

LE SABORDAGE DE LA FLOTTE DE HAUTE MER -

(27 Novembre 1942)

-----oofoe-----

Trois bâtiments de ligne de 23 à 26.000 tonne Washington, sept croiseurs lourds de 7.700 à 10.000 tonnes, un transport d'hydravions, seize contre-torpilleurs que l'étranger appelle des croiseurs légers, douze gros et moyens torpilleurs, une flottille de sous-marins, un essaim d'escorteurs, de patrouilleurs, de remorqueurs, d'embarcation de servitude, vingt batteries de côte ou de D.C.A. terrestre, au total plus de soixante bâtiments dignes de ce nom, l'oeuvre de vingt ans de longs et pénibles efforts, anéantis en moins d'une heure : tel est le passif effroyable de cette funeste journée du 27 Novembre 1942 .

A l'actif : l'échec pitoyable d'une tentative aussi déshonorante qu'absurde de confiscation de la Flotte Française métropolitaine, l'exécution réussie d'une opération délicate avec des pertes minimales, le suprême témoignage de l'esprit de sacrifice, de discipline et d'honneur de notre Marine Nationale .

Hormis les acteurs de la tragédie et les habitants de Toulon, peu de Français savent ce qu'a été cet événement unique dans l'histoire de toutes les marines du monde. Il a été annoncé certes, très tôt par la Radiodiffusion Nationale, en termes extrêmement ambigus, insultants même pour les marins; plus tard par un communiqué du Secrétariat d'Etat à la Marine, qui, malgré sa concision, rétablissait la vérité. Aussi, le Pays tout entier a bien eu le vague pressentiment d'un malheur aux conséquences désastreuses. Mais une consigne de silence rendue nécessaire par les circonstances, la méconnaissance des choses de la mer ont empêché nos concitoyens de juger de l'étendue des dommages, d'imaginer la grandeur tragique de cette destruction, d'en savoir les raisons profondes, les causes directes et d'en connaître les péripéties dramatiques .

Nous voudrions aujourd'hui lever une partie du voile .

Négligeant l'aspect politique de l'événement que les Chefs responsables aborderont sans doute quelque jour, il nous semble de quelque intérêt de révéler le déroulement exact des opérations, les sentiments qui ont agité les Marins pendant ce jour de deuil et le retentissement du drame en nous .

Nos sources sont la mémoire du spectacle que nos yeux ont vu, des ordres qu'en qualité de chef intérimaire de l'Artillerie du "STRASBOURG" nous avons reçus et exécutés et des récits de nos camarades des bâtiments voisins .

..

Pour éclairer quelques points de ce récit, il convient de rappeler un certain nombre de vérités très généralement ignorées...

Il s'agit des consignes permanentes de sabordage et des conditions de vie des Forces de Haute Mer basées à Toulon pendant les deux ans qui ont suivi la signature de l'Armistice .

La convention signée le 25 Juin 1940 laissait à la Marine non pas son entière liberté, mais le droit de maintenir armé un petit nombre de croiseurs ainsi que quelques contre-torpilleurs, noyau de force navale destiné théoriquement à défendre l'Empire .

Les autres bâtiments devaient être désarmés, c'est-à-dire dépouillés de leurs culasses, de leur combustible, de leurs munitions et de quelques pièces importantes des machines qui devaient être entreposées dans les Arsenaux sous la surveillance des commissions d'armistice. Les unités ainsi désarmées devaient être gardiennées avec un équipage extrêmement réduit, chargé essentiellement d'entretenir la coque et le matériel délicat restant à bord .

Au moment où ces dispositions allaient être prises, le Commandement s'inquiète d'une violation toujours possible des clauses d'armistice. Les Commandants reçurent l'ordre "d'empêcher que leur bâtiment ne tombe sous aucun prétexte, entre les mains de l'étranger". Ce n'était qu'un rappel solennel d'une consigne militaire permanente. Pour le plus grand nombre c'était la nécessité de saborder leur unité, si nos anciens ennemis ne tenaient leurs paroles .

Dès le 28 Juin, à bord, tous les Officiers, chacun dans son service, étudièrent les moyens de rendre rapidement inutilisable le matériel. Les Commandants coordonnèrent toutes ces mesures en établissant un plan de sabordage qui fut l'objet d'une instruction pour les équipes spéciales désignées pour exécuter éventuellement cette mission .

Cet ordre, ces mesures ne devaient jamais être rapportées. Les dossiers "sabordage" furent toujours conservés à bord. Il ne pouvait en être autrement, car c'eût été forfaiture à l'honneur et désobéir aux plus impérieuses traditions de la Marine .

Les culasses étaient déjà démontées lorsque le 3 Juillet on apprit à Toulon l'attentat de Mars-el-Kébir. Devant l'attitude des Marins de la Flotte de l'Atlantique les commissions d'armistice autorisèrent un réarmement immédiat de tous les bâtiments disponibles. Pendant les semaines qui suivirent, les clauses de l'armistice furent assouplies et après les combats de Dakar, notre gouvernement obtint le réarmement définitif du "STRASBOURG", de cinq croiseurs sur sept, de douze contre-torpilleurs sur vingt, d'une grosse partie des flottilles de torpilleurs, de sous-marins et d'escorteurs. Le reste devait être gardienné dans les conditions prévues initialement .

Les bâtiments d'un tonnage supérieur ou égal à 1.800 tonnes constituèrent la Flotte de Haute Mer qui fut placée sous le commandement de l'Amiral de LABORDE. Les autres unités légères furent groupées en forces métropolitaines de police sous les ordres du Préfet Maritime de la IIIème Région .

Si l'on ajoute à ces forces reconstituées à Toulon celles qui stationnaient dans nos possessions d'outre-mer, on constate que près des trois quarts de notre Marine d'avant guerre étaient réarmés .

Pourtant cette puissance ne doit pas faire illusion car de terribles servitudes pesaient sur la flotte Française .

La plus lourde, qui devait singulièrement restreindre sa liberté d'action, était l'impossibilité de renouveler ses approvisionnements de toutes sortes et en particulier de combustible .

La Marine prévoyante avait emmagasiné d'énormes réserves de mazout avant la guerre; elle les avait passablement entretenues au cours des hostilités, mais à l'armistice elle ne pouvait plus utiliser que les parcs créés en Méditerranée et en Afrique Française. En fait ces stocks se trouvaient être la principale ressource de notre Pays en combustible et les circonstances obligèrent de l'utiliser en grande partie pour assurer la vie économique et le ravitaillement de la Nation .

Sur l'allocation laissée à la Flotte une part devait être réservée à la protection des convois des navires marchands transportant les denrées de nos colonies, une autre à l'entraînement des Forces Navales et le reste aux opérations de guerre éventuelles. De ces deux dernières parts ni l'une ni l'autre n'était considérable; la guerre se prolongeant, il fut nécessaire de réduire l'une pour ne pas condamner à l'immobilité tous les bâtiments. Outre la démoralisation des équipages qu'aurait entraîné l'arrêt des sorties d'exercice de la Flotte, celle-ci aurait perdu toute valeur militaire .

En Novembre 1942, les stocks d'opérations étaient si réduits qu'ils auraient à peine donné à la Flotte de Haute Mer un rayon d'action de 1.200 milles. Un peu plus d'une traversée de Toulon à Oran et retour .

Quelles que fussent les autres considérations susceptibles d'influer sur la politique Navale de cette époque, il est hors de doute que cette pénurie de combustible condamnait les forces navales de Toulon à ne remplir qu'une seule mission : la défense des côtes métropolitaines. On a pu être étonné de l'inaction de la Flotte pendant la guerre de Syrie .

Qu'il y ait eu d'autres motifs ou non, elle était certainement imposée par celui-là d'abord .

Les approvisionnements en munitions étaient par contre relativement suffisants. Malgré l'interdiction de fabriquer de la poudre, de confectionner des charges nouvelles, les sorties d'entraînement servirent à de très nombreuses écoles à feu. A vrai dire jamais force navale Française put tirer aussi souvent; assurément plus que pendant les hostilités et deux ou trois fois autant qu'en temps de paix. Si les appareillages étaient trop peu nombreux pour développer les qualités de certaines spécialités, ils n'empêchèrent jamais les canonniers de se familiariser d'une façon satisfaisante avec les difficultés du tir, ce qui, au demeurant, est le point essentiel de l'entraînement d'une Flotte .

Mais certaines interdictions imposées par la convention d'armistice avaient des effets plus gênants. Les bâtiments devaient conserver leur armement tel qu'il était en 1940. Or les enseignements de la guerre commandaient des modifications importantes du matériel. En particulier notre D.C.A. s'était révélée insuffisante en quantité

Une autre technique fit également de grands progrès entre temps la détection électro-magnétique qui devait transformer radicalement le problème de la veille et entraîner pour le personnel une augmentation sensible des heures de repos. Les recherches se heurtèrent à de nombreuses difficultés; quant à l'adaptation à bord elle fût très ralentie par les précautions qu'on dut prendre. En cette matière le génie de quelques uns de nos ingénieurs nous avait donné de belles espérances .

Après l'armement le personnel .

Pendant la guerre nos équipages étaient composés d'engagés volontaires en cours de lien et de réservistes généralement excellents tant par la maturité d'esprit que par la valeur technique. Après l'armistice ces derniers furent démobilisés, quant aux autres, ils quittèrent le service au fur et à mesure de l'expiration de leur engagement ou bien avancèrent en grade . Pour combler les vides, il n'y eut que les nouveaux engagés qui ne purent recevoir la solide formation des écoles de spécialités dont l'expérience avait montré la nécessité avant guerre. Seules quelques écoles de fins spécialistes avaient pu être réouvertes, mais elles n'intéressaient qu'un très faible contingent d'engagés. En Novembre 1942, les quatre cinquièmes de nos matelots avaient été formés dans leur spécialité à bord. Ce mode de formation était assez médiocre .

Toutes ces observations font ressortir le caractère très particulier de cette Flotte de Haute Mer qui aurait pu être amenée à combattre dans des conditions très désavantageuses .

Elle constituait pourtant une force homogène animée d'un excellent esprit et d'un moral élevé . Pour ne parler que de ce que nous pouvions constater, à bord du "STRASBOURG" ces deux années qui suivirent l'armistice furent une période extraordinaire. Lutter contre des obstacles chaque jour nouveaux et plus nombreux était un jeu exaltant. On devint remarquablement ingénieux, on développa pour la plus grande joie de tous les sports et le chant, on multiplia les aspects des exercices et on suppléa à la navigation en haute mer extrêmement réduite par des sorties en yacht à voile qui amusaient pas mal les gens en même temps qu'elles les enchantaient. Jamais le rendement ne fut aussi bon .

...

Quelles sont les causes du sabotage ? Une réponse semble évidente : ce fut la conclusion toute naturelle de la crise qui commença le 8 Novembre par l'attaque de notre Afrique du Nord par les Anglo-Américains .

C'est établir une relation extrêmement simple entre deux ordres de faits qui, pour ne pas être indépendants, auraient pu néanmoins être différents; relation bien trop simple pour traduire la vérité. Le récit des événements du 8 au 27 Novembre montrera que cette fin, qu'on devait assurément envisager, n'était point fatale .

En effet, lorsque, au lendemain d'une sortie d'exercice au cours de laquelle nous avions particulièrement réussi nos écoles à feu, nous apprîmes les combats qui se déroulaient en Algérie et au Maroc, notre surprise fût aussi grande que notre indignation. Nous prîmes immédiat-

ment les dispositions de combat. Nul ne douta que la flotte appareillerait pour participer à la défense de l'Empire .

Cette journée se passa dans un recueillement qui devenait un peu plus grave à chaque nouveau télégramme reçu d'Alger. On sut tout de suite que la Marine fidèle à ses traditions se dépensait en héroïsme merveilleux malgré la disproportion écrasante des forces. Les heures d'attente de l'ordre d'appareillage furent pleines de petits soins pour le matériel. Rien de tel qu'une veille d'armes pour rendre scrupuleux les chefs à quelque rang qu'ils appartiennent. Tout était paré certes, mais n'y avait-il pas lieu de vérifier une dernière fois les petits détails qui, en cas d'accident, pouvaient éviter de grands malheurs : l'outillage de réparation, la répartition des pièces de rechange, les approvisionnement de glycérine, d'huile pour parer les fuites ?

Le lendemain, la situation désespérée des défenseurs d'Alger et de Casablanca, l'énormité des moyens dont disposaient les assaillants vouaient à un échec certaine toute action engagée par les F.H.M. L'appareillage devint tout à fait improbable du moins si le théâtre d'opérations ne se déplaçait pas vers la côte Française. On se prépara à cette éventualité qui ne se réalisa pas .

Le **11 Novembre** la réaction que l'on pouvait craindre de la part des Allemands se produisit : la zone sud fut envahie. La nouvelle en fut apprise peu avant la cérémonie de commémoration de l'Armistice de 1918. Dououreux anniversaire ! il avait suffi de vingt quatre ans pour qu'au plus beau jour d'espoir d'un monde meurtri succédât la plus cruelle humiliation de notre Pays. Cette coïncidence rendait encore plus poignant le nouveau malheur qui s'abattait sur la France et qui recommençait les mauvais jours de 1940. Rien ne le rendit plus sensible au coeur de tous que le pieux hommage rendu aux héros de la Grande Guerre par l'Amiral entouré de son Etat-Major, les Officiers et l'équipage du "STRASBOURG" rassemblés sur la plage arrière, face au Pavillon. Jamais minute de silence n'engagea autant à la méditation sur la fragilité de l'infortune des choses humaines . En vérité, ce silence fut aussi funèbre qu'un glas .

Quel allait être notre sort ? Si le Commandement avait en la circonstance un plan d'action, à l'échelon exécutant nul ne le connaissait et ne pouvait en avoir la révélation autrement que par ses conséquences qui ne devaient apparaître que plus tard. Un seul fait était patent : les feux n'avaient pas été allumés. Aussi malgré les exercices de branle-bas de combat qui avaient au moins le mérite de détacher le personnel de ses sombres pensées, malgré la franchise des informations communiquées par la radio et retransmises par haut parleur, le soir de ce jour néfaste une impression générale d'accablement se répandait à bord, comme sur toutes les autres Unités d'ailleurs. Les hommes étaient tout-à-fait désorientés et, l'imagination aidant, envisageaient les éventualités les plus folles : l'internement; des combats dans une souricière .

Dès qu'il eut conscience de cette inquiétude, le Commandant décida de faire sonner le rappel de l'équipage dans les Postes où chaque compagnie se rassemblait autour de son chef et des Officiers en sous-ordres. Là, en toute sincérité, nous exposâmes à notre personnel comment la situation se présentait - du moins à nos yeux en l'absence

de toute nouvelle précise. Pour achever de chasser le désarroi de ces braves gars, il nous suffit simplement de prononcer un nom, dué il est vrai, d'une vertu magique .

A bord de nos bâtiments évoquer l'Amiral de LABORDE, c'était pour tous se mettre moralement au garde à vous, c'était revoir en pensée les circonstances extraordinaires qui avaient fait naître une admiration dans borne pour son cran, son dynamisme, sa verte pétulance et sa prodigieuse connaissance de tout ce qui touchait à la Marine .

Pouvait-on imaginer l'Amiral donner des ordres contraires à l'honneur et à l'intérêt de la France ? Non, cette idée était trop stupide, trop incongrue ! On rougissait d'y avoir songé. De fait, rien ne détendit les esprits comme cette simple remarque. Et ce soir là, nos hommes s'endormirent confiants et apaisés .

Nul ne dira avec assez de vérité le rôle de ce Chef légendaire au cours des trois semaines qui précédèrent le 27 Novembre .

Si paradoxal que cela puisse paraître, on connut à bord pendant cette triste période une tranquillité d'esprit et un calme étonnants. C'était si vrai, qu'en rentrant de terre rien n'était aussi frappant que le contraste entre l'atmosphère malsaine, inquiète de la ville et la paix, la sérénité que l'on retrouvait sur son bâtiment . Elles n'étaient pourtant ni le signe de l'indifférence, ni d'un optimisme béat. Non, elles constituaient le privilège de tous les marins qui redécouvraient à cet instant critique, une vérité première, jamais contestée certes, mais bien souvent endormie au fond des consciences la vertu du commandement. La Flotte entière se reposait sur son Commandant en Chef des soucis de l'heure; elle éprouvait une volupté se crête à se sentir commandée dans cette passe difficile par un Chef aussi éminent. On ne peut expliquer autrement la santé morale de nos équipages. Sans doute, l'affection, la confiance qui ont toujours lié dans la Marine les Officiers à leurs subordonnés, ont joué un rôle heureux mais en la circonstance elles ne firent que seconder le prestige de l'Amiral .

. . .

Le 12 Novembre l'Etat-Major annonça la nouvelle attendue, simple espoir la veille / Un accord avait été signé le 11 au soir entre l'Amiral de LABORDE, Commandant les F.H.M. et le Vice-Amiral MARQUIS, Préfet Maritime de TOULON d'une part et le haut commandement allemand d'autre part, par lequel, celui-ci s'engageait sur l'honneur de ne pas pénétrer dans le camp retranché de Toulon qui demeurerait zone libre, de ne rien entreprendre contre la Flotte Française; en échange ceux-là promettaient sur l'honneur de ne se livrer à aucun acte d'hostilité contre la Wehrmacht et de défendre la zone ainsi délimitée contre toute attaque étrangère .

La Flotte française était donc respectée et elle conservait sa liberté d'action. C'était une atténuation à l'humiliation de la veille en même temps qu'une solution honorable pour la Marine .

Cet accord créa une situation nouvelle qui transforma complètement la vie à bord. Une période de travail intense commença au cours de laquelle les marins furent employés à des tâches aussi nombreuses

que variées .

A la suite de la démobilisation de ce qui restait de l'armée française de l'armistice et qui avait reflué vers le camp retranché de Toulon, la défense de cette étroite zone libre incombait entièrement à la Marine qui ne disposait d'autres troupes que les équipages des bâtiments et les armements des batteries de l'Artillerie de côte et de la D.C.A. de la base de TOULON. Or il s'agissait de garnir de fantassins 40 kilomètres de littoral, de constituer une masse de manoeuvre en retrait, de conserver armées les batteries de côte et de D.C.A. de la Base de TOULON, une fraction de l'armement contre avion et la grosse artillerie des bâtiments .

Le problème était quasi inextricable. D'abord par la faiblesse des effectifs .

Les grosses unités durent remplir leur mission avec la moitié de leurs équipages. Du reste, mélange de canonniers, de mécaniciens, de chauffeurs, d'électriciens et de fourriers que l'on baptisa fusiliers on constitua des bataillons d'infanterie qui furent chargés d'organiser la défense du territoire libre. Mais on ne s'improvise pas fantassin. A bord des bâtiments une très petite fraction de l'équipage - des fusiliers et des canonniers essentiellement - compose suivant le cas un groupe ou une section ou une compagnie de débarquement. Elle reçoit une instruction d'infanterie suffisante pour remplir des missions généralement simples : coups de main, maintien de l'ordre .

Les autres marins savent tenir un mousqueton, voire un fusil-mitrailleur, défilent en rangs serrés, mais ignorent ce qui n'est pas leur métier : les manoeuvres de combat en campagne .

Qu'ils soient capables de tenir une position défensive bien organisée, ils l'ont prouvé en maintes circonstances; mais ce n'est pas que cela qui leur était demandé. Il fallut donc mener de front l'organisation de la défense et l'instruction. Comme une vieille devise de marin est de bien faire ce qu'il fait, les cadres se trouvèrent surmenés .

Pour ceux qui demeurèrent à bord, le service s'était considérablement accru, des heures de veille aux armes C.A. plus nombreuses qu'autrefois, de l'entretien du matériel qu'il fallait assurer avec très peu de personnel. Les alertes C.A. se multipliant les nuits étaient souvent blanches .

De plus, nous les directeurs de tir dûmes préparer le tir contre toutes les plages de débarquement de la région, entraîner notre personnel des postes centraux à cette mission très spéciale, continuer les exercices de chargement, de branlebas de combat. En bref, il y eut beaucoup de besogne pour tout le monde .

Ce changement de rythme d'existence fut accepté avec bonne humeur. C'était la vie du temps de guerre. Cette épuisante activité laissait évidemment fort peu de liberté. Pourtant on octroya cinq heures de descente à terre tous les quatre jours, ce qui rompait pratiquement tout contact avec la population toulonnaise. En somme en en tirait un bénéfice certain : on gardait ainsi une parfaite sérénité d'esprit. A bord les soirées passées dans l'intimité du carré étaient des heures de détente sympathiques. L'accord étant, en fait unanime

sur le fond des questions à l'ordre du jour, les discussions prenaient automatiquement un ton plaisant qui coupait de franche gaieté les pensées sévères du moment .

La défense du littoral n'était pas la seule préoccupation du Commandement. Une malheureuse expérience d'un demi-siècle avait enseigné que malgré les paroles d'honneur, il fallait envisager la violation des conventions signées? Apparemment, nous constituions une proie extrêmement tentante. Malgré les bonnes raisons qui rendaient aussi légitime l'hypothèse contraire, la prudence exigeait que l'on fixât l'attitude à adopter le cas échéant, et que les mesures correspondantes furent prises .

Cette question relevait de l'autorité gouvernementale .

L'Amiral ABRIAL, alors Secrétaire d'Etat à la Marine, vint vers le 18 ou le 19 communiquer lui-même ses ordres, ou plutôt les confirmer, à une réunion des Commandants qui se tint dans les salons de l'Amiral de LABORDE à bord du "STRASBOURG" .

Ils commandaient :

- 1°)- Saborder les bâtiments en cas d'attentat contre la Flotte .
- 2°)- Exécuter le sabordage en limitant les destructions dans toute la mesure du possible de façon à remplir deux conditions : le renflouement, la réparation des unités sabordées, et supposant qu'ils fussent entrepris immédiatement par les allemands, devaient durer au moins jusqu'à la fin des hostilités. Mais, d'autre part, les destructions ne devaient pas empêcher une remise en état, aux moindres frais, dans des temps meilleurs .

Les historiens épilogueront sans doute longtemps sur la légitimité et la nécessité d'une telle décision dont les raisons exactes ne seront connues que plus tard quand les hommes d'état consentiront à livrer leurs confidences .

Quelles qu'elles fussent elles aboutissaient à la même conclusion que celles qui étaient formulées dans les carrés et qui traduisaient l'opinion de l'immense majorité des Officiers. Ce fait est indéniable; au demeurant il en reste des preuves positives .

Certes, l'ordre de saborder la Flotte engageait gravement l'avenir mais en l'occurrence c'était le seul qui pouvait être donné. Après Mers-el-Kébir, Dakar, la Syrie, Casablanca toute autre solution aurait terni l'honneur de la France, aurait entraîné des représailles fatales à notre peuple ou bien aurait reculé le drame de quelques jours .

En fonction des directives reçues, l'Etat-Major prépara un plan qui devait modifier quelque peu les dossiers de sabordage, sortis des archives après avoir sommeillé pendant deux ans .

Il fut établi sur les bases suivantes :

- on présumait que la guerre durerait encore 18 mois .
- devaient être : a) - coulées sans destruction : les coques, les plaques de cuirasses .
- b) - détruits : les canons, le matériel de précision des postes centraux, les chaudières, les réducteurs de turbines .

- c)- simplement avariés : les turbines, les culasses, les appareils de ravitaillement et de chargement les tableaux de distribution d'électricité .
- d) -noyées : les soutes avec les munitions, les chaudières, les machines .

C'était un idéal à atteindre. Il était convenu que les unités agiraient au mieux des circonstances, qui, en fait seraient l'élément déterminant la consuite à tenir .

A bord on commença à prendre les nouvelles dispositions de sabordage. Pour le "STRASBOURG" cela consistait à embarquer un vingtaine de grenades sous-marines de 35 kilogs, une centaine de pétards de mélinite d'un kilog, 150 amorçages, de l'étoupe, de l'essence, des chalumeaux, des masses, des marteaux, des barres de leviers, en somme un véritable arsenal de la barbarie .

Les explosifs lourds à manipuler ne pouvaient être entreposés qu'à proximité des appareils auxquels ils étaient destinés ce qui conduisit à les loger dans des armoires, dans les tourelles, les chaudières, les machines. Ce n'était rien moins que rassurant en cas d'incendie, de tir, voire même d'allumage des feux et d'autant plus qu'au bout de 48 heures la majorité du personnel avait complètement oublié qu'il dansait sur un volcan .

Les amorçages autrement dangereux à cause de la sensibilité au choc des détonateurs de fulminate ne pouvaient être laissés dans un local facilement accessible. Pour ceux de notre service nous ne trouvâmes pas de meilleure place qu'un vaste tiroir sous la couchette de notre lit, dans lequel il étaient rangés avec leur détonateur, leurs dix mètres de cordon bickfort, leur cartouche relai de mélinite. Deux valises vides attendaient près de notre armoire à glace l'instant où elles serviraient au transport de ces engins délicats dans les tourelles .

Puis on désigna les gradés, les matelots des équipes spéciales chargés de mettre en oeuvre ces redoutables moyens de destruction. On dut leur apprendre à s'en servir. Jamais instruction ne fut aussi pénible. Nos hommes sentaient cela aussi profondément que nous; ils nous convainquirent bien vite qu'ils sauraient manoeuvrer rapidement et sûrement si le destin l'exigeait .

La suite ne devait pas démentir cette promesse, bien au contraire :

On vécut ainsi pendant près de deux semaines dans une ambiance étrange. D'une part il fallait poursuivre comme auparavant l'instruction de combat, sur terre et sur mer, faire la veille aux avions, tirer éventuellement sur eux et d'autre part, il fallait s'attendre à recevoir l'ordre de détruire son bâtiment, ses canons, c'est-à-dire, la raison même de son existence .

Cette situation aurait été tout à fait démoralisante si nous n'avions été soutenus par un immense espoir dans le respect de la parole donnée. Il y avait bien dans cet espoir une certaine répugnance à croire que ce sentiment n'a un caractère sacré que pour nous, Français. Il y avait aussi d'autres raisons plus positives. Le sacrifice de nos camarades de Mers-el-Kébir, de Dakar, de Syrie, d'Algérie, du

Maroc, avait donné assez de preuves de notre loyauté et rien ne permettait de la suspecter dans les circonstances présentes .

Dans ces conditions, tout attentat contre la Flotte ne pouvait avoir pour mobile que le désir de s'en emparer. Il fallait être naïf pour croire que les Etats-Majors et les équipages laisseraient accomplir toute tentative de ce genre. A un marin, un tel projet ne pouvait paraître insensé. Il est si facile de couler au moins son bâtiment, surtout quand il est bien armé!... L'Amirauté Allemande déconseillerait sans doute l'opération .

. .

Mais le sort en était jeté. Nos adversaires aveuglés par l'orgueil et le succès de leurs armes n'en étaient pas à un remiement de parole et à un brigandage près. La Flotte excitait leur convoitise. Pourquoi l'armée allemande si heureuse dans ses entreprises ne réussirait-elle pas à saisir nos bâtiments ?

Le forfait devait être tenté le 27 à l'aube .

Pendant la nuit, la rade avait été survolée pendant près d'une heure par un avion allemand comme la soirée précédente. Nous n'avions pas attaché à ce fait une signification particulière. Il passait tant d'avions dans notre ciel!...

A quatre heures cinquante cinq, réveil brutal par la sonnerie générale transmise par hauts parleurs .

" Les tribordais au poste de veille D.C.A. "

Nul ne s'inquiéta. Ce n'était sans doute qu'une banale alerte C.A. semblable à tant d'autres. Les babordais étaient déjà ravis de reprendre leur somme lorsque deux minutes plus tard le crépitement du haut parleur retentit de nouveau, précédant l'annonce de :

" les équipes spéciales de babord à leurs postes "

" Branlebas pour le reste de l'équipage "

Tout le monde alors sursauta : l'heure fatale était arrivée .

Il nous fallut à peine quelques secondes pour bondir sur le pont. Là nous trouvâmes le Commandant près du bureau des mouvements qui nous confirma la désespérante vérité. L'aide de camp du Préfet Maritime venait de lui téléphoner que les allemands après avoir forcé l'entrée du P.C. du Fort SAINT-LOUIS étaient en train d'arrêter l'Amiral MARQUIS, et qu'il avait réussi à atteindre une pièce voisine pour donner l'alerte à la Flotte de Haute Mer et aux grandes unités avant de subir le sort de son chef .

Il fallait donc s'attendre à l'arrivée imminente des forces allemandes aux appointements de Milhau. Nous reçûmes l'ordre de prendre les mesures préparatoires au sabotage en attendant les décisions du Commandant en Chef. Celui-ci pour parer à toute éventualité fit transmettre aussitôt par T.S.F. et par moyens optiques à tous ses bâtiments, l'alerte et l'ordre d'allumer les feux de façon que les mêmes dispositions fussent prises partout sans retard et que la Flotte eût sa liberté d'action suivant l'évolution de la situation .

A bord du "STRASBOURG" il s'agissait d'exécuter le plan mis au point au cours des exercices des jours précédents et bien connu des exécutants .

Il prévoyait deux stades :

D'abord les gros mouvements de personnel : manoeuvres du bâtiment, des embarcations, évacuation des gens inutiles; puis les opérations exigeant un personnel spécial mais relativement nombreux : mise en place des explosifs dans les appareils, préparation des amorçages, des cordons d'allumage, etc...

Toutes ces mesures préventives ne créaient rien d'irréparable elles préparaient seulement les destructions. Elles n'offraient que les dangers ordinaires d'une manipulation d'amorces très sensibles ou d'engins qu'une étincelle aurait enflammés. Elles permettaient d'attendre, tout en employant très utilement le temps, jusqu'à ce que tout espoir d'éviter la catastrophe disparût .

Le deuxième stade devait consommer notre malheur. C'était l'affaire de la dernière minute, avec comme partenaires un petit nombre de gradés et d'officiers qui feraient à cette occasion leurs premières armes d'incendiaires ou de naufrageurs .

La sûreté des opérations devait être acquise par l'écartement du bâtiment du quai, par la rentrée des coupées, par les nombreuses mitrailleuses du pont solidement armées par des fusiliers qui sauraient très bien déborder les importuns .

Sauf celles des machines et des chaufferies qui allumaient les feux, les équipes spéciales de babord avaient rapidement rallié leur poste aussitôt après la sonnerie. Elles pointèrent tout de suite les tourelles vers l'avant dans la direction de la rade, puis elles sortirent les pétards, les grenades qu'elles étalèrent sur les parquets en attendant que les Officiers Chefs d'équipes leur apportassent les amorçages conservés dans les chambres. Il fallait amorcer les explosifs avant de les introduire dans les canons et c'était la tâche la plus longue .

Pendant ce temps le Commandant en second, à qui revenait le rôle d'orchestrer les mouvements fit sonner le rappel du personnel aux postes de compagnie. Là furent constituées les grosses équipes qui, sous la direction de l'Officier de Manoeuvre allaient embrasser les aussières de babord, larguer celles de tribord pour écarter le bâtiment du quai auquel il était amarré par le flanc droit. De leur côté les gabiers qui avaient formé un train d'embarcations s'apprêtaient à le placer entre la coupée babord arrière et le quai nord du créneau dans lequel se trouvait le "STRASBOURG" .

Alors que le démarrage des équipes s'opérait, et cela n'avait pas demandé beaucoup de temps, les troupes allemandes apparurent vaguement dans l'obscurité, près de la porte de l'arsenal donnant accès au quartier de Milhaud où se trouvaient amarrés le "STRASBOURG" et les principaux croiseurs. Au bruit des chars il était évident que le déploiement de forces était considérable. Aux mouvements des ombres on devina de nombreuses colonnes qui avaient dû emprunter la route de la Pyrotechnie. Chacune d'elle semblait se diriger sur un appontement désigné. Au même moment le ciel se couvrit d'avions vombrissants, volant bas comme s'ils voulaient nous écraser de leurs bombes et nous abattre de leur mitraille, mais ne faisant rien de tout cela, larguant simplement en rade un nombre considérable de mines magnétiques. La mise en scène visant certainement un grand effet d'intimidation était joliment montée : elle manqua tout à fait son but. Elle signifiait également sans doute le désir d'éviter dans la mesure du possible

des combats sanglants .

L'Amiral qui observait la situation de la plage arrière résolut alors de transmettre à la Flotte l'ordre de cesser le feu de la D.A.C., de mettre bas les feux et de se saborder .

On dut abandonner toute espérance .

Les équipes spéciales de la machine et des chaufferies retardées par l'allumage des feux, rendues libres, s'empressèrent de rattraper le temps perdu afin de ne pas reculer le déclenchement du deuxième stade des opérations. Elles préparèrent leurs grenades, et promènèrent la soie de feu de leurs chalumeaux sur les turbines, les auxiliaires qui furent rendus à jamais inutilisables .

Pour nous canonniers, l'ordre de l'Amiral entraînait le désarmement des tourelles de I30, ce qui devait faciliter les mesures de sabordage, il autorisait la mise en action des équipes spéciales de l'optique et des postes centraux situés sous le pont cuirassé au-dessus des soutes à munitions de I30.

C'était peut être la tâche la plus douloureuse qui allait s'accomplir à bord, car la destruction, là était immédiate, complète et elle visait un matériel mis au point au prix de soins, d'une patience et d'une délicatesse infinies, entretenu, réparé au cours d'heures terriblement inquiètes par ces gradés de la conduite de tir qui devaient, ô navrante ironie, déchaîner leurs forces contre lui.

Et avec des masses maniées avec fureur concentrée les vitres des conjugateurs et des cadrans furent pulvérisées, les graphiques de distance et d'azimut, leurs mécanismes, leurs styles, leurs rubans, les transmetteurs et récepteurs Granant et Siémens, les moteurs d'asservissement, les panneaux de corrections balistiques, furent réduits en miettes .

Ce spectacle était ahurissant. Il semblait que l'amertume communiquait à ces hommes une rage désespérée qui les rendait méconnaissables tant la violence qu'ils montraient était hors de leur nature.

Quant à notre camarade qui avait les délicates fonctions de Chef de l'optique, qui était si fier de sa batterie de télémètres, la plus belle de toutes les marines du monde, il lui était réservé l'affreux supplice de briser l'oculaire de ses plus précieux instruments. Pour lui la cruauté atteignait le comble du raffinement : il ne pouvait opérer qu'à petits coups de marteau avec des gestes précis, calculés, doux même .

Mais tous les Chefs de Service, chacun dans sa sphère étaient témoins de scènes parallèlement sinistres. On eut cru qu'une folie collective avait atteint le bord. Nos gens ne disaient mot, mais leurs actes proclamaient véhémentement qu'il ne resterait à nos ennemis rien, absolument rien .

Au moment où la manoeuvre avant et arrière s'employaient à écarter le bâtiment, une colonne de fantassins allemands progressant sur le quai dans la nuit s'était rapprochée du bord. Le commandant en second qui se trouvait alors sur la plage arrière, la somma de s'arrêter en la menaçant d'ouvrir le feu. Elle n'en fit rien, aussi après

la troisième sommation, les mitrailleuses du pont tribord reçurent l'ordre de tirer. Les ombres s'évanouirent, mais quelques instants plus tard les chars qui étaient stationnés sur le terre-plein de Milhaud déclanchèrent sur le "STRASBOURG" un tir de quelques coups de 88 m/m. Parmi les projectiles reçus, un seul fit des victimes. Il pénétra dans la tourelle V de I30 à tribord arrière en traversant le blindage, en acier non cimenté dans cette partie postérieure qui faisait surtout office de contrepoids. Il explosa dans la chambre de tir où se trouvaient notre ami le Lieutenant de Vaisseau Dominique Fay et les 18 hommes de l'armement qui étaient encore à leur poste de combat D.C.A.

Le souffle de l'explosion et les débris du projectile arrachèrent entièrement la cuisse de notre ami tandis que le choc l'ébranlait terriblement. Transporté immédiatement à l'infirmerie par quatre matelots, il sentit là sa fin prochaine. Evacué sur le cinquième Dépôt, puis sur l'hôpital Sainte-Anne il mourut en héros dans l'après-midi, exangue, malgré plusieurs transfusions de sang.

Avant de mourir il eut la consolation de constater que seul de sa tourelle, il était gravement atteint. Trois matelots et le patron de la tourelle, le Maître..... avaient été blessés mais peu gravement. Nul ne s'explique la faveur miraculeuse qui préserva l'armement d'une mort instantanée. Au moment de l'explosion plusieurs kilogs de mélinite amorcés étaient disposés sur le parquet de la tourelle et restèrent intacts.

Dès que le "STRASBOURG" fut au milieu du créneau et que le train d'embarcations fut amarré à la coupée babord arrière, le Commandant ordonna l'évacuation.

Elle se fit en partant des postes de compagnie que le personnel inoccupé et les équipes de manoeuvres libérées avaient ralliés. Elle empruntait soit le train d'embarcations soit les deux chaloupes à moteur qui faisaient un va-et-vient entre la coupée babord avant et le quai voisin.

Malgré l'obscurité, elle se réalisa dans un ordre et un silence impressionnants. Un exercice ne se fut pas déroulé avec autant de calme, de discipline et de rapidité.

Les visages fermés, blêmes, muets qui franchissaient la coupée en ligne de file s'efforçaient de cacher une émotion intense; mais on sentait la colère bouillonner dans l'âme de ces hommes fiers qui quittaient ce qui leur tenait lieu de foyer sans pouvoir pour la plupart emporter leurs sacs, leurs objets personnels et qui savaient que dans quelques minutes ce bâtiment dont ils avaient fait une magnifique unité de combat ne serait plus qu'une épave.

A cette heure tragique les glorieux souvenirs revenaient à la mémoire et rendaient l'abandon encore plus poignant. Pour beaucoup c'était l'arrivée triomphante à Toulon après Mers-el-Kébir, pour le plus grand nombre c'était la visite du Maréchal, pour tous, c'était l'image très douce de cette splendide plage avant où l'on avait chanté en chœur la chanson du "STRASBOURG" qui avait si solidement resserré les liens de la camaraderie en inspirant un commun et profond amour pour ce modèle des grands bâtiments. Il y avait en vérité quelque injustice dans cette fin affligeante, aussi le ressentiment que

deux années d'armistice n'avaient pas encore fait éclore contre l'allemand, naquit sans doute ce jour là, dans le coeur de nos marins .

Le plan d'opérations de l'année allemande avait prévu que la tentative d'occupation des unités de la Flotte aurait lieu partout au même instant. Aussi, comme l'organisation du sabotage entraînait les mêmes mouvements sur tous les bâtiments ceux-ci furent témoins de scènes presque identiques à celles qui se déroulèrent à bord du "STRASBOURG" .

Il y eut toutefois quelques différences .

Sur certains croiseurs qui n'avaient pas voulu ou pas pu s'écarter du quai, des groupes de combat allemands réussirent à monter à bord et tentèrent d'arrêter les opérations de sabotage. Ils n'arrêtèrent rien, car lorsqu'on leur eut dit que s'ils restaient à bord, ils sauteraient avec tous ceux qu'ils obligeraient à suivre le leur sort, ils jugèrent prudent, malgré leur incontestable bravoure de redescendre rapidement sur le quai et de prendre le large .

Cette intrusion à bord au moment où les minutes comptaient conduisit quelques équipes à accélérer les destructions et à sacrifier les mesures destinées à préserver le bâtiment d'une disparition éternelle. C'est la raison qui fit que quelques croiseurs furent complètement incendiés et avec d'autant plus de facilité que du fait de leur faible tirant d'eau, ils prirent une bande considérable avant de s'échouer sur le fond. Aux appontement ils n'étaient qu'à 12 ou 13 mètres de la flottaison .

Contre les bâtiments légers ; contre torpilleurs, torpilleurs avisos, les fantassins allemands ne furent pas plus heureux malgré l'accès relativement facile de quelques uns d'entre eux. Nos camara- des avaient toujours la possibilité, il est vrai de couler leur bâtiment en 2 ou 3 minutes en les faisant préalablement chavirer .

En fait, partout l'évacuation plus ou moins gênée par les allemands put se faire complètement sans perte de vies humaines sinon sans blessés .

Le sabotage fut une égale réussite, sauf sur trois vieux contre torpilleurs en carénage dans un bassin, où il ne fut même pas tenté étant donné l'absence de tout équipage digne de ce nom .

Ces bâtiments étaient gardiennés, c'est-à-dire désarmés en vertu de la convention d'armistice .

..;

A bord du "STRASBOURG", avant même la fin de l'évacuation de l'équipage, les équipes spéciales avaient achevé leurs préparatifs. Celles de l'Artillerie, que nous ne cessions de visiter en faisant le circuit des postes centraux et des tourelles, ainsi que celles des chaufferies avaient à exécuter sans doute la besogne la plus malaisée. Il s'agissait de manipuler des explosifs très lourds dans des locaux fort mal adaptés à ce genre d'exercice. On parvint néanmoins en bas comme en haut à introduire une grenade de 35 kgs dans le foyer de chaque chaudière, dans la chambre à poudre de chaque

canon de 330 ou bien quatre énormes pétards dans chaque canon de 130. Chaque engin avait été doublement amorcé pour parer aux ratés.

Les culasses avaient été à demi fermées pour permettre d'élonger les longs cordons d'allumage dont les extrémités avaient été mariées à l'arrière de la chambre de tir, à proximité de la porte d'entrée. Dans les postes centraux, le travail s'achevait par le fourrage des nappes de câbles avec des touffes d'étoupe imbibée d'essence.

Toutes ces équipes devaient se rassembler sur le pont arrière près du bureau des mouvements afin que l'on sût, dès qu'elles seraient au complet, la fin du premier stade des opérations. Toutes étaient en avance sur les prévisions, ce qui supposait une dextérité remarquable et un très beau courage. Les chefs de service les remercièrent d'avoir accompli cette oeuvre redoutable avec un si beau sang-froid puis leur donnèrent l'ordre d'évacuer à leur tour.

Le bord demeurerait presque désert. Restait l'Amiral et une partie de son Etat-Major qui se promenaient sur la plage arrière, le Commandant entouré de notre petit groupe d'Officiers et de Gradés chargés de déclancher la catastrophe, sur le premier pont à babord arrière.

Après nous avoir répété ses suprêmes recommandations, le Commandant se rendit sur la passerelle de navigation, dans le blockhaus, accompagné de l'Officier Electricien et de l'Officier de Transmission tandis que nous nous rendions dans les tourelles, les machines, les chaufferies, les postes centraux et aux postes de noyage à distance des soutes. Là; il actionna la sirène. C'était le signal de la destruction finale.

Nous, les incendiaires, allumâmes les mèches des cordons allumeurs, les bouchons d'étoupe pendant que les naufrageurs, du service "sécurité", se hâtaient de manoeuvrer très rapidement les pompes qui devaient ouvrir les vannes de noyage des soutes.

Nous fîmes le tour de toutes les tourelles pour vérifier qu'aucun raté ne s'était produit : tous les cordons brûlaient normalement. Nous nous rendîmes au point de rendez-vous sur la plage arrière. Dès que ce dernier groupe fut complet, le Commandant en Second constatant que notre tâche était terminée nous donna l'ordre de quitter le bord.

L'amiral, son Chef d'Etat-Major, le Commandant, le Commandant en second, quelques Officiers de l'Etat-Major avaient décidé de ne pas quitter le bord et se tinrent, abrités par le hangar de l'aviation, sur la plage arrière.

Au moment de sauter de la dernière embarcation sur la terre ferme nous fûmes accueillis par deux Officiers allemands et quatre soldats revolver au poing, qui semblaient préoccupés de savoir ce qu'il était advenu de notre commandant. Ils éprouvaient une visible répugnance à se rendre à bord. Se doutant de ce qui allait suivre, ils préférèrent attendre et nous invitèrent à nous diriger vers la porte de l'appointement du "STRASBOURG" où étaient déjà rassemblés dans un certain désordre un grand nombre d'Officiers de toutes les unités. Nous allions être les témoins les mieux placés du dénouement du drame le plus émouvant auquel il nous fut donné de participer.

Une dernière fois, pendant une minute ou deux encore, nous avions devant nous, dans la vague lueur de l'aube, le spectacle des grands bâtiments de la Flotte encore intacts mais condamnés. Une angoisse comparable à celle que nous aurions éprouvée au moment de l'exécution.

d'un être cher nous étreignit. Alors seulement nous eûmes la révélation de l'atrocité de notre situation. Jusqu'à cet instant, nous avions eu mieux à faire qu'à méditer sur notre infortune. Talonnés par le temps, tout à une action de vaste envergure nous n'avions eu qu'une seule pensée : accélérer le travail de nos équipes, mais maintenant le désœuvrement appelait l'accablement .

Un inquiétant inconnu se préparait. Massés là; nos ennemis eux-mêmes, sensibles à la gravité de cette minute, marquèrent leur respect pour ces choses qui allaient mourir par un silence absolu .

Il fut rompu par une explosion fulgurante suivie d'une cascade de détonations aussi violentes. Comme si cet honneur revenait au bâtiment Amiral, le "STRASBOURG" inaugurait la phase finale de l'anéantissement de notre puissance navale .

C'en était le coeur qui s'en allait le premier, les chaufferies dont les flammes gigantesques, les débris innombrables fuyaient par les cheminées. Mais bientôt le fracas devint assourdissant. les uns après les autres, les canons de 330 se gonflèrent en répandant un bruit sourd interminable. Les canons de 130 éclatèrent en claquant sec, projetant dans toutes les directions d'énormes blocs d'acier, des poussières .

Si tout ne pouvait se voir, tout pouvait s'entendre. A chaque détonation dans les fonds répondait dans l'atmosphère, un écho, un roulement de tremblement de terre. Mais bientôt le silence revint, il avait suffi de 2 ou 3 minutes pour détruire les machines, l'artillerie du STASBOURG et tous leurs attributs. Maintenant apparaissaient les effets du travail secret de la dévastation. Un nuage épais de fumée montait dans le ciel et ajoutait un voile de deuil aux nuages bas qui rétrécissaient et assombrissaient le paysage à demi nocturne. Pendant ce temps les soutes, les chaufferies, les machines se remplissaient d'eau, la coque s'enfonçait lentement en prenant une légère bande avant de s'échouer définitivement dans la vase .

Ce fut au tour des croiseurs de relayer le "STRASBOURG" dans cette course à l'horreur. Successivement les mêmes images de feu, de cendres, la même musique d'enfer se renouvelèrent sur chacun d'eux. En se prolongeant le drame devenait plus effrayant. Ce retard dans la mort trahissait pour chaque bâtiment les obstacles qu'il avait trouvés sur le chemin de sa perte .

Nos regards ne pouvaient franchir l'horizon des appontements de Milhaud. Ailleurs nos camarades assistèrent à des scènes pareillement dantesques .

Au quai Noël, quatorze contre torpilleurs, six torpilleurs côte à côte coulèrent ou chavirèrent presque simultanément. Dans un bassin Vauban, à fond de cale, le "DUNKERQUE" en cours de réparation, la coque ouverte imitait son frère le "STRASBOURG". Ce que Mers-el-Kébir n'avait pas détruit, le fût ce jour là. Près de la vieille darse, la "PROVENCE", le "COMMANDANT TESTE" de la Division des Ecoles subirent le même sort que les grands bâtiments de Milhaud .

Les sous-marins de Missiessy, du Mourillon placés sous les ordres du Préfet Maritime se trouvaient, par rapport aux unités de surface dans des conditions très différentes. Un tour de manivelle, ou plutôt un lancement à l'air et le sous-marin pouvait appareiller. Quelques uns en état de marche purent ainsi prendre le large, tandis que les

autres se sabordaient. Tous ne furent pas également heureux dans leur fuite. Certains heurtèrent des mines magnétiques mouillées par les avions allemands et coulèrent sans entraîner de victimes; les autres purent se rendre en Espagne ou en Afrique .

Mais le théâtre des opérations n'était pas limité à la mer, il s'étendait au ciel et à la terre. Des unités de la flotte qui n'avaient pas encore été atteintes par l'ordre de cesser le feu, les batteries de D.C.A. du Camp Retranché de Toulon avaient ouvert le feu sur les avions larguant des mines magnétiques que l'on pouvait prendre pour des bombes ratant leur but. aussi vit-on dès la première minute un feu d'artifice immense qui remplissait le ciel, continuellement entretenu tantôt par les projectiles à tracer illuminant leur trajectoire, tantôt par des fusées éclairantes lancées par les avions. Ce tir faisait un vacarme infernal qui au début contrastait avec le silence des opérations exécutées à bord, mais qui bientôt fut couvert par les explosions des destructions. Il ne cessa pas de la matinée .

En effet au tir contre avions succéda le sabordage autrement bruyant, de quelque cent canons de la D.C.A. terrestre, de l'Artillerie de côte et des soutes à munitions de toutes ces batteries qui avaient été atteintes par les troupes allemandes bien plus tard que les bâtiments. Toulon submergé par des colonnes motorisées innombrables s'initiait aux abominations de la guerre totale .

...

Dès que les équipages eurent mis pied à terre, ils furent reçus par des soldats allemands, solidement encadrés et copieusement armés qui leur firent entendre qu'ils devaient se considérer comme prisonniers. Mais de ces prisonniers personne ne savait que faire. Ils restèrent presque sur place; il en eût bientôt sur toutes les routes de l'arsenal. Les Officiers qui encadraient le personnel évacué au départ du bord furent priés de s'en séparer et de se grouper près de la porte de l'appontement du "STRASBOURG" où, peu à peu, tous les états-majors du quartier de Milhaud les rejoignirent, pour la plupart les mains vides. Là; nous fûmes pas peu étonnés d'entendre des officiers allemands exprimer leur pitié pour le désastre et leur tristesse d'avoir été mêlés à cette action.

Vers neuf heures, une rumeur incompréhensible était transmise de proche en proche à travers l'arsenal. Aux gestes qui s'ensuivirent on comprit que tous les prisonniers devaient se rendre au cinquième Dépôt où le regroupement des équipages devait s'effectuer. Plus de 15.000 hommes allaient se rassembler dans cette cour qui avait toujours paru très vaste mais qui devait apparaître en la circonstance extraordinairement exigüe. On y vit arriver pendant 2 heures d'interminables colonnes de marins dans les tenues des plus diverses portant sur leur dos ce qu'ils avaient pu sauver au moment de quitter le bord. Rien ne les distinguait de naufragés ; ils en avaient l'âme. La plupart étaient bouleversés par le spectacle qu'ils avaient vu en cotoyant les épaves, ~~maxix~~ ou longeant les quais du port et de l'arsenal mais bientôt au milieu de ces camarades retrouvés, la dépression passagère disparut. La jeunesse reprenait ses droits.

Nous retrouvâmes l'équipage du "STRASBOURG" qui tentait au milieu de cette mer humaine de garder son unité en happant au passage les retardataires. Ce fut une agréable détente de pouvoir échanger les

sentiments qui nous agitaient, d'entendre le récit des aventures personnelles. Nos matelots qui avaient l'âge de l'insouciance ne retenaient des événements du matin que la rage des allemands d'avoir raté leur coup et l'orgueil d'avoir participé peu ou prou à la fière réponse de la Flotte à leur scélératesse. Notre maîtrise partageait les mêmes sentiments, mais voyait plus loin. Elle se rendait compte que notre Marine était réduite à un tonnage insignifiant pour longtemps et que sa génération n'assisterait pas à sa résurrection. C'était l'abandon forcé d'un métier dont, au bout de quelques années de service, elle avait senti la noblesse, qu'elle aimait par goût et pour toutes les joies incomparables qu'elle avait dispensées généralement : la découverte de la beauté du monde, le développement intellectuel et moral de la personnalité et les émotions infiniment douces de cette si belle chose qu'est la camaraderie. Il fallait sans doute dire adieu à tout cela et recommencer, au milieu de l'existence, une nouvelle vie. Les pensées de nos gradés étaient en somme les nôtres. Nous nous sentions parfaitement solidaires; dans la douleur aujourd'hui après l'avoir été si souvent dans la paix d'autrefois.

Nous étions prisonniers, mais nous devions pourvoir nous-mêmes à notre entretien, à notre logement et avec de rares moyens, car les "Subsistances", les "Magasins" de l'Habillement, du Couchage et du Casernement avaient été provisoirement occupés par les troupes allemandes. Au Dépôt incombait la tâche de faire vivre près de 16.000 hommes. Son effectif moyen étant de 1500, il dû réaliser des prodiges.

Malgré des cuisines trop petites, malgré la pénurie d'ustensiles de plats et de couverts, des rations à peu près normales furent servies à tout le monde. Pour le gîte, les difficultés ne pouvaient être supprimées par le débrouillage, aussi, d'un hamac, l'un reçut la toile, l'autre le matelas, et chacun une couverture. C'était l'apprentissage de la vie de camp de concentration. Ce n'était pas drôle mais personne ne maugréa. Le sort de nos compatriotes en captivité en Allemagne était autrement plus sévère et cette pensée nous fît accepter le nôtre avec une résignation silencieuse.

Dans l'après midi, après avoir installé nos canonnières dans une chambrée du dernier étage d'un bâtiment du Dépôt, nous pûmes aller contempler le panorama de l'observatoire qui avait été érigé au fait de notre immeuble et qui dominait le port, l'arsenal et la rade.

Nous n'avions encore rien vu.

Devant nous, s'étendait un vaste paysage d'Apocalypse, le matin nous avions été abasourdis par les grondements de la destruction de notre flotte, ce soir nous étions saisis d'effroi par le tableau complet des ravages, démesurés en étendue comme en horreur.

La rade était profanée à jamais. La veille encore, elle était l'un des sites les plus enchanteurs du monde tant par la grâce de ses contours et les lignes pures, classiques de son cadre que par l'éclat nacré de ses eaux paisibles qu'un soleil toujours en fête aimait à caresser.

Aujourd'hui, sous un ciel fumeux, un voile visqueux brunâtre de mazout le recouvrait presque entièrement. Près des quais, elle était un immense brasier. Mais hélas, le feu ne réussissait pas à la purifier de sa souillure : de ce brasier émergeaient des coques ~~et~~ de navires chavirés d'où s'échappaient des flammes monstrueuses alimentées par les soutes à mazout qui se déversaient sur les ponts et par les poudres des parcs à munitions de D.C.A. L'incendie en se développant, enflammait les mares de combustibles emprisonnés entre le pont

et les murailles des locaux, faisait flamber la peinture, les tôles même. L'"ALGERIE", le "COLBERT", la "MARSEILLAISE" à Milhaud, le "DUPLEIX", à Missiessy n'étaient plus que des torches colossales.

Dans cette mer de feu, les premiers projectiles rougis jusqu'à l'incandescence explosaient et faisaient éclater par influence les autres. Les détonations qui en résultaient secouaient violemment les murs de notre bâtiment. Des bombes de deux tonnes n'eussent pas produit le même effet. Quant aux éclats projetés dans le ciel, ils retombaient jusqu'à 1 kilomètre à la ronde. Ils tuèrent deux matelots qui se trouvaient dans la cour du Dépôt; ils en blessèrent plusieurs autres .

Dans la nuit du 27 au 28, ce spectacle de cauchemar atteignit son plus haut degré d'intensité dramatique. Les soutes à munitions du "DUPLEIX" commençaient à sauter les unes après les autres. Les déflagrations étaient terrifiantes : on aurait cru assister à une éruption volcanique. Personne ne dormait car la curiosité était trop forte. Nos hommes étaient hantés par cette tragique vision dont la grandeur attirante évoquait les cataclysmes des forces naturelles

Mais le spectacle de l'observatoire n'avait pas seulement un caractère théâtral. Les regards embrassant la quasi totalité du champ des opérations du matin donnaient une image complète de leurs conséquences. Rien n'était aussi effrayant que la révélation de la simple vérité. Certes, une liste de bâtiments détruits, un nombre de canons brisés, une somme de tonnage coulé peuvent parler à l'esprit, mais en pareil cas l'imagination reste toujours en deça de la vérité. Là seulement on réalisait l'étendue du désastre .

Cet immense cimetière de navires n'était pas seulement poignant il affirmait aussi avec insistance le total vertigineux des richesses englouties et la désespérante disparition d'une chose irremplaçable l'oeuvre de toute une génération d'Officiers, de gradés et de marins qui avaient prodigué leurs soins, leur intelligence pour transformer ces coques d'acier en ces chefs d'oeuvre vivants que sont les unités de combat aptes à remplir leur mission .

..

Un providentiel poste de radio appartenant au carré du Dépôt nous relia au monde pendant notre internement. Il nous fit connaître la version officielle du sabordage de la Flotte et le texte de la lettre d'Hitler au Maréchal dans laquelle le chancelier du Reich essayait de justifier l'attentat qui devait nous coûter si cher .

L'une et l'autre étaient également révoltantes pour nous qui savions la vérité. Du récit de la radio française, il découlait que la Marine avait désobéi aux ordres du Gouvernement. Comme tous les marins à tous les échelons de la hiérarchie n'ignoraient pas qu'ils avaient simplement exécuté les ordres reçus, que le moindre doute sur les intentions allemandes n'était pas permis, ils accueillirent avec une grande colère l'injure qui leur était adressée avec une telle publicité .

Un fait était à l'origine de cette version, mais il avait été tronqué plus ou moins sciemment par les auteurs du communiqué. Alors que le sabotage était déjà consommé, le Directeur du Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Marine transmettait effectivement par téléphone à la Préfecture Maritime de Toulon l'ordre du Chef de Gouvernement de ne pas se saborder? Sous quelle pression cet ordre fut-il donné? On le saura peut-être un jour. Mais on peut supposer qu'il n'éveilla aucun scrupule dans l'esprit de son messager étant donné que celui-ci savait pertinemment que son ordre arriverait trop tard.

L'information dont faisait état la radio et la presse rapportait simplement que l'ordre de ne pas saborder n'avait pas été exécuté. On ne pouvait travestir plus complètement la vérité.

Quant à la lettre de Hitler, elle était un tissu de mensonges si grossiers que le moindre matelot sans spécialité des F.H.M. en pouvait vérifier la fausseté. Le prétexte invoqué pour expliquer l'attitude du gouvernement allemand à notre égard était une prétendue tentative de fuite en Afrique et l'intention non déguisée des Chefs de Groupe de la Flotte de rallier la dissidence avec leur Unité. Un ordre du jour de l'Amiral de LABORDE qu'on lira plus loin devait répondre à la première accusation. Quant à la seconde elle paraissait encore plus ignominieuse à tous les Officiers qui savaient l'admirable unanimité d'esprit et de cœur qui régnait dans notre haut commandement.

La triste situation de notre Pays ne permettait pas de réfuter comme il eut convenu cette hypocrite déclaration qui ne trompait personne. Toutefois le Secrétaire d'Etat à la Marine ne voulut pas que cette créance trouvât quelque créance chez les esprits crédules. Quelques jours plus tard, il faisait paraître une note qui malgré sa concision disait toute la vérité sur les événements du 27 Novembre. Toute discrète qu'elle fût, elle opposait un démenti formel aux accusations portées contre la Flotte. Par la suite, il ne fût absolument plus question du sabotage ni dans la presse ni à la radio.

On eut bientôt une nouvelle confirmation de l'intention du gouvernement allemand de s'emparer de nos bâtiments. Parmi les dispositions prises pour assurer la réussite de l'opération, l'une échoua dans des conditions assez mystérieuses.

La Marine allemande devait concourir à l'attentat : elle devait fournir les spécialistes de l'abordage des bâtiments capables de maîtriser les équipages et d'arrêter les mesures de sabotage. Soit mauvaise volonté des Chefs de l'Amirauté allemande, soit simple effet du hasard, il est un fait certain, les marins arrivèrent à Toulon le 28 Novembre. Ils étaient plusieurs milliers qui repartirent 3 jours plus tard. Un tel chiffre, les mouvements inexplicables de ces marins prouvent que le haut commandement allemand comptait bien utiliser nos bâtiments après les avoir confisqués.

A supposer que cet appoint de force n'eût pas manqué à nos ennemis on peut se demander si le sabotage aurait été possible? Les mesures prises permettent de répondre par l'affirmative. Mais les pertes auraient sans doute été plus élevées car il est à présumer que des combats se seraient livrés sur le pont, surtout à bord des petites unités. Celles-ci n'avaient pas un personnel très nombreux en permanence autour des armes de D.C.A. et on peut admettre que la surprise aurait pu rendre les combats incertains et sanglants. Toutefois partout

les mitrailleuses du pont auraient suffi à déborder tout ennemi au moins pendant le temps très court nécessaire à l'ouverture des vannes de noyage destinées à couler et chavirer le bâtiment .

..

Cette journée du 27 Novembre de sinistre mémoire devait faire sept victimes, du moins si l'on ne compte pas un grand nombre de blessés généralement peu gravement atteints .

Comme nous l'avons déjà relaté le L.V. FAY fût blessé mortellement à bord du "STRASBOURG". Un second-maître et trois matelots de la D.C.A. de Toulon furent tués en combat et deux matelots de la "PROVENCE" moururent accidentellement dans la cour du Dépôt. De ces victimes nous ne connaissions que Dominique FAY qui était notre second de service et notre très cher ami. Il mourut en héros et en saint dans l'après-midi du 27 à l'hôpital Sainte-Anne où tout fut tenté pour l'arracher à la mort. Il édifia ses médecins par son courage, son esprit de sacrifice et sa fierté de mourir pour la France comme son père. Le coup mortel lui vint d'adversaires que jusqu'au dernier moment il n'avait pas voulu mésestimer. Mais lorsque le sabotage fut une nécessité, il vint dans notre chambre recevoir les dernières instructions et nous confia avec une grande tristesse "Nous nous sommes trompés. Ils n'ont pas changé" "Ce mépris de la simple morale les perdra" .

C'était un ami dont le commerce avait un charme inexplicable. Son exceptionnelle intelligence était équilibrée par une exquise sensibilité. Il était doué des qualités les plus spécifiques de notre race? Profondément chrétien, très cultivé tant dans l'ordre littéraire et scientifique que dans l'ordre artistique, bon musicien, champion de tennis, alpiniste audacieux, il masquait tous ces dons par une réserve qu'il fallait forcer pour le bien connaître et l'apprécier. Mais quand on avait découvert l'âme pure et passionnée qui l'habitait sa nature noble et généreuse ou ne pouvait éprouver pour ce parfait chevalier qu'une amitié très vive .

Notre captivité fut interrompue pour nous permettre de lui rendre ainsi qu'à ses compagnons d'infortune un dernier hommage. Les circonstances imposèrent une grande simplicité à ces obsèques, mais elles gagnèrent en recueillement ce qu'elles perdirent en honneurs. Pour Dominique FAY ceux qui l'aimaient le plus étaient là. Le seul souhait qu'il eut formulé était sans doute exaucé .

..

Le dimanche 29 un coup de téléphone de Vichy nous annonça une nouvelle réconfortante. Le principe de notre libération était admis. Les modalités de la démobilisation du personnel étaient en cours de discussion; mais il était probable qu'elle commencerait le deux ou le trois décembre pour s'achever vers le 10. On vit alors revenir un grand nombre de marins déguisés en civil avec des effets militaires débarrassés de tous les insignes rappelant leur origine, et qui, le matin du 27, à la faveur de la nuit s'étaient enfuis dans la campagne pour échapper à l'internement .

Il fallut habiller ceux qui avaient tout perdu, recueillir des renseignements d'ordre administratif, payer tout le monde, organiser

les convois. Etant donné les moyens dont on disposait celà n'allait pas sans complications. Mais notre équipage devait nous donner une dernière preuve de ses sentiments affectueux et reconnaissants. Nous recueillions en ce moment la récompense des soins que nous avions toujours mis à l'éclairer, à le guider et à l'aimer. Affecté comme nous par le drame que nous avions vécu ensemble, il sentait que le malheur commun lui imposait le devoir d'une discipline encore plus rigoureuse que d'ordinaire. Spontanément il montra une dignité, une bonne volonté, une ingéniosité admirables qui firent évanouir toutes des difficultés .

L'ordre des départs était fixé. Avant de faire nos adieux à ces braves serviteurs, le Commandant les rassembla pour leur lire l'ordre du jour suivant que l'Amiral nous adressait :

Cuirassé "STRASBOURG"

28 Novembre 1942 .

Etats-Majors et Equipages des F.H.M.

"Nous avons eu hier à accomplir, pour rester fidèles à notre serment d'obéissance au Maréchal, l'acte le plus douloureux pour un coeur de marin, celui de détruire lui-même son bâtiment pour l'empêcher de tomber aux mains de l'étranger. Nous l'avons fait avec une discipline et un dévouement plus méritoire que bien d'autres actes d'héroïsme. Au nom de la France et de la Marine je vous en remercie .

"Vous venez d'entendre diffuser par la radio et par la presse l'affirmation que l'acte de force qui nous a réduits à cette extrémité était justifié par le fait que j'avais violé, dès le 12 Novembre la parole que j'avais donné le 11 et que les Forces de Haute Mer devaient appareiller dans la nuit du 26 au 27 Novembre pour se joindre aux forces anglaises .

"Vous savez tous que ces deux affirmations sont fausses et que je ne vous ai jamais donné l'ordre de ne pas combattre les anglo-américains; que le seul allumage de feux survenu depuis le 11 avait été motivé par de faux renseignements qu'une escadre anglaise avait été vue se dirigeant sur les côtes de Provence; enfin que le 27 les feux étaient éteints sur tous les bâtiments, qu'aucune disposition d'appareillage n'avait été prise .

"Dans tous ses tragiques événements l'honneur des Forces de Haute Mer et le mien sont intacts. Vous en serez en toutes circonstances les témoins irrécusables .

Signé : Jean de LABORDE .

Ces lignes sobres exprimaient avec force ce que tout le monde sentait confusément, aussi furent-elles recopiées avec empressement elles seraient le témoignage probant qu'il suffirait de montrer à son entourage, sans doute mal renseigné, pour affirmer la fière attitude et la courageuse conduite des marins des Forces de Haute Mer .

La démobilisation commença. En premier partirent les hommes des régions voisines, puis ceux de la zone libre. Le convoi le plus important, le dernier qui devait rapatrier en zone occupée les trois quarts du défunt "STRASBOURG" fut enfin formé. Nous assistâmes à son départ. Quand le train s'ébranla, nous eûmes l'impression d'assister à la véritable agonie de notre Marine. Le convoi parti, nous nous sommes retrouvés seuls dans cette cour de Dépôt sans bâtiment, sans marins. Notre Flotte était bien morte : Nous en étions les seuls survivants qui en portions le deuil dans notre coeur .

Lieutenant de Vaisseau GRINDA