de la rade que nous voyons illuminée. Nous passons la nuit sur le remorqueur, à même le pont, attendant d'entrer dans le port.

« Le 19 juin, un bâtiment pilote conduit l'*Ondine* et l'*Orion* à Southampton. Nous croisons des bateaux à roues, des yachts chargés de réfugiés, nous voyons le long des rives des baigneurs et nous sommes applaudis par tous ces Anglais que nous croisons. J'ai l'impression qu'ils nous prennent en pitié ; mais que savent-ils des souffrances de notre patrie ?

« Nous accostons un paquebot anglais servant de bâtiment de repos aux équipages. Les Anglais nous fournissent serviettes et savon, nous envoient aux douches, nous assignent nos chambres, nous servent un repas copieux façon britannique et se montrent aimables avec nous, quoique peu curieux ni communicatifs¹. »

1. Rapport du premier maître Pigamo, de l'*Ondine*, rédigé à Dakar le 5 novembre 1941 et transmis par le capitaine de corvette Arden, chef d'état-major (SHM. TTY 770). (La référence SHM signifie : Service Historique de la Marine, Vincennes, les dossiers des sous-marins étant au département Archives sous la cote TTY.)

SAISIS PAR LES BRITANNIQUES !

Après être restés deux jours à Southampton, l'*Ondine* et l'*Orion* furent ramenés à Portsmouth et amarrés au fond de la rivière. Les équipages furent conduits à bord d'un remorqueur à la station voisine de Blackhouse, dans l'arsenal de Gosport. Laissons à nouveau la parole au premier maître Pigamo, le patron des machines de l'*Ondine*.

« Nous sommes l'objet non pas d'un accueil chaleureux, mais plutôt défiant. Les officiers marinières et les hommes sont affectés à un dortoir commun et à la même table, ainsi que les équipages de la Direction du port ayant pris passage sur les remorqueurs belges. Je deviens chef de poste, adjoint au commandant Vichot.

« Dès le début, il nous est pénible d'avoir à partager le même dortoir et la même table que les hommes. L'autorité des gradés, dès ce jour, baisse considérablement. Notre nourriture est nettement insuffisante : une mince tranche de pain, un peu de marmelade et de l'eau composent nos repas de midi ; le soir, nous avons un bol de thé. Nous nous organisons, nous fournissons des corvées aux Anglais pour le transport de poutrelles de fer, de charbon, la pose de barbelés sur la plage, le transport de sacs de ciment et surtout le remplissage de sacs de sable. »

Pendant ce temps, les officiers français discutaient longuement avec leurs homologues britanniques pour mettre au point les mesures de réarmement des sous-marins. Tâche ardue, aucune pièce britannique, torpille et obus, ne correspondant aux normes françaises. Nos marins espéraient toutefois que l'arsenal britannique leur fabriquerait sur mesure pièces et munitions.

Dans le même temps s'accroissaient les bombardements aériens nocturnes, et ces nuits passées dans les abris inconfortables, voire de simples tranchées, avaient un effet déprimant sur les équipages, déjà sans nouvelles de leurs familles et de la France.

Le dernier message de l'Amirauté leur recommandait de faire route vers un port français méditerranéen ou africain, ce dont ils étaient incapables. L'Amirauté britannique, d'ailleurs, s'y opposait, en refusant de les ravitailler en gazole.

Une seule chose était sûre : la défaite. Le 1^{er} juillet, le commandant Vichot, décomposé, avait donné aux hommes la lecture de la demande d'armistice formulée par le gouvernement Pétain, armistice signée le 22 juin pour prendre effet le 25. Toutefois, les sentiments pro-anglais demeuraient très nets. « Nous sommes persuadés, écrit le premier maître Pigamo, que la Marine française tout entière se ralliera aux côtés des Anglais. »

Les commandants Vichot et Bourguine avaient recommandé la tenue la plus parfaite en ville. Certains prenaient déjà des cours d'anglais. Toutefois, les officiers se sentaient isolés, n'ayant reçu aucun ordre. Les Britanniques allaient-ils s'emparer des bateaux ?

Vichot se présenta, à bord du cuirassé *Courbet*, au contre-amiral Gaudin de Villaine, qui exerçait l'autorité sur les navires français réfugiés à Portsmouth. De même que le vice-amiral Cayol à Plymouth, où s'était réfugié le *Paris*, il ne croyait pas à un coup de force britannique, et ce malgré les mises en garde de l'Amirauté française dès le 23 juin. Il s'attendait plutôt à une sorte d'internement pour la durée de la guerre, perspective peu réjouissante pour les équipages.

Dans son rapport au préfet maritime de Toulon, Vichot écrira plus tard :

« Bourguine sympathisait activement avec les Anglais ; les autres officiers et la plupart des hommes manifestaient un ardent désir de se battre et de « sauver l'honneur ». Nous avons vu défiler à Cherbourg les éléments défaits à Boulogne, Calais, Dunkerque et Le Havre, nous avons vécu les tristes scènes et le désordre de l'évacuation de Cherbourg, et nous étions maintenant chez des alliés que nous avons l'impression d'avoir abandonnés ; nous étions humiliés de « l'abominable armistice », remanié et commenté par la BBC. Enfin et surtout, sans chefs et sans ordres, sans même pouvoir entendre la voix du Maréchal, il était normal que nous fussions tous plus ou moins sensibles aux appels du général de Gaulle, quoique ses collaborateurs nous parussent assez suspects. »

« CATAPULT » : ORION ET ONDINE SAISIS

Le 27 juin, après avoir eu connaissance de la convention d'armistice et notamment de l'article 8 faisant obligation aux

bateaux français de regagner leur port d'origine (donc Brest, Cherbourg et Lorient occupés), l'Amirauté de Londres informa les amiraux anglais, James à Portsmouth et Dunbar-Nasmith à Plymouth, que l'opération *Catapult* de saisie des bâtiments français réfugiés en Angleterre, à Mers el-Kébir et à Alexandrie avait été ordonnée pour le 3 juillet à l'aube. Entre temps, il s'agissait d'amener les bateaux français à un emplacement favorable et d'endormir la méfiance des équipages. Des navires britanniques vinrent donc mouiller dans les deux ports anglais, les « visites d'amitié » se multiplièrent, des officiers de liaison britanniques furent désignés, qui n'étaient en réalité que de futurs officiers de prise. Or, répétons-le, les marins français étaient prévenus, puisque nos deux cuirassés restaient en liaison radio avec l'Amirauté française. Le message codé n° 5128 envoyé par celle-ci le 23 juin, précisait :

« Soyez maintenant très discrets vis-à-vis des officiers de liaison étrangers, qui devront être débarqués immédiatement si (je dis si) un armistice est conclu. »

Le 24 juin, à 3 h 19 de la nuit, un nouveau message ordonnait :

« Débarquez impérativement immédiatement les officiers de liaison britanniques et leur personnel. Se méfier d'attaques britanniques possibles. Prévenez tous subordonnés sous vos ordres. »

Le 1^{er} juillet, les sous-marins *Ondine* et *Orion* furent amarrés dans le port de Portsmouth avec le motif de débarquer les accus, qui ne pouvaient être traités qu'à terre.

Le 3 juillet à l'aube, l'opération *Catapult* se déclencha. A Portsmouth, les britanniques s'emparèrent par surprise de l'*Orion* et de l'*Ondine*. Ils n'eurent aucune peine, les équipages couchant à terre, le gardiennage de chaque unité n'étant assuré que par un second-maître assisté d'un matelot. C'est ainsi que les seconds-mâîtres Ruinet et Jacques se firent surprendre avec leur matelot à 4 heures du matin et, sous la menace des armes, furent faits prisonniers par un détachement de l'armée commandé par un sous-lieutenant. Puis les soldats britanniques se répandirent à bord, fracturant les coffres pour s'emparer des documents et codes secrets.

Les deux commandants furent informés à leur réveil. A 9 heures, Vichot et Bourguine, encore sous le coup de l'indignation, se rendirent à une convocation du commandant de la base sous-marine.

— Messieurs, j'ai reçu l'ordre de vous donner lecture de ce mémorandum, signé par le vice-amiral James, commandant la base :

« Les termes de l'armistice franco-allemand prévoient que la

flotte française devra être désarmée sous le contrôle italo-allemand. Le gouvernement britannique a déjà eu connaissance que l'Allemagne avait manqué à sa parole. Dans ces conditions, nous avons le regret — mais on comprendra que nous y sommes obligés — de vous demander d'opter, soit pour continuer à combattre loyalement et de tout cœur aux côtés de l'Angleterre et de son Empire, soit pour retourner en France. Ceux qui désirent continuer le combat avec nous auront tous les droits des citoyens britanniques et seront payés comme nos marins. Ceux qui désirent retourner en France devront embarquer ce mercredi après-midi pour être rassemblés à Southampton. »

Devant ce brutal ultimatum, les deux officiers demeurèrent sans réponse. L'Anglais enchaîna :

— Les Allemands vont violer l'armistice, c'est évident. Ils occuperont le reste de la France et s'empareront de votre flotte ! M. Churchill l'a affirmé à la BBC le 22 juin.

— Je vous demande la permission d'aller consulter nos chefs à bord du cuirassé *Courbet*, dit Vichot, le commandant le plus ancien.

— C'est impossible.

— Puis-je au moins téléphoner ?

— Non. Je ne vous laisserai pas sortir de la base avant d'avoir reçu votre réponse. Je vous donne une heure. Veuillez rejoindre vos équipages.

Après avoir à nouveau protesté, Vichot rassembla les deux équipages dans une chambrée et leur donna lecture de l'ultimatum britannique. « Cela nous révolta, a écrit le premier maître Pigamo. Nous nous considérions déjà comme des prisonniers et nous ressentions l'atteinte faite à notre pavillon. »

Puis Vichot leur donna lecture de la réponse que, pour sa part, il venait de rédiger à l'intention du commandant britannique :

« Très reconnaissants de l'accueil qui nous a été réservé à Blackhouse depuis que nous avons quitté la France, nous sommes d'autant plus surpris de la façon dont nous sommes mis en demeure de choisir entre le rapatriement en France et la continuation de la lutte aux côtés de l'Angleterre. Nous sommes sans information de ce qui se passe en France ¹. Le gouvernement anglais déclare savoir que l'Allemagne a manqué à sa parole depuis l'armistice, mais on ne nous dit pas comment !

1. L'armistice du 22 juin faisait obligation à l'Amirauté française de cesser, ainsi que les bases et les navires, toutes émissions radiotélégraphiques et de livrer les codes. L'Amirauté pouvait toutefois correspondre avec Londres par le canal de Madrid et Darlan continua à émettre, jusqu'en novembre 1942, sur un canal et un code secret non connus des Allemands.

Casablanca. Surveillance des Canaries. Février 1940 : Dakar, Freetown. En avril à Casablanca, puis Oran; en mai à Bizerte. Désarmé à Toulon le 17.8.40. Réarmé le 8.4.41. En juillet à Casablanca, en novembre à Dakar. Août 1942 : Casablanca. 8.11.42 Torch : avarié par obus et bombes des Américains, tente d'attaquer la flotte US; lance sur le porte-avions USS *Ranger*. Grenadé. Attaqué le 13 par un Catalina, s'échappe, puis se saborde devant Cadix le 15 novembre. Commandants : VAILLANT(1937-1939), de MONTESQUIEU(1939-1940), Maurice PAUMIER (1941-1942), CORRÉ (1942), 221, 225 à 228, 234 à 237, 242 à 245, 279.

TURQUOISE. 1930 (mouilleur 669 t). 1939 : Bizerte. 15.6.40 : mouille des mines devant Trapani. Désarmé à Bizerte en août 1940. Saisi le 8.12.42 par les Allemands, puis livré aux Italiens. Sabordé le 6.5.43. Condamné le 12.8.47. Commandant : WAGOGNE (1939-1940), 281.

VENGEUR. 1931 (1 500 t). 1939 : Toulon. Juin 1940 : Bizerte. Opérations en mer Tyrrhénienne contre les convois italiens. Mars 1941 : Diego-Suarez. La Réunion. 27 juillet, Djibouti : combat contre le *Savorgnan de Brazza*. Mai 1942 : Toulon (désarmé). 27.11.42 Lila : capturé par les Allemands. Démantelé. Commandant : DIGARD (1938-1942), 191, 193, 273, 274.

VÉNUS. 1936 (630 t). 1939 : Toulon. Janvier 1940 : Oran, puis Casablanca, Dakar, Fort-de-France. En juin à Toulon. Surveillance des côtes italiennes. Désarmé à Toulon en juillet. Réarmé en février 1941. Oran, Casablanca, AOF. Octobre 1942 : Toulon. 27.11.42 Lila : échappe aux Allemands et se saborde devant Toulon. Commandants : DARTIGUES (1939-1940), LIBIOT (1941), CRESCENT(1941-1942), 250, 257, 261 à 266.

VESTALE. 1934 (630 t). 1939-1940 : Bizerte, puis Toulon. Décembre 1940 : AOF. Juillet 1941 : Maroc. Avril 1942 : Toulon. En AOF en novembre. Désemparé par erreur le 19.5.43 par HMS *Wishart* au large de Ténès. Juin 1943 : Oran. Septembre 1944 : école d'écoute à Dakar et Freetown. Condamné le 14.8.46. Commandants : VIDAL (1939-1941), DEROO (1942), ATTANÉ (1943), ARNAUD (1944), 291 à 296.

SABORDÉS SUR CALES
SOUS-MARINS EN CONSTRUCTION LE 18 JUIN 1940
(Le pourcentage indique l'état d'avancement)

AFRICAINNE. 33 %. Le Trait. Sabordé. Construction reprise en 1945.

ANDROMAQUE. 17 %. Le Trait. Sabordé. Démantelé.

ANDROMÈDE. 9 %. Nantes. Sabordé. Construction reprise en 1945.

ANTIGONE. 36 %. Châlon. Sabordé. Démantelé.

ARTÉMIS. 11 %. Le Havre. Sabordé. Démantelé.

ASTRÉE. 11 %. Nantes. Sabordé. Construction reprise en 1945.

BAYADÈRE. 62 %. Le Havre. Sabordé. Démantelé.

CLORINDE. 2 %. Nantes. Démantelé.

CRÉOLE. 68 %. (Voir ci-dessus.)

