Séance du 9 mai 2011

Histoire d'une tragédie navale
Le sabordage de la flotte française
Toulon - 27 novembre 1942

par Daniel GRASSET

MOTS-CLÉS

Toulon - Marine française - Sabordage - Amiral de Laborde.

RÉSUMÉ

Après un rappel du cadre géographique exceptionnel (magnifique rade) dont bénéficie Toulon, un bref survol historique indique les grandes phases de développement du port militaire et de sa défense terrestre et maritime Sont ensuite mentionnés les navires présents à Toulon le 27 novembre 1942, en particulier ceux constituant la Force de Haute Mers sous l'autorité de l'amiral de Laborde. La tentative par les Allemands de s'emparer de la flotte française intacte (opération Lila) et le sabordage sont rapportés dans le détail. Au titre des commentaires suscités par un tel événement on s'interroge sur la possibilité qu'aurait eu la Force de Haute Meren de s'échapper en direction de l'Afrique du Nord, ce qui amène à mettre en cause la légitimité du sabordage ordonné par de Laborde.

Le sabordage de la flotte française à Toulon le 27 novembre 1942 s'inscrit, sans nul doute, parmi les pages les plus sombres de l'histoire de la Royale, pour au moins trois raisons. La première est l'étendue du désastre naval : un quart de notre flotte, soit 235 000 tonnes de navires, est mise hors service. La seconde est la survenue sans combat d'un tel désastre, au point que certains ont voulu assimiler le sabordage à une forme de capitulation ou plutôt à une sorte de suicide. La troisième est le contexte naval dans lequel le sabordage se situe, à savoir le tragique destin de la marine française durant le deuxième conflit mondial : elle est en effet, en1939, la quatrième marine du monde après celles de Grande Bretagne, des Etats-Unis et du Japon. Elle représente, de loin, le fleuron de nos forces armées, digne héritière de la marine du Grand Siècle et de celle de Louis XVI. Mais la brièveté de la campagne de France ne lui laissera guère le temps de s'illustrer cependant que les pires avanies lui seront infligées après l'armistice du 22 juin 1940 avec, en point d'orgue, le drame de Mers el-Kébir.

Notre exposé se déroulera en trois phases. Nous rappellerons, tout d'abord, le cadre géographique et le contexte historique dans lequel s'est développé le port militaire de Toulon. Nous décrirons ensuite dans le détail le drame du sabordage de la flotte française et terminerons par une série de commentaires que suscite un tel événement unique dans l'histoire de notre Marine Nationale.

Rappel géographique et historique

Le cadre géographique

La naissance et le remarquable développement du port de Toulon tiennent à un site géographique exceptionnel bénéficiant de nombreux avantages.

C'est d'abord *un port en eaux profondes* permettant l'accostage de navires de gros tonnage, sans le risque d'ensablement, qui, à l'origine, pénalisait les ports militaires de Dunkerque, et du Havre et a progressivement compromis celui de Rochefort. De même, l'absence de marée en méditerranée facilite en permanence l'accostage et la sortie des navires.

Mais c'est surtout un port bénéficiant d'une *rade magnifique, l'une des plus vastes et plus belles du monde,* qui donne au port militaire de Toulon sa renommée internationale (fig. 1). Elle comporte, en réalité, deux entités : la petite rade jouxtant le port, abritant à l'ouest celui de La Seyne, se développe entre la presqu'île du Mourillon et la pointe de l'Eguillette. La grande rade s'étend entre la pointe de Carqeiranne à l'est et la presqu'île de Saint-Mandrier à l'ouest, permettant, à l'abri de la haute mer, les essais des navires, nouveaux ou réparés, ainsi que l'entraînement des équipages.

Le contexte historique

L'histoire de Toulon est relativement récente.

A l'inverse de Marseille fondée 600 ans avant J.C. par les Phocéens, Grecs d'Asie mineure, Toulon n'apparaît sous l'empire romain et au Moyen âge que comme un simple port de pêche et de cabotage régional. Ce n'est qu'à partir du rattachement de la Provence au Royaume de France sous le règne de Louis XI, en 1481, au terme de la branche provençale de la dynastie d'Anjou représentée par le fameux bon roi René, que le port de Toulon se développe. Louis XII, gendre de Louis XI et beau-père de François Ier, fait construire en 1513 la Grosse Tour (fig. 3), de 60 mètres de diamètre, à la pointe du Mourillon**.** Henri IV décide en 1595 la construction du premier vrai port comprenant une darse, c'est-à-dire un bassin clos et fortifié assurant aux bateaux un mouillage sécurisé. Cette darse s'inscrira dans l'histoire sous l'appellation de vieille darse. Une première enceinte bastionnée protégeant la cité est mise en place. L'aménagement d'un arsenal est aussi ébauché mais ne sera vraiment réalisé qu'au siècle suivant.

Ce n'est en effet qu'au XVIIe siècle que le rôle militaire de Toulon va s'affirmer, parallèlement à la création par Richelieu et Colbert d'une véritable marine de guerre au service du grand roi, Louis XIV, d'où l'appellation officielle de "Royale" attachée à la marine militaire française qui a traversé les siècles et reste en usage de nos jours malgré l'appellation réglementaire de "Marine Nationale". C'est à Vauban, grand maître des fortifications du Royaume, ainsi qu'à d'autres ingénieurs dont Antoine Niquet, célèbre par ailleurs pour avoir dirigé les travaux de construction du Canal du Midi, que l'on doit, conjointement, l'aménagement d'une nouvelle darse, la mise en place adjacente d'un arsenal avec une immense corderie n'ayant d'équivalent que celle de Rochefort, la construction d'une enceinte fortifiée comprenant sept bastions (fig. 2) enfin, la mis en œuvre d'une série de forts contrôlant l'entrée de la petite rade (fig. 4) : à l'ouest les forts Balaguier (fig. 5) et de l'Eguillette (fig. 6), à l'est, en complément de la Grosse Tour, le fort des

Vignettes,appelé par la suite fort Saint-Louis (fig. 7).Ces forts sont équipés de canons à tir tendu destinés à perforer les coques des navires et à détruire leurs gréements. Ainsi, à la fin du XVIIe siècle, Toulon est devenu une place forte dotée d'un grand port militaire s'ouvrant sur la Méditerranée et destiné à recevoir l'escadre du levant, à l'image de Brest hébergeant sur la façade atlantique l'escadre du ponant. A noter qu'en 1748 Toulon voit son rôle naval renforcé par le transfert sur son site des galères jusques là hébergées à Marseille.

Au cours des siècles suivants et particulièrement sous le règne de Napoléon III qui érigea la marine française au deuxième rang mondial, Toulon fait l'objet de travaux considérables concernant, d'une part, le site portuaire et l'arsenal, de l'autre, leur défense terrestre et maritime. Une partie notable de la main d'œuvre est fournie par le bagne installé à Toulon de 1748 à 1873, date à laquelle il sera transféré en Guyane à Cayenne.

Le site portuaire, hormis la petite darse du Mourillon, se développe surtout en direction de l'ouest avec l'extension de la darse de Vauban et la création de nouvelles darses (Castigneau, Missiessy), ainsi que les appontements de Milhaud et le quai Noël (fig. 8). Enfin est bâtie une digue (grande jetée) protégeant la petite rade, implantée sur la pointe du Mourillon, et se dirigeant vers la pointe vieille au voisinage de Saint-Mandrier en ménageant une passe assurant le trafic des navires. Cette passe peut être fermée par un filet antisous-marin.

L'arsenal bénéficie de l'aménagement de vastes locaux industriels disposant des équipements adaptés à la révolution technologique induite par l'irruption de la métallurgie dans la construction et la propulsion des navires, le bois et la voile cédant la place au métal, à la vapeur et à l'hélice. En 1940 l'arsenal s'étend sur une distance de 7 km avec une emprise foncière de 270 hectares

La défense terrestre de Toulon consiste à renforcer l'enceinte historique par une série de forts (fig. 9) implantés autour de la cité dont les principaux sont, à l'est, les forts Lamalgue, Sainte Catherine, d'Artigues, au nord, ceux du mont Faron, Pomets, Saint-Antoine et, à l'ouest le fort Malbousquet

La défense maritime se traduit par l'installation de batteries côtières disposant de gros calibres (240 puis 340 mm) ayant une longue portée, jusqu'à 35 km (fig. 10).

Le sabordage de la Flotte s'inscrit parmi les quatre événements majeurs ayant marqué l'histoire militaire de Toulon, à savoir, outre le sabordage de 1942 :

Le siège de 1707 dans le cadre de la guerre de succession d'Espagne (1701-1714), qui fut un échec pour les assaillants austro-sardes et anglais.

Le siège de 1793 où s'illustra le jeune capitaine d'artillerie **Bonaparte**, promu général debrigade à l'issue de la bataille avant d'entamer, trois ans plus tard en 1796, sa glorieuse campagne d'Italie

La libération de 1944 par l'armée de Lattre de Tassigny débarquée en Provence le 15 août. Elle donnera lieu à de durs combats précédés de violents bombardements aériens ayant, entre autres, pour objectif, la neutralisation des sous-marins allemands basés à Toulon qui représentaient une menace sérieuse pour le débarquement du corps expéditionnaire franco-américain. L'intime proximité du port et de la cité explique l'étendue des dommages civils collatéraux induits par ces bombardements.

On ne saurait terminer ce bref survol historique sans rappeler que Toulon fut le point de départ, au XIXe siècle, des deux célèbres expéditions autour du monde de *Dumont d'Urville* et, notamment, celle de 1837 qui le conduisit dans l'antarctique à la découverte d'un territoire auquel il donna le nom de son épouse bien aimée, Adélie.

Le sabordage de la flotte

Les navires français présents à Toulon le 27 novembre 1942

Au nombre de **173**, représentant le quart de la flotte militaire française, ils se répartissent deux groupes d'inégale valeur militaire et stratégique :

Un premier groupe homogène de 37 bâtiments intitulé *Force de Haute Mer,* sous les ordres de l'amiral Jean de Laborde, comporte :
- 1 cuirassé de 27 000 tonnes, échappé de Mers el-Kebir (*Strasbourg* [*fig. 11])*
- 3 croiseurs lourds de 10 000 tonnes (*Algérie, Dupleix, Colbert [fig. 12])*
- 3 croiseurs légers de 7 500 tonnes (*Jean de Vienne*, *La Gallissonnière Marseillaise [fig. 13])*
- 22 torpilleurs et contre-torpilleurs (*Cassard, Bison, Lion, Tigre, P Panthère [fig. 14], Guépard, Lynx, Aigle, Gerfaut, Vauban, Vauquelin, Volta, Kersaint, Indomptabl, Hardi, Adroit, Foudroyant, Siroco, Trombe, Bordelais, La Palme, Tartu*)
- 6 sous-marins (*Caïman [fig. 15], Sirène, Naîade, Thétis, Fresnel, Le Gladiateur*)
- 2 pétroliers (*Durance, Rance)*

Tous ces bâtiments sont opérationnels, à l'exception notable de 3 en cours de carénage dans les trois formes de radoub situées à l'extrémité nord de la darse de Missiessy : il s'agit de 2 croiseurs légers *Jean de Vienne, La Gallissonnière* et du contre-torpilleur *Lion*.

A noter qu'en majorité ces navires sont amarrés dans la zone ouest du port de Toulon et notamment les grosses unités aux appontements de Milhaud et au quai Noël donnant directement sur la petite rade, ce qui facilite leur éventuel appareillage .

Le deuxième groupe de navires, plus hétérogène, sous les ordres de l'amiral André Marquis, Préfet maritime de Toulon, recouvre un ensemble de 135 bâtiments dont 2 cuirassés (*Provence* et *Dunkerque* fortement endommagé à Mers el-Kebir le 3 juillet 1940), 2 croiseurs (*Foch* et *La Galissonière*), 9 contre-torpilleurs, 1 transporteur d'hydravions *Commandant Teste*, 18 torpilleurs, 12 avisos, 16 sous-marins et 75 navires auxiliaires (patrouilleurs, dragueurs de mines, remorqueurs, pétroliers ravitailleurs). L'immense majorité de cette **flotte,** est incapable d'appareiller pour diverses raisons **:** réparations en cours pour certaines unités dont 3 majeures (le cuirassé Dunkerque et les 2 croiseurs) et, surtout, impossibilité de naviguer par manque de mazout, rationné et réservé en priorité à la Force de Haute Mer. Il en résulte un manque cruel d'entraînement des équipages. Mais, dans ce contexte défavorable, 5 sous-marins de la darse du Mourillon ; bravant l'ordre de sabordage, s'échapperont de Toulon à la barbe de l'ennemi et trois d'entre eux, dont le célèbre *Casabianca,* re joindront l'Afrique du Nord.

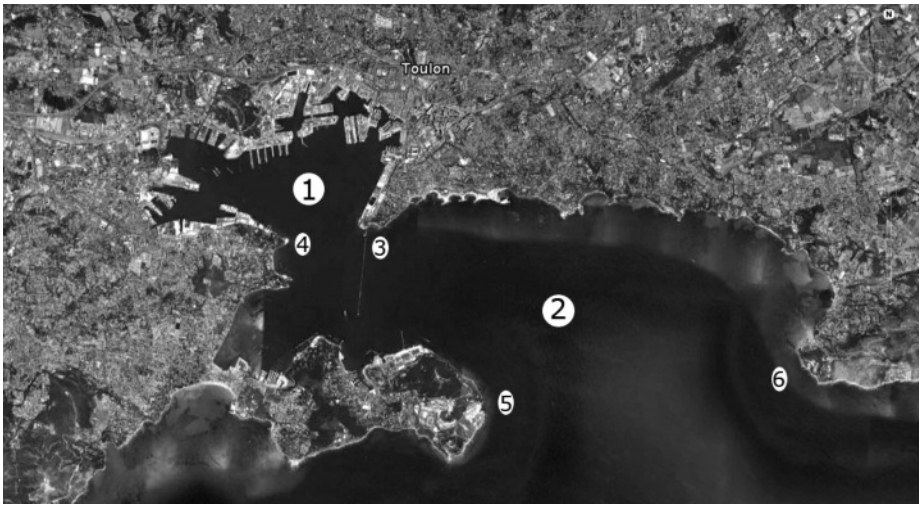

*Figure 1 – **Toulon vue du ciel :***
1) petite rade, 2) grande rade,
3) presqu'île du Mourillon, 4) pointe de l'Eguillette,
5) presqu'île de Saint-Mandrier, 6) pointe de Carqueirane.

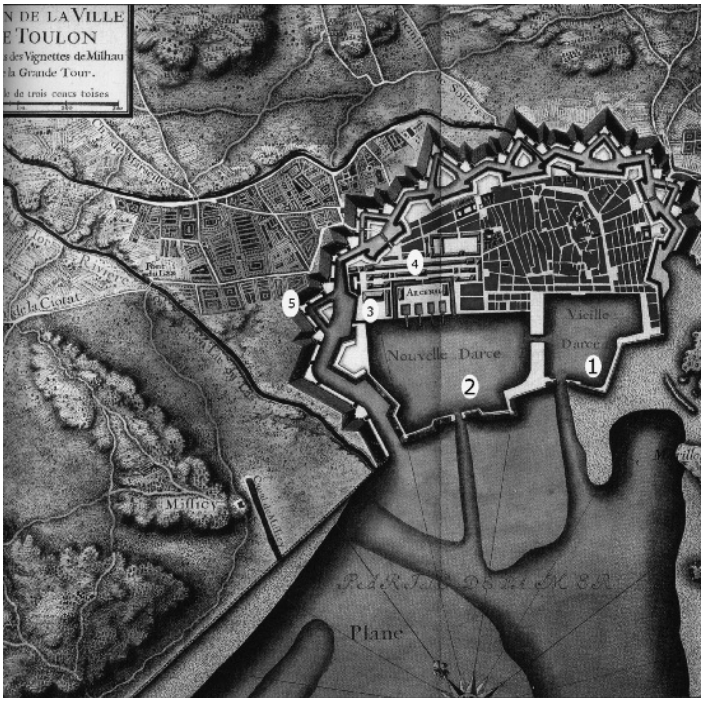

*Figure 2 – **Plan de Toulon 1698.***

Atlas des cartes de Louis XIV :
1) vieille darse d'Henri IV,
2) nouvelle darse de Vauban,
3) arsenal,
4) corderie,
5) enceinte fortifiée.

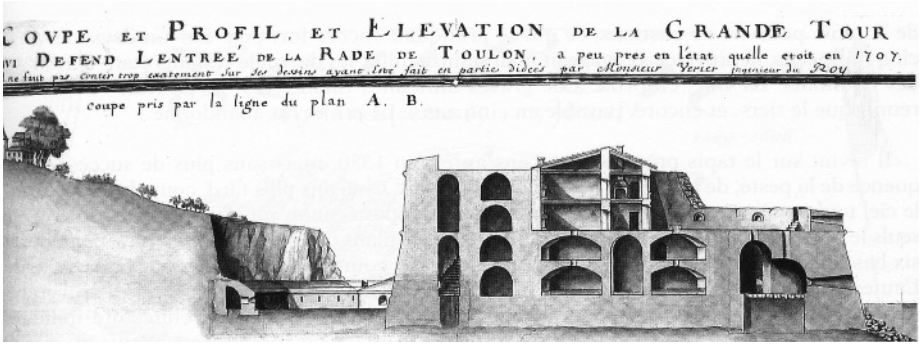

*Figure 3 – **Grosse Tour.** Photo JP. Meyrueis.*

*Figure 4 – **Défense d'entrée de la petite rade :***
1) Grosse Tour, 2) fort des Vignettes (Saint-Louis),
3) fort de l'Eguillette, 4) fort Balaguier.

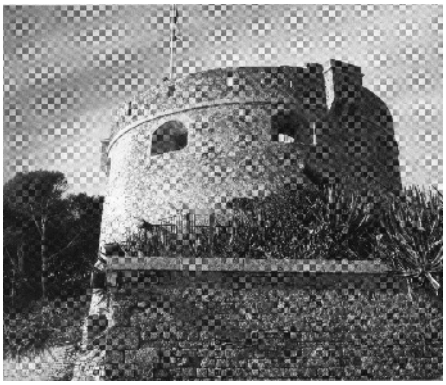

*Figure 5 – **Fort Balaguier.***
Photo A. Bérutti.

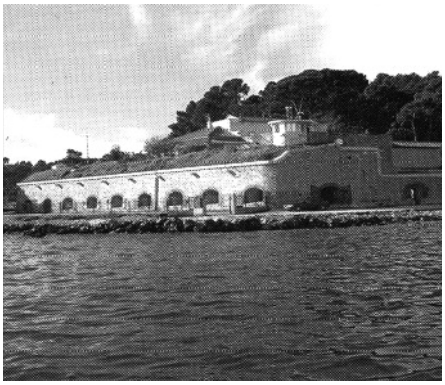

*Figure 6 – **Fort de l'Eguillette.***
Photo A. Bérutti.

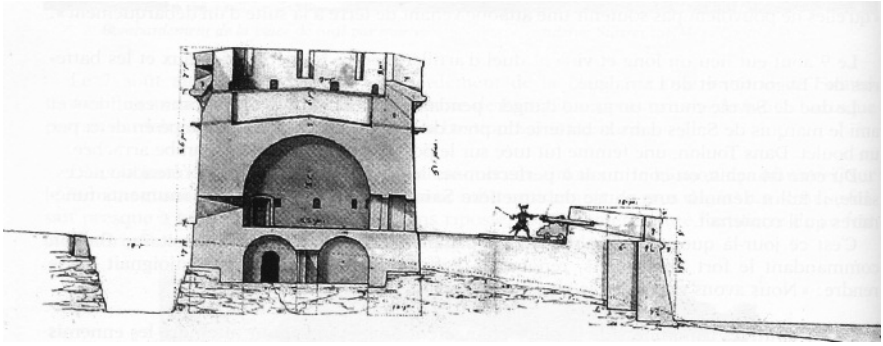

*Figure 7 – **Fort des Vignettes (Saint-Louis).** Photo A. Dérutti.*

*Figure 8 – **Extension du port de Toulon (XIXe et XXe siècles) :** nouvelles darses [1) Mourillon, 2) Vauban agrandie, 3) Castigneau, 4) Missiessy], 5) appontements de Milhaud, 6) quai Noël.*

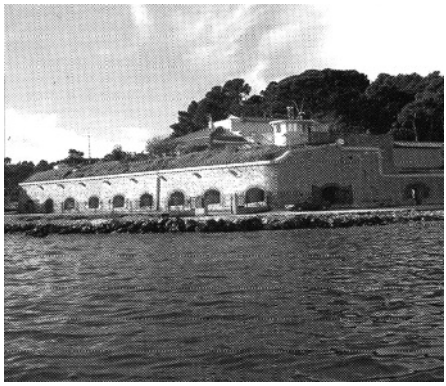

*Figure 9 – **Forts assurant la défense terrestre de Toulon :** Toulon ville forte Académie du Var 2007.*

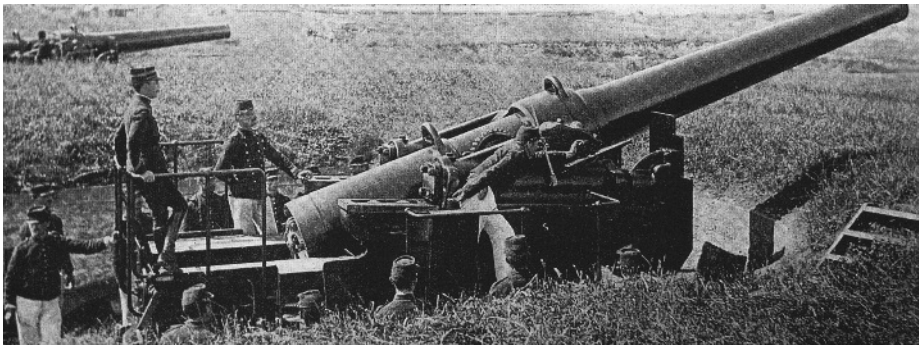

*Figure 10 – **Batterie côtière assurant la défense maritime de Toulon :** canon de 240 mm (1884). Photo B. Cros.*

Figure 11 – ***Strasbourg :*** cuirassé de 27 000 tonnes.

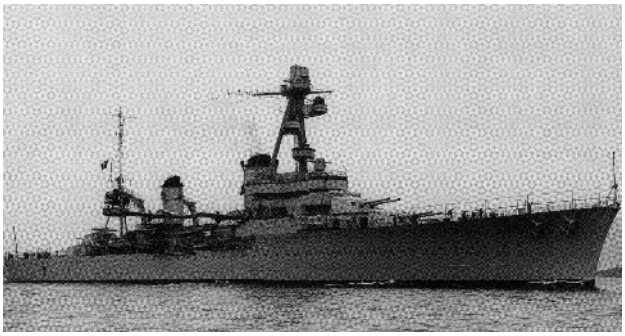

Figure 12 – ***Colbert :*** *croiseur lourd de 10 000 tonnes.*

Figure 13 – ***Marseillaise :*** *croiseur léger de 7 500 tonnes.*

Figure 14 – ***Panthère :*** *contre-torpilleur de 2 126 tonnes*

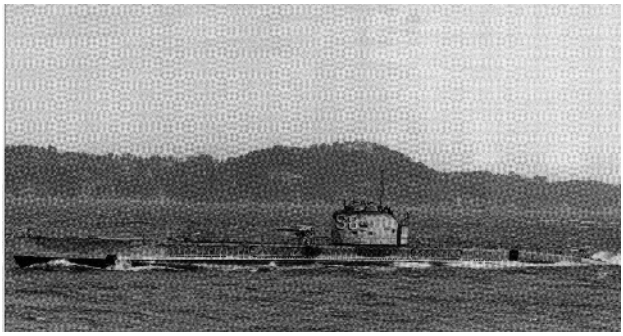

Figure 15 –
Caïman : *sous-marin de 974 tonnes.*

Figure 16 –
Général Hausser.

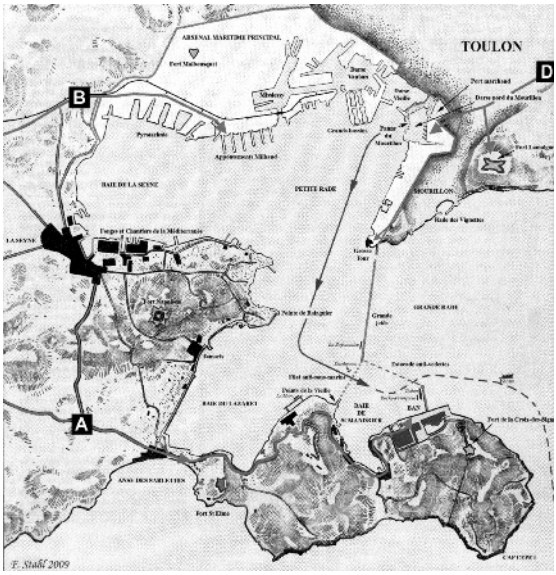

Figure 17 – ***Plan d'invasion de Toulon par les groupes allemands A, B, D.***
Le groupe C, arrivant du nord pour neutraliser les forts du Mont Faron, ne figure pas sur le plan.

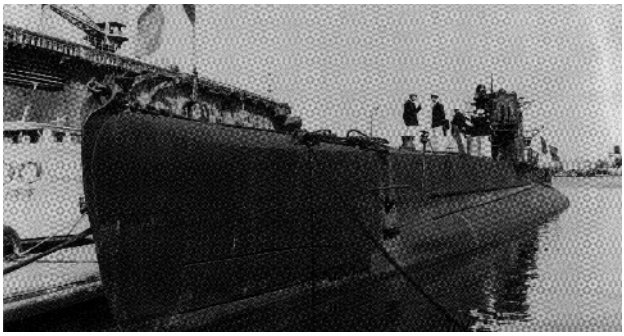

Figure 18 –
Casabianca :
sous-marin échappé de la darse du Mourillon.

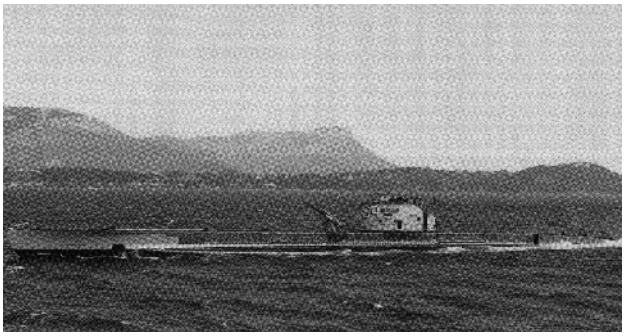

Figure 19 – ***Marsoin :*** *sous-marin échappé en compagnie du Casabianca.*

Figure 20 – ***Char allemand en direction du Strasbourg.*** *Collection Ph. Caresse.*

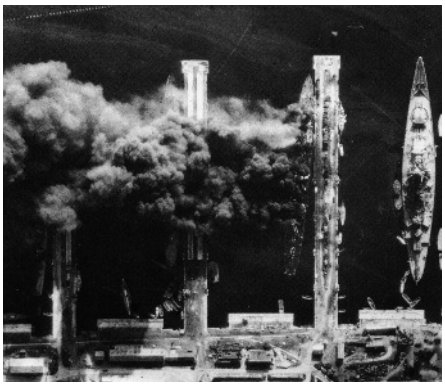

Figure 21 – ***Sabordage de la Flotte de Haute Mer sur les appontements de Milhaud et la darse de Missiessy.*** *Collection J.Y. Broussard.*

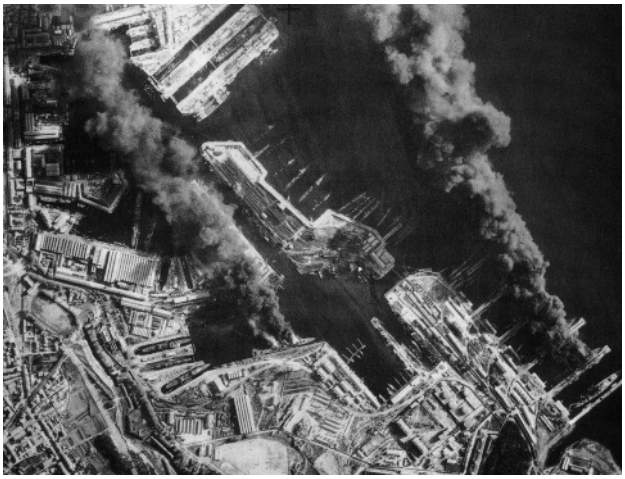

Figure 22 – ***Sabordage de la Flotte de Haute Mer sur les Appontements de Milhaud.***

Collection J.Y. Broussard.

NB, à l'extrême droite, le Strasbourg non incendié car résidence de l'amiral de Laborde et de son Etat-major.

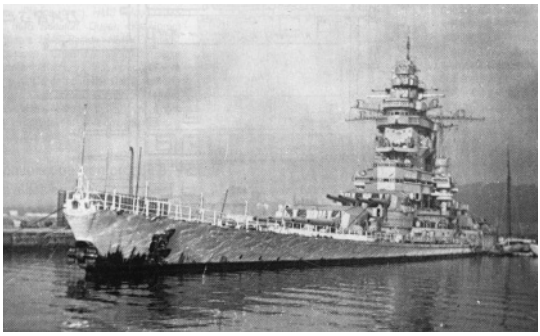

Figure 23 – ***Strasbourg sabordé à plat et non incendié.***
Collection Ph. Caresse.

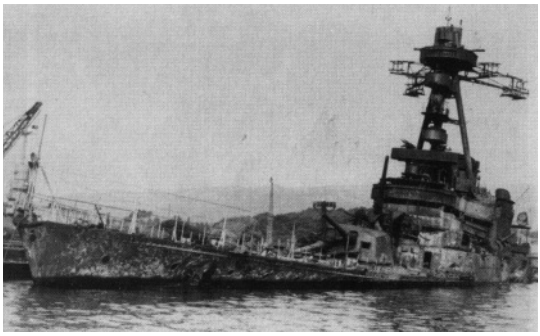

Figure 24 –
Colbert sabordé à plat et incendié.
Collecion M. Saibène.

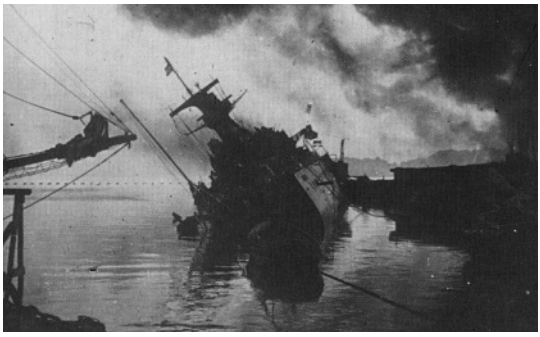

Figure 25 –
Marseillaise sabordée : chavirée et incendiée.
Collection Ph. Caresse.

Figure 26 –
Le Mogador et le Valmy sabordés et chavirés .
Collection M. Saibène.

L'opération Lila et le sabordage

Dès l'automne 1940 Hitler prévoyait l'occupation de la zone française libre en cas d'invasion de l'Afrique du Nord par les puissances alliées (Grande Bretagne et USA). Cette opération, initialement baptisée *Attila*, puis *Aanton* prendra finalement le nom de ***Lila*** dans sa version actualisée de novembre 1942. Elle poursuit deux objectifs : le premier est celui de pouvoir s'opposer à un éventuel débarquement anglo-américain sur le littoral français méditerranéen. Le second concerne la flotte française basée à Toulon dont il est question de s'emparer intacte. Par ailleurs, la maîtrise du port de Toulon permettra à la *Kriegsmarine* d'installer la puissante base de sous-marins qui lui manque en méditerranée.

Le 8 novembre 1942, un corps expéditionnaire anglo-américain, sous la direction du général Eisenhower, débarque en Afrique du nord sur trois zones : Casablanca, Oran et Alger. C'est *l'opération "Torch"*. Le débarquement à Alger se fait sans dommage majeur suite à ce qui est passé dans l'histoire sous le nom de "Putsch d'Alger", à savoir la prise de contrôle de la ville dans la nuit du 7 au 8 novembre par la résistance locale d'obédience gaulliste associant un groupe de 400 pied-noirs, à majorité juive, dirigé par José Aboulker, des civils venant de Métropole (Henri d'Astier de La Vigerie et Jacques lemaigre Dubreuil) et des militaires locaux (général Mast et colonel Jousse). Un certain nombre de personnalités mises en place ou favorables au régime de Vichy sont écartées de leurs postes. Certaines sont arrêtées parmi lesquelles deux militaires de haut rang qui seront rapidement libérés : d'une part, le général Alphonse Juin, Commandant de l'Armée d'Afrique, nommé à ce poste par le général Maxime Weygand pour développer cette armée et la préparer à un retour ultérieur au combat aux côtés des forces allées, d'autre part, l'amiral François Darlan. Ce dernier se trouvait à Alger depuis le 5 novembre pour des raisons strictement familiales. Il avait été, en effet, appelé d'urgence auprès de son fils Alain admis à l'hôpital Maillot pour une poliomyélite antérieure aigue en phase terminale. Très rapidement libérés le Général Juin reprend ses fonctions et l'amiral Darlan devient, aux yeux des américains, l'interlocuteur idoine pour mettre fin au navrant conflit induit par le débarquement anglo-américain. En effet, à l'inverse de la prise d'Alger celles d'Oran et surtout de Casablanca se heurtent à une vive réaction des forces françaises demeurées fidèles à Vichy, après l'échec d'une tentative d'insurrection au profit des Alliés menée par le général Béthouart et le colonel Magnan. Il en est ainsi des forces terrestres commandées par le Général Noguès, par ailleurs Résident Général de France à Rabat. Il en est de même de l'escadre française commandée par le contre-amiral Gervais de Lafond. Dès sa sortie du port de Casablanca, avant même de pouvoir se déployer, elle est décimée par la formidable armada anglo-américaine couvrant le débarquement : le croiseur *Primauguet* est coulé ainsi que plusieurs torpilleurs et contre-torpilleurs. Le cuirassé de 35 000 tonnes *Jean Bart*, inachevé et demeuré à quai, tire bien, sans grand succès, quelques salves d'obus de 380 mm à partir de la seule tourelle quadruple dont il dispose. Mais, en retour, il est endommagé par l'artillerie adverse.

Devant l'évolution du conflit et la gravité des pertes, 1 346 tués et 1 997 blessés du côté français, des négociations sont engagées à Alger entre l'amiral Darlan et le général Clark, adjoint du général Eisenhower, en présence de Robert Murphy, consul des USA à Alger et représentant personnel du Président Roosevelt. Un accord d'armistice est signé le 11 novembre qui prévoit l'arrêt des combats et le ralliement de l'Armée d'Afrique aux forces alliées. La prochaine campagne de

Tunisie en apportera la première démonstration. Le même jour, l'amiral Darlan envoie un message à l'amiral de Laborde lui intimant l'ordre de quitter Toulon et d'amener la Force de Haute Mer à Dakar. Cet ordre ne sera suivi d'aucun effet. Nous en reparlerons au chapitre des commentaires. Le 14 novembre l'amiral Darlan s'auto-proclame "au nom du maréchal empêché" Haut Commissaire de la France en Afrique et nomme avec l'accord des conjurés d'Alger qui l'avaient proposé, le général Henri Giraud, arrivé è Alger en provenance de Gibraltar le 9 novembre, Commandant en chef des Forces françaises en Afrique du Nord. Quant au général Juin il demeure Commandant de l'Armée d'Afrique.

Hitler, furieux de la tournure des événements en Afrique du Nord, déclenche en représailles l'opération "Lila". Le 11 novembre, les troupes allemandes envahissent en France la zone libre en se déployant sans résistance significative jusqu'au littoral méditerranéen . C'est ainsi qu'à la date du **24 novembre** les ports marchands de Marseille, Sète et Port Vendres sont neutralisés ainsi que le port d'Hyères et sa base aéronavale .

La maîtrise du port de Toulon et de la flotte française qu'il héberge va mobiliser, par contre, de gros moyens, ne serait-ce qu'en raison de l'importance de l'enjeu et de l'environnement fortifié du site. Plus de 13 000 hommes sont engagés sous les ordres du général SS Hausser (fig. 16) qui installe son PC à Ollioules, située à 7 km à l'ouest de Toulon. Ils sont répartis en quatre groupes ayant des objectifs précis et pré positionnés sur leur base de départ les 25 et 26 novembre (fig. 17) :

Le groupe A. Fort de 3 000 hommes issus de la 10e division blindée, il est celui dont la mission est indiscutablement la moins risquée car éloignée de tout contact direct avec le port de Toulon et la Flotte française. Venant du sud-ouest par Bandol et Sanary, il doit occuper la presqu'île de Saint-Mandrier, s'emparer de sa base aéronavale, installer une batterie de canons de 88 mm contrôlant le versant sud de la sortie de la petite rade et neutraliser les batteries côtières.

Le groupe B. Le plus important et chargé de la mission la plus difficile, il bénéficie d'un effectif de 4 250 hommes émanant de la 7e division blindée, renforcé par un détachement de 1 562 marins venus de Brest sous la conduite du capitaine de vaisseau Grumprich. En provenance d'Aix, il emprunte la RN 8 pour atteindre Toulon par l'ouest, investir l'arsenal et se diriger en priorité vers les appontements de Milhaud pour se saisir de la Flotte de Haute Mer.

Le groupe C. Comprenant 3 000 hommes venant eux aussi de la 7e division blindée, il a pour objectif la neutralisation des forts dominant au nord le port et la rade de Toulon et tout particulièrement ceux du Mont Faron.

Le Groupe D. Réduit à 1 350 hommes appartenant à la division d'élite *das Reich* il doit aborder Toulon par l'est et, successivement, investir le fort Lamalgue, siège de la Préfecture Maritime où loge et commande l'amiral Marquis, occuper le central téléphonique, s'emparer de la darse du Mourillon abritant une flottille de sous-marins et occuper la totalité de la presqu'île du Mourillon jusqu'à la Grosse Tour en installant à son voisinage une batterie de canons de 88 mm contrôlant le versant nord de la sortie de la petite rade.

L'opération terrestre est renforcée par une *couverture aérienne* ayant plusieurs missions : illumination du port pour faciliter les opérations se déroulant pour l'essentiel de nuit, à une période, fin novembre, où les nuits sont longues, mouillage

par voie aérienne de mines magnétiques et bombardement de navires ayant réussi à prendre la fuite.

La *Kriegsmarine* est aussi mise à contribution en positionnant 7 sous-marins au large de la grande rade.

Voici, dans l'ordre chronologique et le détail, le déroulement des faits :

- **4 h 30** Investissement du fort Lamalgue, réveil de l'amiral Marquis mis aux arrêts.
- 4 h 41 L'amiral Robin, adjoint de l'amiral Marquis, non immédiatement repéré par les Allemands, informe de la situation l'amiral Dornon, responsable de l'arsenal, qui alerte à son tour l'amiral Guérin, adjoint de l'amiral de Laborde.
- **4 h 47** Réveil à bord du *Strasbourg* de l'amiral de Laborde
- 4 h 55 Investissement de la pointe du Mourillon et de la base de Saint-Mandrier avec mise en place des batteries de canons de 88 mm.
- 4 h 56 Contrôle du central téléphonique.
- 4 h 57 L'amiral de Laborde ordonne à la Force de Haute Mer d'allumer les feux sur les navires et d'activer le branle-bas des équipages, mais, avant de tenter une éventuelle sortie en force de Toulon, il attend une confirmation de Vichy.
- 5 h 00 Les Allemands se dirigent vers la darse du Mourillon et sa base de sous-marins où 5 vont tenter de s'échapper : *Casabianca* (fig. 18), *Marsoin* (fig. 19), *Venus, Iris, Glorieux*.
- 5 h 05 Le *Strasbourg* est écarté du quai pour ne pas être pris à l'abordage par les Allemands.
- 5 h 25 Les Allemands pénètrent dans l'arsenal par la porte de Castigneau et se dirigent vers les appontements de Milhaud.
- 5 h 30 Les sous-marins *Casabianca* et *Venus* franchissent la passe du Mourillon mais le *Venus*, incapable de rallier l'Afrique du Nord (effectif réduit au commandant et à 8 marins, mazout insuffisant), se saborde près des Vignettes.
- 5 h 33 Les Allemands larguent par voie aérienne 42 mines magnétiques à la sortie de la petite rade.
- 5 h 37 L'amiral de Laborde, faute d'avoir eu confirmation de Vichy et devant l'irruption des Allemands dans l'arsenal donne l'ordre de sabordage à la Force de Haute Mer qui sera ensuite diffusé à l'ensemble de la flotte par radio et signaux optiques.
- 5 h 39 Les 4 sous-marins ayant réussi à s'échapper ont pris le large. Le *Casabianca* reste 48 heures dans le secteur pour porter éventuellement secours à un navire français échappé de Toulon, avant de rejoindre Alger où l'a précédé le *Marsoin*. Le *Glorieux* rejoint Oran cependant que l'Iris doit s'arrêter à Barcelone par manque de mazout. Il sera restitué à la France en 1945.
- 5 h 45 Début du sabordage qui comprend, pour chaque navire l'ouverture des sabords (vannes sous la ligne de flottaison) et la mise à feu de charges explosives au niveaudes machines et des pièces d'artillerie.
- 5 h 55 Echange de tir entre le *Strasbourg* (mitrailleuse de 13,2 mm sur la plage arrière) et un char allemand qui, arrivé sur les appontements de Milhaud, se dirigeait vers le cuirassé (fig.20). La riposte du char au canon (2 coups) n'entraîne sur le *Strasbourg* ni victime ni dommage matériel significatif.

• 6 h à 8 h Sabordage successif de tous les navires occupant les diverses darses (Missiessy, Castigneau, Vauban, Mourillon). Les navires sont coulés droits (*Strabourg*, *Algérie, Colbert, Dupleix*) ou chavirés (*Marseillaise*), incendiés (*Algérie, Colbert*, *Marseillaise, Dupleix*) ou non (*Strasbourg*) (fig. 21 à 26).

Au total, l'opération n'aura duré que 3 heures 30 et, le sabordage proprement dit, seulement 2 heures 15. Les équipages ont pu être évacués à temps. Les Allemands, impuissants, ont assisté au sabordage et n'ont pu récupérer que 5 navires peu endommagés : 3 contre-torpilleurs (*Lion, Tigre*, *Panthère*) et 2 torpilleurs (*Bison, Frombe*). Les pertes, rapportées à l'ampleur de l'opération, ont été relativement minimes du côté français : 12 marins tués et 26 blessés.

L'amiral de Laborde, prisonnier des Allemands, avec 17 officiers de son état-major, quitte le Strasbourg à 18 h 30 pour être amené au général Hausser qui le reçoit dans son PC à Ollioules et le fait conduire à Aix où li sera libéré sur parole à 21 h.

Commentaires

Avec la sérénité et l'objectivité que favorise en principe le recul du temps, soit près de 70 ans, on doit pouvoir tirer le bilan du sabordage de notre flotte militaire en se plaçant tour à tour du côté français et du côté allemand.

Le bilan du côté français

Il peut être considéré comme positif dans la mesure où le sabordage a compromis le but assigné par Hitler à l'opération *Lila*, à savoir l'appropriation de la flotte militaire française à Toulon. Ce point de vue est partagé par les Alliés, tout particulièrement par les Anglais qui constatent avec soulagement que le sabordage de Toulon vient compléter l'opération de Mers El-Kebir en mettant fin à la puissance navale française en méditerranée et surtout au risque de son utilisation par les Allemands dans une zone aussi stratégique. Cela explique le grand retentissement médiatique de l'événement. La presse anglaise salue avec lyrisme le geste accompli par la marine française. La presse américaine souligne avec enthousiasme l'honneur et le patriotisme français.

On peut toutefois s'interroger sur la nécessité du sabordage et la possibilité d'une solution alternative qui aurait consisté en l'évasion de la Force de Haute Mer pour rejoindre un port d'Afrique sous souveraineté française. Ce qui amène à envisager, d'une part, la légitimité, d'autre part, la faisabilité d'une telle opération.

L'article 8 de la convention d'armistice du 22 juin 1940, consacré au sort de la flotte de guerre française, lui confère un statut privilégié en en la laissant sous pavillon et équipages français mais en la consignant dans ses ports d'attache, ce qui lui interdit toute manœuvre ou opération militaire. La convention d'armistice prévoit, par ailleurs, la création en métropole d'une zone libre qui exclue toute présence militaire allemande. L'invasion par les Allemands de cette zone le 11 novembre 1942, suite au débarquement des Alliés en Afrique du Nord, représente, à l'évidence, une violation flagrante de la convention d'armistice. Dans ces conditions l'évasion de la flotte française de Toulon devient parfaitement légitime.

Sa faisabilité est réelle à la double condition de se limiter à la Force de Haute Mer et de l'engager très rapidement, dans la semaine suivant le 11 novembre, alors que les Allemands sont encore loin de Toulon, ne disposent pas d'aérodromes pour mettre en jeu une force de bombardements aériens et n'ont pas déployé au large de Toulon une flottille de sous-marins. Il faut rappeler que suite à la prise de pouvoir par l'amiral Darlan à Alger et à sa signature de l'armistice avec les Alliés débarqués en Afrique du Nord, Laval obtient le 18 novembre les pleins pouvoirs à Vichy, ce qui anéanti le rêve caressé par certains, dont l'amiral Darlan, de voir le Maréchal Pétain rejoindre, avec la flotte, Alger et constituer un nouveau gouvernement qui se rangerait aux côtés des Alliés et repartirait à la conquête de la Métropole pour en chasser les Allemands. Ce plan, ignorait totalement le rôle éventuel du général De Gaulle qui ne rejoindra Alger que le 30 mai 1943. De là à dire que, de Gaulle ait pu, de Londres, commanditer l'assassinat de Darlan relève d'une pure affabulation qu'aucun historien n'est en mesure de confirmer. Il faut aussi se souvenir que Darlan adresse le 11 novembre un message à l'amiral de Laborde lui donnant l'ordre de partir sans délai de Toulon et de conduire la Force de Haute Mer à Dakar. Cet ordre n'est suivi d'aucun effet, ce qui conduit au sabordage seize jours plus tard, en application, du reste, des instructions données par Darlan aux responsables des forces navales françaises en juin 1940, au lendemain de la signature de la convention d'armistice.

Comment expliquer l'attitude pour le moins incompréhensible de l'amiral de Laborde ? Le rappel de sa carrière et de sa personnalité permet d'apporter une certaine réponse. Né à Chantilly en 1878 l'amiral Jean de Laborde a effectué une brillante carrière, notamment en Extrême Orient au début du XXe siècle et durant la première guerre mondiale. Par ailleurs pionnier de l'Aéronavale ayant commandé le *Béarn,* premier et unique porte avions français, il est reconnu comme un excellent pilote. Titulaire des plus hautes décorations dont celle de Grand Croix de la Légion d'honneur, il jouit d'une indiscutable notoriété. De vielle souche aristocratique béarnaise remontant au XVe siècle il est connu depuis son entrée à l'Ecole navale sous le nom de "comte Jean".Catholique convaincu et pratiquant, anglophobe notoire comme il est de tradition dans la Royale et plus encore depuis le drame de Mers el-Kebir. Anti-gaulliste affiché, il a éconduit le Colonel Fourcault porteur d'un message du Général lui recommandant l'évasion de Toulon, il reste d'une fidélité absolue au Maréchal Pétain et attendra en vain de Vichy l'ordre d'appareiller qui ne pouvait naturellement lui être officiellement donné sans soulever de graves problèmes avec l'Allemagne. Enfin, le refus d'obtempérer à l'ordre de Darlan du 11 novembre survient dans le contexte très particulier des relations exécrables existant depuis des lustres entre les deux **amiraux**. Tout les oppose : roturier, né en 1881 dans le Lot et Garonne, fils d'un député radical-socialiste, franc-maçon et anticlérical, Darlan, surnommé "l'amiral qui n'a jamais connu la mer" car assidu des cabinets ministériels, est le filleul et principal collaborateur du célèbre ministre de la marine Georges Leygues appelé par les Anglais "le Colbert de la Troisième république", ce qui lui a permis de mettre en œuvre la marine française si belle et si convoitée de 1940 et que Darlan couvera comme son enfant. Il devient en 1938 Chef d'état-major de la marine, poste que revendiquait de Laborde et, le 6 juin 1939, amiral de la flotte, nouveau titre créé pour lui. De Laborde ne répondra pas à l'injonction de Darlan au motif que ce dernier avait été officiellement condamné par Vichy suite à son comportement à

Alger. Ce que de Laborde ne pouvait malheureusement pas connaître, c'est le message secret, codé 50 803, adressé le 13 novembre à Darlan par l'amiral Gabriel Auphan, ministre de la marine de Vichy, lui signifiant l'accord intime du maréchal Pétain sur sa conduite des opérations en Algérie. Autrement dit, si, officiellement, le Maréchal reniait Darlan du bout des lèvres il l'approuvait du fond du cœur.

Quoiqu'il en soit, l'amiral Jean de Laborde sera arrêté à la Libération, traduit devant la Haute Cour de Justice et condamné à mort pour avoir empêché le ralliement de la Flotte de Toulon aux Alliés. Sa peine, non exécutée, fut commuée en emprisonnement à perpétuité. Gracié le 9 juin 1947, il bénéficia d'une très longue retraite l'amenant à décéder trente ans plus tard le 30 juillet 1977, à l'âge de 99 ans.

Le bilan du côté allemand

L'opération Lila est un échec dans la mesure où l'objectif assigné, à savoir la capture de la flotte française basée à Toulon, n'a pu être atteint, suite à la rapidité et l'efficacité de la délicate opération de sabordage minutieusement préparée et rapidement exécutée par les Français. Mais *c'est aussi un demi-succès*, le sabordage ayant privé les Allés d'une force navale non négligeable en méditerranée à une période où l'Allemagne et l'Italie sont engagés dans une furieuse bataille en Libye et en Tunisie qui tourne en leur défaveur : le 25 octobre 1942 Rommel, Commandant en chef de l'*Afrikakorps* et des forces italiennes est vaincu par Montgomery à El Alamein. Le 27 novembre Tripoli a été reconquise et la guerre de Tunisie largement engagée avec une double participation française : à l'est, la colonne Leclerc aux côtés des britanniques, à l'ouest l'armée Juin en appui des américains. La libération de la Tunisie s'achève le 13 mai 1943, ouvrant la voie au débarquement en Sicile deux mois plus tard, le 10 juillet 1943.

*Le sort des armes est aussi défavorable pour les Allemands sur le front de l'Est***.** Depuis le 17 juillet 1942 a été engagé, à Stalingrad**,** la lus grande bataille où se jouera, pour le secteur occidental, le sort du deuxième conflit mondial. Le 19 novembre l'armée allemande du général Von Paulus est progressivement encerclée par les armées soviétiques dirigées par le maréchal Joukov et réparties en deux groupes, celui du nord commandé par le général Rokosowsky et celui du sud sous l'autorité du général Ieremenko. Toute tentative de sortie de Von Paulus lui sera refusée par Hitler qui lui intimera l'ordre de résister sur place, au motif qu'un armée de secours, dirigée par le général Von Manstein allait briser l'encerclement soviétique. C'était sans compter sur le "général hiver". Von Manstein fut stoppé et Von Paulus capitula le 2 février 1943 à l'issue d'un des batailles les plus meurtrières de tous les temps.

Il n'est pas sans intérêt de s'interroger sur l'utilisation pratique qu'aurait pu faire les Allemands de notre marine s'ils l'avait capturée intacte. A ne considérer que la Force de Haute Mer, immédiatement opérationnelle, il aurait fallu résoudre un très grave problème, celui des équipages, soit près de 10 000 officiers et marins dont 1600 sur le seul *Strasbourg*. Comme il était impensable de réquisitionner les équipages français, on voit mal comment la *Kriegsmarine* aurait pu faire face à cet impératif incontournable. Quand bien même elle l'eut résolu, il aurait fallu l'adapter aux procédures françaises, notamment en matière d'artillerie. Par ailleurs les équipements concernant la détection (radar) et la défense antiaérienne devaient être revus,

ce que n'aurait pas manqué de bénéficier notre flotte si elle avait rallié les Alliés, comme ce fut le cas du cuirassé *Richelieu* rénové aux Etats-Unis. Enfin un dernier problème et non des moindres, celui du carburant : comment garantir l'approvisionnement en mazout alors qu'il était compté pour la marine de guerre italienne dont l'escadre basée à La Spezia fut très peu utilisée pour s'opposer en méditerranée occidentale au trafic maritime vital pour les Anglais. Cette escadre n'était d'ailleurs pas considérée, du côté français, comme une menace sérieuse en cas d'évasion de la flotte de Toulon.

Conclusion

Si l'on met en perspective l'ensemble des conflits militaires ayant illustré la deuxième guerre mondiale durant l'automne 1942 en incluant à la fois la violence des combats, les pertes en vies humaines et l'impact stratégique, il n'est pas déraisonnable d'affirmer que le sabordage de Toulon ne fut, en définitive, qu'un simple détail.

Si l'on considère, par contre, le choc moral induit dans la Royale et l'émotion suscitée en France, l'événement prend, alors, une toute autre dimension. Le sabordage est pour nos marins un nouveau coup de poignard après celui de Mers el-Kebir à la différence près que si ce dernier est le résultat d'un combat à armes déloyales, il est vrai, le sabordage s'apparente à une forme de suicide, voire de capitulation sans combat. Le renoncement délibéré de l'amiral de Laborde par aveuglement ou, à tout le moins, manque de clairvoyance et déficit du panache qui caractérise les grands chefs militaires, a bloqué une tentative d'évasion qui, en toute hypothèse et qu'elle qu'en fut l'issue, aurait sauvé l'honneur de la Royale et conforté le moral de notre pays à l'une des périodes les plus sombres de son histoire.

BIBLIOGRAPHIE

Jean-Jacques Antier, *La flotte se saborde à Toulon 1942* Presses de la Cité. Robert Aron, *Grands dossiers de l'histoire contemporaine,* p 223-239 l Librairie Académique Perrin.

Charles De Gaulle, *Mémoires de guerre,* tome 2, p 58-59 Plon

Anthony Heckstal-Smith, *La flotte convoitée* Presses de la Cité

Philippe Masson, *La marine française dans la guerre 1939-1945* Taillandier

Jean-Paul Meyrueis *Toulon ville forte*. *Sept siècles de fortifications*. Académie du Var 2007.

Henri Noguères, *le suicide de la flotte française à Toulon* Edit J'ai lu leur aventure n° 120-121

Frédéric Stahl, *L'opération "Lila" et le sabordage de Toulon*. Navires et Histoires N° 53 2009.

Pierre Varillon, *Le Sabordage de la flotte Toulon 27 novembre 1942* Amiot Dumont.