

FRANÇOIS DELPLA

Mers el-Kébir 3 juillet 1940

L'Angleterre rentre en guerre

FRANÇOIS-XAVIER DE  GUIBERT

HISTOIRE ESSENTIELLE



Mers el-Kébir

DU MÊME AUTEUR

Le Journal d'Anna, roman, Phébus, 1990.

Les Papiers secrets du général Doumenc, Orban, 1992.

Churchill et les Français, Plon, 1993, rééd. Ostwald, Polygone, 2000.

Montoire, Albin Michel, 1996.

Aubrac, les faits et la calomnie, Le Temps des Cerises, 1997.

La Ruse nazie, France-Empire, 1997.

Hitler, Grasset, 1999.

L'Appel du 18 juin 1940, Grasset, 2000.

La Face cachée de 1940. Comment Churchill réussit à prolonger la partie,
Éditions François-Xavier de Guibert, 2003.

La Libération de la France, avec Jacques Baumel, L'Archipel, 2004.

Les Tentatrices du diable. Hitler, la part des femmes, L'Archipel, 2005.

Un tragique malentendu/De Gaulle et l'Algérie, avec Jacques Baumel, Plon, 2006.

Nuremberg face à l'Histoire, L'Archipel, 2006.

Qui a tué Georges Mandel ?, L'Archipel, 2008.

Petit dictionnaire énervé de la Seconde Guerre mondiale, L'Opportun, 2010.

Site Internet :

<http://www.delpla.org>

En préparation :

Churchill et Hitler

Les Nouveaux mystères de Pearl Harbor

Churchill et les Français, troisième édition, à paraître en mai 2010 aux Éditions
François-Xavier de Guibert.

François Delpla

Mers el-Kébir
3 juillet 1940

L'Angleterre rentre en guerre

François-Xavier de Guibert
10, rue Mercœur, 75011 Paris

© Office d'Édition Impression Librairie (O.É.I.L.)

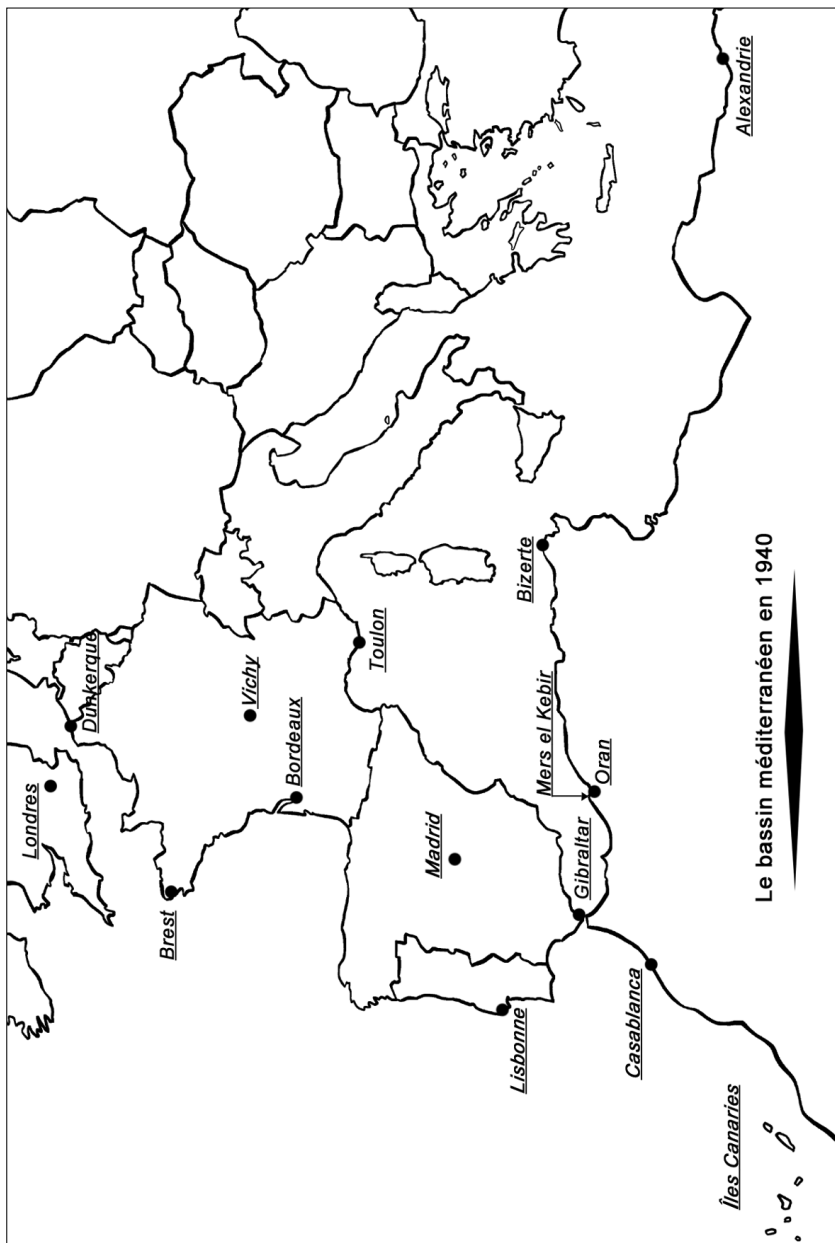
F.-X. de Guibert, Paris, 2010

www.fxdeguibert.com

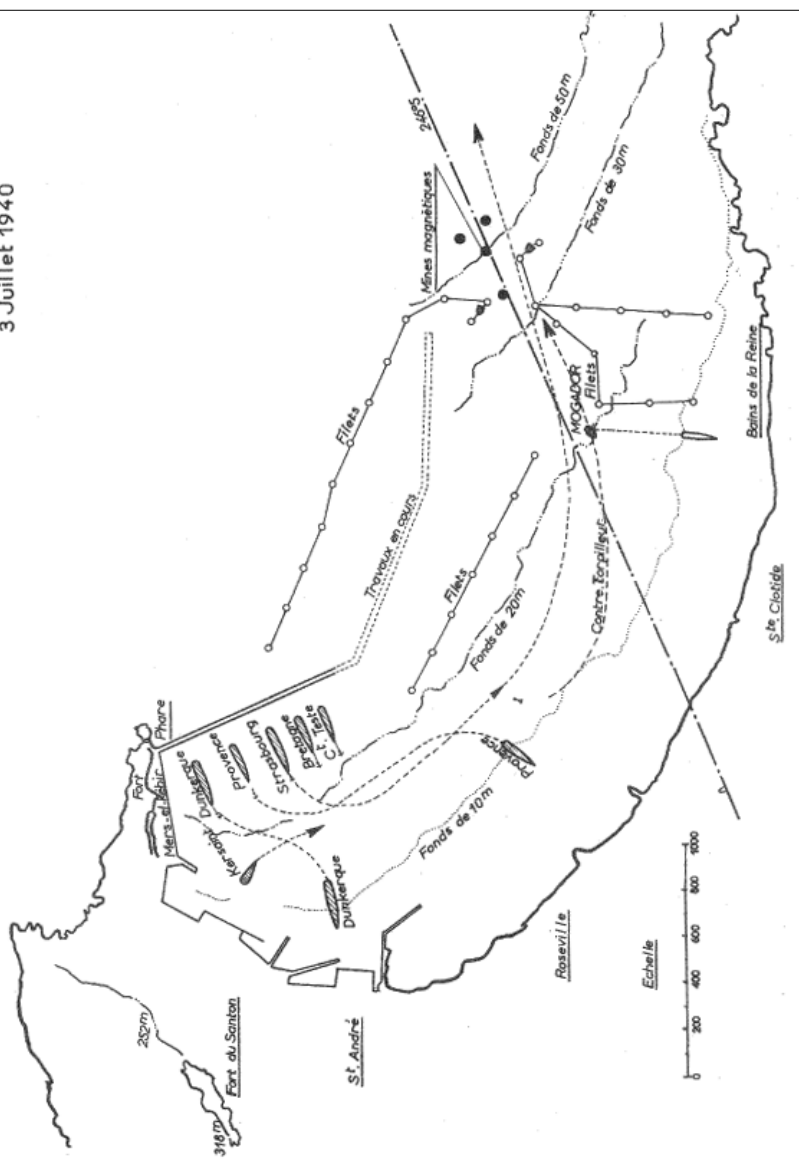
ISBN : 978-2-7554-0385-5

ISBN pdf : 9782755411584

À la mémoire des victimes du nazisme.



COMBAT de MERS-el-KEBIR
3 Juillet 1940



Introduction

3 juillet 1940. Peu avant 18 heures, une flotte de guerre britannique décharge brusquement ses canons contre le port militaire de Mers el-Kébir, où stationnent des unités de la marine française. Pendant un petit quart d'heure, les obus endommagent plus ou moins gravement certains bateaux et fauchent de nombreuses vies humaines, principalement sur le cuirassé *Bretagne*, qui chavire en quelques minutes. Un ultimatum avait été signifié par l'amiral anglais Somerville à son collègue français Gensoul en début de matinée. Les navires devaient appareiller pour rejoindre l'escadre britannique, à destination soit d'un port anglais soit des Antilles, ou être coulés, soit par eux-mêmes, soit par les visiteurs. Toute la marine anglaise était opposée à une solution violente, et après la guerre elle chercha de moins en moins à le cacher. La décision était donc gouvernementale et si Churchill ne faisait pas toujours ce qu'il voulait, si, en ces premières semaines de son premier gouvernement, il devait composer avec des ministres de poids comme Halifax ou Chamberlain, dans cette affaire il est apparu dès le début et en toute clarté que l'impulsion principale venait de lui.

De nombreuses études ont tenté de débrouiller ses mobiles, qu'il s'agisse de monographies sur cette journée ou d'ouvrages plus généraux. Or il est peu de questions sur lesquelles subsistent, après des décennies de débats, des avis aussi nombreux et aussi partagés. Les explications oscillent entre deux pôles : la crainte que ces navires ne tombent entre les mains de l'Allemagne, contre laquelle la Grande-Bretagne restait seule en guerre après l'abandon du gouvernement Pétain sanctionné par un armistice, en vigueur depuis le 25 juin ; le désir de montrer que l'Angleterre

voulait mener la guerre à fond. Ce dernier motif est d'ailleurs indiqué sans détours par les mémoires de Churchill – qui certes ne sont pas d'une fiabilité absolue quand il s'agit d'établir une vérité historique.

Outre ces deux versions, et parfois en cohabitation avec l'une d'elles, on trouve deux autres ordres de motivations :

- l'intérêt égoïste de la Grande-Bretagne, profitant de l'affaiblissement d'un concurrent naval pour amoindrir son tonnage ;
- les pulsions personnelles de Winston Churchill, qui aurait aimé pêle-mêle la guerre, le pouvoir, les explosions, l'irruption d'une force navale contre une base terrestre... et l'alcool. La décision est même de plus en plus souvent rapportée à un état éthylique, ce qui n'est charitable ni pour son auteur, ni pour le système politique anglais.

Cependant, nous n'avons pas encore introduit deux acteurs majeurs de la période : Hitler et Roosevelt. Le dictateur allemand et le président américain vont être, avec Churchill et quelques dirigeants français, les plus souvent cités dans cet ouvrage, ce qui suffit à le distinguer des précédents. Il est en effet probable que l'agression de Mers el-Kébir et l'ensemble des mesures anglaises contre la flotte française dans lequel elle s'inscrit, baptisé « opération *Catapult* », si elles ne résultent pas d'un caprice irresponsable, soient le fruit d'un calcul rationnel face à deux défis d'ampleur inouïe : empêcher au dernier moment un triomphe de Hitler, et décider les États-Unis à soutenir ses adversaires.

Avertissement au lecteur

L'affrontement de Mers el-Kébir est présenté rapidement dans le premier chapitre, puis sa genèse est étudiée tout d'abord par la présentation des principaux dirigeants allemands, français et britanniques ainsi que de leurs espérances et de leurs entreprises pendant la première année de la guerre, en évoquant les affaires navales mais sans les privilégier. Les causes immédiates du choc, abordées d'emblée dans les études précédentes sur le sujet, sont ici étudiées à partir du chapitre 10, « Le dévoilement des conditions » (p. 141).

1

L'affrontement

Ce port est une souricière. Une base en chantier dont la digue inachevée ne protège qu'une rade étroite, plus commode pour abriter les unités affectées à la surveillance de l'Afrique du Nord que pour servir de base d'opérations à une part importante de la flotte française. Les cuirassés et les croiseurs, pour ne parler que des grosses unités, sont serrés les uns contre les autres : d'est en ouest, la proue tournée vers le rivage ainsi que les principaux canons, on trouve le *Dunkerque*, la *Provence*, le *Strasbourg* et la *Bretagne*, que flanque un navire transporteur d'avions, le *Commandant-Teste*. L'amiral Gensoul a donné l'ordre de se tenir prêt à appareiller comme à tirer, mais en laissant le premier coup aux Anglais. Or un appareillage rapide est une opération délicate, qui suppose de libérer prestement le navire des entraves qui l'immobilisent, ancrs ou amarres. Un seul équipage effectuée à temps ces manœuvres, celui du *Strasbourg*. À peine a-t-il quitté son emplacement que celui-ci est balayé par trois obus de gros calibre.

Le *Dunkerque*, vaisseau amiral, fleuron avec le *Strasbourg* de cette escadre et, comme lui, cible principale du tir anglais, n'a pas été aussi prompt et, atteint par trois obus de 380, n'a d'autre ressource que d'aller s'échouer contre la côte. Il a tout de même pu tirer quelques projectiles inefficaces. C'est la *Provence* qui a tiré le plus, mais au-dessus des superstructures du *Dunkerque*¹, ce

1. Et non à travers elles, comme on le lit trop souvent, et donc au risque de les démolir si, conformément aux ordres, il se déplaçait !

qui montre à quel point les conditions du stationnement mettaient la Force de raid (nom donné à cette escadre au début de la guerre, alors qu'elle opérait depuis Brest²) en position vulnérable. Cette *Provence* connaît néanmoins le sort de son voisin : ayant subi des avaries qui l'empêchent de s'orienter, elle va également trouver son salut dans l'échouage. Les deux navires ont dû, pour limiter les risques d'explosion, noyer leurs soutes à munitions, mais restent, moyennant des jours de pompage, en état de flotter.

Tel n'est pas le cas de la *Bretagne*, qui a bien négocié les manœuvres d'appareillage mais reçu les premiers coups ajustés. Ils l'ont clouée sur place, puis crucifiée. En proie à un gigantesque incendie, elle s'est lentement penchée puis brusquement retournée.

Parmi les autres unités, les plus importantes sont six contre-torpilleurs. L'un d'eux est handicapé par des avaries, les autres prennent le même chemin que le *Strasbourg* et sont comme lui inaperçus des assaillants pendant la bataille, en raison de la fumée. Le *Mogador* est néanmoins stoppé par un obus et, l'arrière arraché, reste sur place tandis que l'équipage est évacué.

Reste le *Commandant-Teste* qui, masqué par les cuirassés, n'a pas bougé et se retrouve miraculeusement intact.

Voilà pour les destructions matérielles, qui étaient l'objectif de l'assaillant. On voit qu'il est très imparfaitement atteint. Mais il reste alors trois heures pour achever la mission à la lumière du jour. Cependant l'échappée du *Strasbourg*, auquel les quatre contre-torpilleurs fournissent une confortable escorte, modifie les plans de Somerville. Lorsqu'il est tardivement informé de cette fuite, il quitte Mers el-Kébir où il attendait la dissipation des fumées et, espérait-il, l'évacuation des navires pour les achever au canon, ou par les torpilles des avions de l'*Ark Royal*. Il lui incombe à présent de concentrer ses efforts sur le *Strasbourg* intact, et il ne lui faut que dix minutes pour s'y résoudre, vers 18h30. Mais il a pris beaucoup de retard et la poursuite est

2. On parlait aussi de « flotte de l'Atlantique ».

difficile, seul son propre vaisseau amiral, le *Hood*, étant aussi rapide ; son meilleur atout réside dans les avions qui tous ratent la cible, certains de peu. Heureux d'avoir évité tout dommage à ses navires, Somerville sonne la retraite vers 21 heures et regroupe son escadre pour attendre le jour, inspecter les dégâts et les aggraver au besoin. Mais la brume contrarie ce projet et il finit par se replier vers Gibraltar, pour éviter des rencontres fâcheuses avec des navires ou des sous-marins français.

Reste le bilan humain, très contrasté suivant les unités. L'Angleterre n'a perdu que quelques avions dont les équipages, sauf un, ont été récupérés. Sur le *Strasbourg* même il y a des victimes, cinq matelots asphyxiés en raison d'une avarie de ventilation provoquée par le combat. La *Provence*, le *Mogador* et le *Dunkerque* ont eu des morts et des blessés dans les zones atteintes par les projectiles. Tout cela est peu de chose à côté de l'hécatombe survenue sur la *Bretagne*. Les incendies, vite suivis du chavirage, n'ont permis qu'à une minorité de ceux qui étaient dans les intérieurs de s'extraire, par des escaliers encombrés ou des hublots non encore sous l'eau. Mais il fallait savoir nager, et cette compétence était encore rare en France dans les couches populaires.

Comment en était-on arrivé là ?