



HAL
open science

Le sous-marin Narval de la Drôle de Guerre à la France Libre (septembre 1939 - décembre 1940)

Hugo Ben

► **To cite this version:**

Hugo Ben. Le sous-marin Narval de la Drôle de Guerre à la France Libre (septembre 1939 - décembre 1940). Histoire. 2021. dumas-03517034

HAL Id: dumas-03517034

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03517034>

Submitted on 7 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Année universitaire 2020-2021

Master 1 – Mention Histoire – Parcours Histoires militaires et études de défense

Hugo BEN

**Le sous-marin *Narval*
de la Drôle de guerre à la France Libre
(septembre 1939 - décembre 1940)**

Sous la direction de Monsieur Patrick Louvier

Soutenu le 9 juin 2021



Université Paul Valéry – Montpellier 3

Faculté des Sciences Humaines et des Sciences de l'Environnement – UFR 3

Remerciements

Je souhaite remercier Monsieur Patrick Louvier, mon directeur de mémoire, pour la confiance accordée en me proposant ce sujet. Merci à lui de m'avoir aiguillé et de s'être toujours montré à l'écoute durant cette première année de recherche.

Mes remerciements s'adressent aussi à mes parents, pour l'aide et le soutien apportés durant toute la rédaction de mon mémoire, mais également pour la relecture et la correction de celui-ci.

Je remercie Monsieur Jean-Christophe Rouxel, président fondateur de l'amicale des anciens marins du TCD Orage, mais surtout webmestre du site « Parcours de vies dans la Royale », pour m'avoir autorisé à diffuser librement les documents dont il disposait.

Sommaire

I. L'incertitude avant le grand départ

1. La phase d'attente : préparation et propagande
2. Drogou et Sevestre : le point de vue des deux officiers subalternes sur la situation

II. Partir pour Malte, une décision irréversible

1. Le départ pour Malte : difficultés et accueil britannique
2. Les rapports sur le départ du *Narval*

III. Le problème des effectifs

1. La décision de l'équipage
2. Le manque d'effectifs

IV. Le sous-marin

1. La vie à bord d'un sous-marin
 - a. Vivre dans un sous-marin
 - b. Les questions médicales dans un sous-marin
 - c. Les effets de l'ennui et de l'isolement dans le *Narval*
2. Deux missions sans gloire mais pas sans risques

V. Perte et redécouverte du *Narval*

1. Rapports sur la perte du sous-marin
2. Rapport sur la redécouverte du *Narval*
3. Les honneurs du *Narval*

Introduction

« Votre Excellence connaît maintenant la perte du sous-marin français "NARVAL". En attendant que mes rapports arrivent à destination, ce qui peut demander un temps assez long, je me sens obligé en conscience de faire connaître dès maintenant que les officiers et les marins du "NARVAL" sont disparus au cours d'une patrouille menée contre la marine italienne, que leur lutte fut libre, désintéressée et exempte de toutes intrigues, que c'étaient vraiment des marins braves qui voulaient être victorieux »¹

C'est ainsi que le consul de France à Malte, Xavier Gauthier, officiellement rattaché à Vichy mais dont les sentiments penchent en faveur de la France Libre, annonce la perte du sous-marin *Narval* au ministre des Affaires Étrangères Pierre-Étienne Flandin. Il est ainsi l'un des rares à pouvoir témoigner de la poursuite de la lutte du sous-marin.

Mais le *Narval* est un sous-marin de conception ancienne. Son élaboration résulte du bilan fait par la marine française à la suite de la Première Guerre mondiale. En effet, la principale critique faite aux sous-marins français fut leur manque de robustesse. Selon le capitaine de frégate Cacqueray, qui établit, dès 1915, un rapport à ce sujet, ils sont en permanence sujets à des avaries. Il explique cela par les trop nombreux équipements qui encombrant les sous-marins, qui, bien que modernes, ne sont utiles qu'en de rares circonstances. Ils alourdissent le bâtiment, gênent grandement la manœuvrabilité et l'endurance en mer de celui-ci. Tout cela amène en 1922 à l'élaboration d'un programme qui décide la construction de douze sous-marins, partagés de manière égale entre sous-marins de petite patrouille et de « grande patrouille »². Pour ces derniers, le programme C4 de sous-marins de la série *Requin*, pensés par Léon Roquebert, est mis en place³. Cette série, à laquelle appartient le *Narval*⁴, affiche un déplacement compris entre 974 et 1141 tonnes, une longueur de 78,25 mètres et une largeur de 6,84 mètres. Il dispose de deux moteurs 1450 chevaux et deux autres de 900, et est capable d'atteindre une vitesse de 15 nœuds en surface et 9 en plongée. Surtout, il est doté de dix tubes lances-torpilles, dont quatre étant orientables. De plus, il peut plonger jusqu'à une profondeur maximale de 90 mètres⁵. Mais très vite, il apparaît que ce nouveau sous-marin présente

1 Service Historique de la Défense-Vincennes-Marine, TTY 577, Dossier Perte du bâtiment, du consul de France à Malte au ministre des Affaires Étrangères, 10 janvier 1941, n°1

2 Henri Le Masson et Francis Doussset, *Les sous-marins français des origines (1863) à nos jours*, Collection « La Marine de guerre française », Brest-Paris: Éditions de la Cité, 1980, page 156.

3 Claude Huan, *Les sous-marins français: 1918-1945*, Bourg en Bresse: Marines Edition, 1996, page 13.

4 Le *Narval* est le deuxième représentant du programme C4, mis en service après le *Requin*, et avant le *Souffleur*, le *Marsouin*, le *Dauphin*, l'*Espadon*, le *Caïman*, le *Morse*, et le *Phoque*.

5 Jean-Jacques Antier, *L'aventure héroïque des sous-marins français: 1939-1945*, Rennes, Éd. maritimes et d'outre-mer, 1992, page 318.

différentes faiblesses. Il s'avéra, en effet, que le *Requin* n'atteignait pas la vitesse escomptée. S'inspirant des U-Boote allemands, plus adaptés au combat contre les lignes de communications, il ne correspond pas au type de conflit que l'état major imagine⁶. La Marine choisit donc d'adopter un nouveau projet, dit projet « M », duquel naîtra le *Redoutable*. Les *Requins* ne seront, quant à eux, pas abandonnés puisque leurs coques, leurs moteurs et leurs équipements seront refondus entre 1937 et 1938. Malgré tout, il demeure des défauts qui ne pouvaient être résolus, comme une immersion limitée et une épaisseur de coque trop faible par rapport à leurs homologues étrangers⁷. Cela n'empêche cependant pas le *Narval* d'être, comme de nombreux navires de la flotte, immédiatement employé en Méditerranée. Parce que l'Allemagne n'y est pas présente, et parce que l'Italie n'est pas encore entrée en guerre, le sous-marin est affecté à des missions de patrouille et de surveillance. On le retrouve donc en Méditerranée orientale, puis à proximité des îles Canaries. Suite à l'entrée en guerre de l'Italie, il est envoyé à Sousse pour pouvoir y surveiller le trafic italien vers la Libye.

Mais le *Narval*, plus que de défauts techniques, souffre principalement de la modeste place mémorielle qui lui sera accordée suite à sa disparition. À l'inverse d'autres bâtiments de son temps, il ne bénéficie que de peu de reconnaissance, tant dans les jours qui vont suivre sa perte que dans les constructions mémorielles qui s'établiront. Plusieurs facteurs expliquent cela. Déjà le *Narval* sombre tôt et loin de tous. Rares sont ceux qui, à l'instar du consul Gauthier, peuvent témoigner de son combat, aussi bien dans une France, maintenant occupée, que chez les Français de Londres. La mémoire du sous-marin sera également occultée par les pertes subies par la flotte française à Mers el-Kébir quelques mois plus tôt. La propagande de Vichy fera peu de cas d'un sous-marin renégat perdu au large de la Tunisie et ayant pris fait et cause pour les responsables de la mort de plus de mille marins français. Les familles des disparus n'obtiendront pas le droit de célébrer une messe en leur honneur, les marins des FNFL étant considérés comme traîtres et déserteurs⁸. Un autre élément de cette faible couverture mémorielle est la place que vont prendre d'autres sous-marins, tant français libres que vichystes. Chez ces derniers, on retrouve le *Persée*, qui le 23 septembre 1940, lors de l'expédition franco-anglaise sur Dakar, tenta en vain de torpiller le navire anglais *Inglefield*, avant d'être lui-même coulé. On retrouve aussi, lors de cette expédition, l'*Ajax*, qui fit de même pour un résultat identique. Toutefois, pour ce dernier, l'équipage parvint à s'extraire du sous-marin et à le saborder. Et cet exemple de sacrifice ne sera pas un cas isolé. En effet, lors de la conquête du

6 Le Masson et Dousset, *Les sous-marins français des origines (1863) à nos jours*, op. cit., page 159.

7 Huan, *Les sous-marins français*, page 35.

8 « Les sous-marins de la France Libre - RMC Découverte », Dailymotion, consulté le 4 février 2021, <https://www.dailymotion.com/video/x7akcqq>.

Gabon par la France Libre, le lieutenant de vaisseau Saussine, commandant du *Poncelet*, qui avait reçu de l'amiral Platon l'ordre de s'en prendre à tout navire français libre ou britannique rencontré, attaqua un bâtiment anglais. Le combat prenant un tournant dramatique pour le sous-marin, le commandant fit évacuer l'équipage avant de faire ouvrir les purges et de volontairement se laisser sombrer avec son sous-marin. Pour son geste, il est promu officier de la Légion d'Honneur et est cité à l'ordre de l'Armée de Mer. Mais l'opération de sabordage qui va prendre la plus grande ampleur est celle de Toulon, le 27 novembre 1942. Alors que les Allemands s'étaient engagés lors de l'armistice du 22 juin à ne pas s'en prendre à la flotte française, ils lancent en novembre 1942 l'opération « Anton », soit l'invasion de la zone libre française, avec pour objectif final la capture du port militaire de Toulon et des navires qui y sont basés. Les amiraux présents sur place appliquent alors les ordres reçus : s'opposer à l'arrivée des troupes allemandes sans effusion de sang, et si cela se révèle impossible, saborder la flotte. C'est finalement cette dernière option qui est exécutée par les amiraux Jean de Laborde et André Marquis. Ainsi, bien que les Allemands échouent à s'emparer de la flotte de Toulon, celle-ci se retrouve anéantie. Malgré tout, quelques rares sous-marins parviennent à quitter la rade et à échapper au sabordage. Parmi eux, on retrouve le *Casabianca*. Ce sous-marin, qui fait partie de la série des 1500 tonnes, est alors commandé par le capitaine de corvette Jean L'Herminier. Celui-ci décide avec son équipage de faire route vers Alger et de se placer sous les ordres du commandement en chef français civil et militaire, à cette date encore présidé par l'amiral Darlan. Mais ce qui rendra célèbre le *Casabianca* est sa participation à la libération de la Corse. En effet, dans un premier temps, il permet le transport d'agents sur l'île, chargés d'unifier les différents mouvements de résistance et de les doter en armes. Puis, lors de l'opération « Vésuve », il débarque une centaine d'hommes dans le port d'Ajaccio, permettant à la Corse d'avoir « la fortune et l'honneur d'être le premier morceau libéré de la France »⁹. Cette prestigieuse histoire fit que, aujourd'hui encore, le nom du *Casabianca* reste ancré dans les mémoires, en témoigne la présence dans la Marine d'un sous-marin portant le nom du sous-marin de L'Herminier : le SNA *Casabianca* de la classe *Rubis*¹⁰. La mise en retraite progressive des *Rubis* ne va rien changer à cela puisque le dernier *Suffren* qui sera mis sur cale portera, lui aussi, le nom de *Casabianca*¹¹. Et si les SNA actuels portent le nom de *Rubis*, c'est parce qu'ils sont les héritiers du sous-marin éponyme de la classe Saphir qui servit pendant la Seconde Guerre mondiale. Celui-ci

9 « 1943 : la libération de la Corse », *Fondation Charles de Gaulle* (blog), consulté le 6 février 2021, <https://www.charles-de-gaulle.org/les-activites/grand-public/expositions/1943-liberation-de-corse-16/>.

10 « SNA Casabianca (S 603) », consulté le 6 février 2021, <https://www.defense.gouv.fr/marine/equipements/sous-marins/sous-marins-nucleaires-d-attaque/sna-casabianca-s-603>.

11 « Les 5^e et 6^e sous-marins nucléaires d'attaque de type Barracuda changent de nom », *Zone Militaire* (blog), 29 mars 2015, <http://www.opex360.com/2015/03/29/les-5e-6e-marins-nucleaires-d-attaque-de-type-barracuda-changent-de-nom/>.

s'est rendu célèbre pour avoir d'emblée rejoint la France Libre à son retour de mission, cela en partie sous l'impulsion de son commandant le lieutenant de vaisseau Georges Cabanier. Désormais sous les ordres de de Gaulle, le *Rubis* reprend ses missions depuis la base anglaise de Dundee dans laquelle il est stationné depuis mai 1940. Ainsi, durant toute la durée du conflit, il effectuera un total de 28 missions au cours desquelles il placera 683 mines le long des côtes norvégiennes et dans le golfe de Gascogne. Il sera aussi chargé, lors de sa septième mission, de débarquer un agent norvégien dans son pays. Il appartiendra également à un groupement chargé de prendre en chasse le cuirassé allemand Tirpitz. Toutes ces missions contribuèrent à garnir le tableau de chasse du sous-marin, qui peut ainsi se vanter d'avoir causé la perte de dix-huit bâtiments ennemis. Fait Compagnon de la Libération le 14 octobre 1941, et ayant eu à son bord huit autres Compagnons, le *Rubis* aura le privilège d'échapper aux ferrailleurs et d'être définitivement immergé au large du cap Camarat le 31 janvier 1958¹². Aujourd'hui, sa mémoire reste entretenue par les SNA de classe *Rubis*, et bientôt par le *Rubis* de classe *Suffren*¹¹. Enfin, un dernier sous-marin à avoir marqué les mémoires est le *Surcouf*. Son apparence n'y est pas pour rien : d'une longueur de 120 m pour une largeur de 9 m, il est, de son temps, le plus grand sous-marin du monde, capable d'un déplacement de 3000 tonnes en surface contre 4300 en plongée. Il dispose de deux canons de 203 mm fixés sur une tourelle étanche, ainsi que d'un hangar capable de transporter et de déployer un hydravion d'observation¹³. En 1940, lors de l'invasion allemande, le *Surcouf* est en réparation à Brest, qu'il devra quitter en catastrophe pour rallier Plymouth. De là, il sera remis en service, non sans peine du fait du manque d'effectifs. Il participera à plusieurs missions de patrouille et d'escorte dans l'Atlantique. Mais la mission la plus célèbre qu'il eut à mener fut, le 24 décembre 1941, le ralliement de Saint-Pierre et Miquelon à la France Libre, réalisé en présence du vice-amiral Muselier. Par la suite envoyé dans le Pacifique, le *Surcouf* disparut en mer quelque part avant de passer le canal de Panama, probablement éperonné par un cargo marchand américain Thomson Lykes¹⁴. Il reçut la Médaille de la Résistance le 29 novembre 1946. Fut également érigé à sa mémoire, le 23 septembre 1951, en présence du général de Gaulle, dans la ville de Cherbourg, un monument portant le nom de cent trente marins disparus.

Face à tous ses prestigieux homologues des Forces Navales Françaises Libres¹⁵, difficile pour le *Narval* de faire perpétuer sa mémoire. Pourtant, au début des années 50, un nouveau type de sous-

12 « Les unités de la Marine Nationale Compagnon de la Libération », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 7 février 2021, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/la-marine-nationale>.

13 Maurice Pasquelot, *Les sous-marins de la France libre: 1939-1945*, Collection « Troupes de choc », Paris: Presses de la Cité, 1981, page 275.

14 « Le sous-marin Surcouf », consulté le 9 février 2021, <http://museedelaresistanceenligne.org/media2796-Le-sous-marin-iSurcouf-i>.

15 Pour ce qui est des sous-marins, il convient d'ajouter la *Junon* et la *Minerve*, ainsi que le *Curie* et la *Doris*, ces deux derniers étant des bâtiments français transférés à l'amirauté française libre.

marin va porter son nom. Mais fut-il baptisé ainsi en souvenir du commandant Drogou et de son équipage, ou de l'ingénieur naval Maxime Laubeuf¹⁶? Également, durant la guerre, un navire anglais de la classe *Flower*, le *Chrysanthemum*, sera transféré aux FNFL et prendra le nom de *Commandant Drogou*. Mais après sa restitution à la Royal Navy en 1947, il faudra attendre trente ans avant qu'un nouveau bâtiment porte ce nom. Un monument et quelques noms de rues à sa mémoire perdurent toutefois. Pour ce qui est de l'historiographie, c'est encore plus simple : peu d'ouvrages traitent du *Narval*. Maurice Pasquelot y consacre bien deux chapitres dans son livre *Les sous-marins de la France Libre*¹⁷, et Étienne Schlumberger quelques mots dans son ouvrage *L'honneur et les rebelles de la marine française*¹⁸, mais une bibliographie dédiée spécialement à ce sujet n'existe pas. Le *Dictionnaire de la France Libre*¹⁹ de François Broche, Georges Caïtuoli et Jean-François Muracciole ne donne qu'une notice sur le commandant Drogou. Dans à l'*Historique des Forces Navales Françaises Libres*²⁰ de l'amiral Chaline, seules les biographies de trois des cinq Compagnons de la Libération du sous-marin sont présentes : celle du capitaine, du second Sevestre, et de l'ingénieur mécanicien Rimbaud. Au final, l'unique ouvrage qui donne une place considérable au *Narval* est celui de Jean-Louis Maurette, *L'épopée des sous-marins FNFL Narval et Rubis*²¹. Mais l'auteur, qui est aussi plongeur, s'intéresse pour partie à la découverte et l'exploration de l'épave.

L'objectif de ce mémoire sera de reconstituer l'histoire du *Narval*, et particulièrement pour la période qui vit son commandant, François Drogou, faire le choix de la France Libre. Cette étude s'intéressera donc au commandant du sous-marin, mais aussi aux marins qui eurent à choisir entre partir ou rester. Les difficultés majeures de sa rédaction furent évidemment les nombreuses contraintes d'accès aux archives, tantôt fermées tantôt saturées, ainsi que les embûches pour obtenir les précieux inventaires, indispensables pour commencer toute recherche. Celle-ci s'appuie sur plusieurs cartons disponibles au Service Historique de la Défense de Vincennes : TTC 47, sur la dissidence et la désertion au profit du mouvement du général de Gaulle, TTD 496, sur le commandement de la marine à Bizerte (Tunisie), TTD 500, sur la police de la navigation en Tunisie, TTD 503, sur le secteur de défense de Sousse (Tunisie), et TTY 577, sur les deux sous-marins

16 Maxime Laubeuf est le concepteur du sous-marin *Narval*, premier du nom, lancé en 1899. Ce *Narval*-ci, de par les innovations qu'il incorpore, est considéré comme l'un des premiers sous-marins modernes au monde.

17 Pasquelot, *Les sous-marins de la France libre*, 1981, pages 37 et 52.

18 Étienne Schlumberger et Alain Schlumberger, *L'honneur et les rebelles de la Marine française: 1940-1944* Paris (France): Maisonneuve & Larose, 2004, page 157.

19 Bloche, Caïtuoli et Muracciole, *Dictionnaire de la France libre*, Paris, Robert Lafont, 2010

20 Emile Chaline et Pierre Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, 1998, pages 178, 507 et 543.

21 Jean-Louis Maurette, *L'épopée des sous-marins FNFL Narval et Rubis* (Le Pouliguen: Musée du Grand Blockhaus, 2014).

français de la Seconde Guerre mondiale ayant porté le nom de *Narval*²². De toutes ces pièces, c'est cette dernière qui me fut la plus utile, tant par la quantité des documents qu'elle me permit d'étudier que par leur pertinence vis-à-vis de mon sujet. De plus, elle me permettait de ne pas me limiter au point de vue strictement français puisque en plus des lettres et des rapports de missions français, elle comportait un certain nombre de feuilles issues des services militaires anglais de Malte. Elle a enfin l'immense avantage de contenir les journaux du commandant et de son second, deux immenses sources d'informations. Ils y relatent en effet, sur respectivement vingt-deux et vingt-huit pages, le déroulé des événements avant de partir à Malte, puis les rebondissements qu'ils jugèrent importants de rapporter. Pour ce qui est du premier, il écrit son journal comme si il s'adressait à sa femme. D'ailleurs, la version éditée et imprimée par l'Alliance Française de Malte sera aussi accompagnée de lettres qu'il lui envoya depuis Malte²³. Le journal de Sevestre ne semble pas quant à lui être destiné à quiconque en particulier. Il ne précise en tout cas pas si c'est le cas. Son point de vue n'en est pas moins intéressant.

	Comparaison de sous-marins vichystes et France Combattante / FFL						
	Vichy			France Combattante / FFL			
Nom	Persée	Ajax	Poncelet	Casabianca	Rubis	Surcouf	Narval
Classe	1500t	1500t	1500t	1500t	Saphir	Sous-marin De croisière	Requin
Commandant	Lapierre	Guimont	Saussine Du Pont de Gault	L'Herminier	Cabanier puis Rousselot	Ortoli puis Blaison	Drogou
Déplacement (surface // plongée)	1572t // 2082t	1572t // 2082t	1572t // 2082t	1572t // 2082t	669t // 925t	3000t // 4300t	970t // 1444t
Vitesse (surface // plongée)	17,5nd // 10nd	17,5nd // 10nd	17,5nd // 10nd	17,5nd // 10nd	12nd // 9nd	18nd // 10nd	15,5nd // 9nd
Perte ou désarmement	Perdu le 23 septembre 1940	Perdu le 24 septembre 1940	Perdu le 7 novembre 1940	Désarmé le 12 février 1952	Désarmé le 4 octobre 1949	Perdu le 19 février 1942	Perdu le 15 décembre 1940 (approximatif)
Nombre de membres d'équipage faits Compagnons De la Libération	0	0	0	0	8	2	5
Des sous-marins français portent-ils encore ce nom aujourd'hui ?	Non	Non	Non	Oui	Oui	Non	Non

22 Le second sous-marin à avoir porté le nom de *Narval* pendant la guerre fut l'ex-*Bonzo* de la marine italienne. Capturé par les Anglais en juillet 1943, il est affecté aux Forces Navales Françaises Libres en janvier 1944.

23 François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, Alliance Française de Malte, 1990.

I. L'incertitude avant le grand départ

La décision du commandant François Drogou de quitter la Tunisie pour gagner Malte et continuer la guerre n'est pas le fait d'un coup de tête. Elle s'inscrit dans le contexte de la débâcle de 1940. Mais pour la comprendre, il faut également tenir compte de l'éloignement entre la métropole et son protectorat tunisien. La distance, mais également le chaos généré par les combats, rendent difficile la transmission des nouvelles du front. Les informations sur les combats et l'avancée des Allemands sont peu nombreuses. Les soldats s'inquiètent donc pour leurs familles, et ne parviennent pas à obtenir de leurs supérieurs des nouvelles supplémentaires. Les discussions et réunions informelles sont ainsi nombreuses et sujettes à répandre des rumeurs. De plus, à la différence du territoire métropolitain, l'Afrique française ne connaît pas les combats. Si la drôle de guerre a pris fin le 10 mai avec l'offensive allemande sur le Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg puis les Ardennes, rien ne semble vouloir venir perturber le calme méditerranéen. La seule menace qu'attendent les soldats est l'Italie. Mais celle-ci ne semble pas vouloir se décider à entrer en guerre. Et quand enfin Mussolini, constatant l'inévitable victoire allemande sur la France, s'y décide, rien ne se passe non plus, les Italiens restant invisibles de ce côté-ci de la Méditerranée. L'armée d'Afrique se retrouve donc, pour toute la période, allant de la drôle de guerre à l'armistice, à être la spectatrice lointaine d'un conflit dont l'issue se fait de plus en plus incertaine.

1. La phase d'attente : préparation et propagande

La guerre commence en France comme en Afrique du Nord par une longue attente. Il n'y a pas de combats intenses, et en Méditerranée, il n'y a pas d'adversaires. Mais cette absence apparente d'ennemis ne signifie pas pour autant que la présence italienne à proximité des territoires français n'est pas vue avec prudence. La défense côtière et aérienne se montre particulièrement attentive envers les différentes embarcations qui s'approcheraient un peu trop près des frontières tunisiennes. Par exemple, un rapport du commandement maritime de la défense du secteur Tunis-Sousse, envoyé le 14 février 1940, signale la présence, à une fréquence inhabituelle, de navires italiens. Ce qui inquiète particulièrement est le lieu sur lequel sont détectées ces embarcations : à proximité d'une batterie côtière en cours de construction. En conséquence, il est demandé qu'une surveillance accrue soit mise en place sur cette zone, et notamment sur les plages successives d'être abordées de nuit par des agents de reconnaissance venus inspecter les lieux²⁴. De même, le ciel est

24 SHD-V-M, TTD 503, Secteur de défense Tunis-Sousse 1940, du commandement maritime de la défense au secteur Tunis-Sousse au commissaire divisionnaire chef de la 2^e région à Tunis, le 14 février 1940, n°492

l'objet d'une surveillance particulière. En effet, le 7 juin, est rapportée la présence d'un avion ayant survolé à très haute altitude des batteries de défense anti-aérienne. Rapidement identifié comme étant italien, un acte d'espionnage semble très plausible²⁵. Ce qui se passe sous les flots est également surveillé. Toujours le 7 juin, et dans la même zone, un sous-marin non identifié est entendu par un poste d'écoute²⁶. Et parce que d'autres sous-marins seront détectés par la suite à proximité de la péninsule du cap Bon, une demande sera formulée pour que les sous-marins alliés y passant s'identifient clairement²⁷. Ainsi, que ce soit sous les eaux, en surface ou dans les airs, la présence italienne est scrutée avec méfiance.

Également, l'amirauté s'inquiète d'une potentielle tentative d'embouteillage du port de Tunis²⁸. Elle fait donc état de ses préoccupations aux autorités chargées de la défense du port et lui transmet certaines consignes. Elle s'attend notamment à ce que l'adversaire opère sous faux pavillon, ou alors qu'il simule une avarie afin de justifier son entrée dans le port. Elle recommande donc que tous les navires qui se présenteraient au port soient inspectés par une équipe de reconnaissance armée. Tout navire qui refuserait cette inspection devrait être immédiatement coulé. Pour les autres, il devra être déterminé avec certitude si leurs intentions sont hostiles ou non. Elle envisage trois cas de figures, à savoir l'innocence, l'hostilité, et l'incertitude. C'est ce dernier cas qu'elle anticipe comme le plus fréquent. Pour celui-ci, elle demande que l'équipe d'inspection reste à bord du navire et le conduise au mouillage à l'extérieur du port, pour qu'une inspection complète puisse être réalisée, et que les mesures adéquates puissent être réalisées²⁹. Par la suite, vers le début du mois de juin, les consignes que donnera l'amirauté seront de natures différentes. Cette fois-ci, il ne s'agira plus d'empêcher un embouteillage, mais d'en provoquer un. Et les autorités portuaires de Sousse vont rapidement faire savoir que l'opération risque de difficilement s'avérer possible. Pour ce qui est de la passe, elles font remarquer que le port ne dispose pas de navires de tonnage suffisants permettant d'entraver la navigation. De même, pour ce qui est de l'intérieur du port, les navires et les équipements qui seraient sabordés ne pourraient, au mieux, que diminuer la hauteur du fond. Enfin, à propos des infrastructures terrestres, les moyens, tant en matériel qu'en personnel, ne sont pour le moment pas suffisants pour réaliser les sabotages nécessaires. La base aéronavale tout particulièrement ne pourrait être mise hors d'usage³⁰.

Mais tous ces préparatifs ont lieu pour les soldats dans une période où les combats sont absents et

25 SHD-V-M, TTD 503, du commandement du front de mer de Tunis au commandant maritime de la défense du secteur de Tunis-Sousse, « avion douteux », le 7 juin 1940

26 Ibidem, « écoute sous-marine », le 7 juin 1940

27 Ibidem, « télégramme de l'amiral Somar », 13 juin 1940

28 La Goulette est le port de la ville de Tunis. Il est situé à une dizaine de kilomètres au nord-est de cette dernière.

29 SHD-V-M, TTD 503, Secteur de défense Tunis-Sousse 1940, de la préfecture maritime de la 4^e région maritime au commandement maritime de la défense du secteur Tunis-Sousse, le 22 mai 1940, n°752

30 Ibidem, du commandement du front de mer de Sousse à la préfecture maritime de la 4^e région, le 7 juin 1940, n°607

où l'attente se prolonge. Le commandement n'y est pas indifférent puisque il pointe plusieurs éléments pouvant potentiellement affecter le moral des troupes. Déjà, il craint que l'apparente inaction puisse être considérée comme une faiblesse de la part des gouvernements alliés. Il s'inquiète aussi que les nouvelles sur les possibilités d'une défaite découragent la nation à consentir aux sacrifices qui lui sont demandés. La politique intérieure est aussi un sujet de préoccupation de l'état major : la dissolution du gouvernement de Daladier le 20 mars, et la formation de celui de Paul Reynaud, font craindre que la conduite de la guerre puisse en être affectée négativement. De même, la fin de la « guerre de l'Hiver », entre l'URSS et la Finlande, qui fait perdre une partie de son territoire à cette dernière, fait craindre que l'efficacité de la politique française de protection des neutres puisse être mise en doute. Toutes ces nouvelles font redouter à l'amirauté l'émergence d'un esprit de défaitisme, que certains éléments délibérément hostiles ne manqueraient pas d'exploiter. Face à cela, elle recommande donc à ses cadres de veiller à ce que cette ambiance néfaste soit contenue. Mais parce qu'elle ne peut pas interdire aux soldats de se rassembler et de parler entre eux, et qu'une censure trop stricte pourrait avoir l'effet inverse de celui escompté, elle choisit une méthode plus subtile. Il s'agit de causeries. Concrètement, les officiers s'insèrent aux discussions et y apportent leur contribution en défendant les actions de la France. Pour l'amirauté, cette incursion des officiers dans les inquiétudes de leurs subordonnés doit avant tout paraître spontanée, et non pas commandée en haut lieu. Ainsi, les réunions préparées à l'avance sur des thèmes imposés sont prohibées. C'est aux officiers subalternes qui, par leur fonction ou par leur caractère, sont proches de leurs hommes que cette tâche est confiée. Pour les aider, ceux-ci pourront s'appuyer sur un ensemble de réponses préparées à l'avance, sur des sujets d'actualité précis. Le premier de ces sujets est celui concernant la prétendue oisiveté de l'armée française face à l'Allemagne. Elle est justifiée par l'échec d'une offensive surprise allemande, qui désormais se terre derrière ses fortifications, et qui en est réduite à de vaines tentatives d'intimidations. Ces tentatives sont une preuve supplémentaire de la faiblesse des moyens allemands, qui ne parviennent pas, par une action militaire, à mettre fin au blocus économique et naval que la France et l'Angleterre lui imposent. Aussi, la question du changement de gouvernement survenue au cours du mois de mars doit être présentée non pas comme le signe d'une quelconque instabilité gouvernementale, mais comme l'occasion de disposer d'une nouvelle équipe dirigeante plus apte et plus énergique dans la direction de la guerre. Également, pour ce qui est des sacrifices demandés aux populations civiles, ils doivent être expliqués par la nécessité d'assurer le transport des troupes et de mettre en place dans le pays une industrie de guerre. Finalement, l'état major insiste sur le caractère essentiellement moral de la guerre qui se joue. Puisque l'adversaire ne lance pas de grandes offensives et use de la rhétorique comme seule arme, il compte essentiellement sur la lassitude et la désunion des Français pour

gagner sa guerre. Face à cela, la seule pensée que doivent avoir les soldats français est la certitude de la victoire³¹.

Mais l'état major va au-delà de simplement proposer un ensemble de recommandations pour maintenir le moral des troupes. En effet, il transmet tout un ouvrage, édité par le Ministère des Affaires Étrangères, chargé de faire le point sur la responsabilité de l'Allemagne dans le déclenchement de la guerre. Il s'agit du Livre Jaune, en raison de sa couleur, ou - pour la version complète - du *Documents diplomatiques 1938-1939 Pièces relatives aux événements et négociations qui ont précédé d'ouverture des hostilités entre l'Allemagne d'une part, la Pologne, la Grande-Bretagne et la France d'autre part*³². Drogou, bien qu'il soit impossible d'affirmer qu'il l'ait lu, le cite nommément dans son journal : « Le "Livre Jaune" contient à ce sujet des passages suffisamment explicites »³³. Cet ouvrage commence par présenter les mensonges allemands au sujet de l'Autriche, qui fut rattachée à l'Allemagne nazie en 1938 malgré la promesse faite en 1936 d'en préserver la souveraineté et l'indépendance. Puis, la même chose est faite à propos des accords de Munich et du démembrement de la Tchécoslovaquie. Ensuite, c'est toute la question de la Pologne et de Dantzig qui est présentée. Les documents rassemblés cherchent à démontrer les pressions qu'exerça le Reich pour contraindre la Pologne à céder la ville libre de Dantzig et son accès à la mer qui va avec. Sont notamment mises en lumière les provocations allemandes à l'égard des Polonais ainsi que la multitude de mensonges à propos de prétendues persécutions d'Allemands en Pologne. Aussi, le travail effectué par la diplomatie française pour dissuader les deux parties de rompre la paix et de commettre l'irréparable est mis en avant. Ce sont ainsi 370 documents qui sont rendus publics et qui doivent servir à conforter les Français dans leur certitude que cette nouvelle guerre est juste, et qu'en y consentant, la France sert la Justice. L'état major, en plus de diffuser ce Livre Jaune, en fait le 17 avril une analyse simplifiée via une note de service. Dans celle-ci, il commence par réfuter les allégations faisant de la France et de l'Angleterre les responsables de la guerre. Sont exposés trois mensonges allemands, avec pour chacun d'eux un démenti et un éclaircissement. Le premier tendrait à démontrer que la responsabilité de la guerre incombe aux Alliés en raison de la misère générée par le traité de Versailles. Ce à quoi le document répond que le traité de Versailles, notamment ses clauses économiques et sociales, n'est plus appliqué par les Alliés depuis 1933, date d'arrivée au pouvoir d'Hitler. Le deuxième mensonge présente la France et l'Angleterre comme responsables de la guerre parce que le traité de Versailles viole les droits vitaux

31 SHD-V-M, TTY 577, Personnel Correspondance arrivée 1940, de la préfecture maritime de la 4^e région maritime au lieutenant de vaisseau Boutineau officier en second du centre de sous-marin, le 8 avril 1940

32 France Ministère des affaires étrangères (1588-2007), *Documents diplomatiques, 1938-1939. Pièces relatives aux événements et aux négociations qui ont précédé l'ouverture des hostilités entre l'Allemagne d'une part, la Pologne, la Grande-Bretagne et la France d'autre part*, 1939, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k56204026>.

33 SHD-V-M, TTY 577, Personnels Témoignages 1940, « Journal de Drogou », page 11

de 80 millions d'Allemands. Le document démontre cette fois-ci qu'en ayant violé les clauses militaires du traité de Versailles, le Reich a pu occuper l'Autriche et démembrer la Tchécoslovaquie, assurant ainsi les droits vitaux de tous les Allemands. Enfin, le dernier mensonge traite, lui, de la volonté présumée des Français et des Anglais de vouloir détruire l'Allemagne. Cette fois, il est expliqué que cette affirmation est incohérente au vu de la politique de concession et de préservation de la paix menée pendant plus de vingt ans, et cela malgré les multiples violations de paroles commises outre-Rhin. Et à propos de paroles non tenues, l'analyse de l'état major énumère également dix parjures commis par Hitler. Le premier concerne la promesse faite en mai 1939 par ce dernier de respecter les accords internationaux. Promesse caduque puisque les traités de Versailles et de Locarno avaient été dénoncés trois ans plus tôt. La deuxième promesse concerne le rattachement de la Sarre à l'Allemagne suite au référendum de 1935. Après la victoire du « oui », largement plébiscité par les nazis, Hitler s'était engagé à ne plus avoir de revendications territoriales. Et il fit de même après ses actions contre l'Autriche, les Sudètes, et le territoire de Memel (situé dans l'actuel nord-ouest de la Lituanie). La multiplication de ces exemples de conquêtes et d'annexions sont autant de démentis à ces affirmations. Ensuite, est rappelé l'engagement pris par Hitler de ne jamais s'allier aux soviétiques, bafoué par le pacte germano-soviétique. Finalement, est reproduite une citation d'Hitler datant de 1935 : « quand je donne ma parole, j'ai l'habitude de la tenir ». Cette fois-ci, l'analyse ne se donne même pas la peine de démentir³⁴.

Ainsi, la période qui va du début de la guerre à la signature de l'armistice de juin 1940 se caractérise pour l'Afrique du nord française par une longue inaction. La menace, principalement italienne, rode à proximité, mais ne se décide pas à lancer d'actions majeures. L'état major, quant à lui, guette l'horizon et surveille toute tentative de subversion adverse, mais s'inquiète avant tout du moral de ses troupes. Il tente donc d'influencer celui-ci en rappelant aux hommes la nécessité d'avoir foi en la victoire, et en dénonçant les mensonges et la propagande allemande. Mais difficile d'évaluer la réelle efficacité de ces efforts auprès des marins de chaque bâtiment. Les nouvelles de la métropole se font de plus en plus alarmantes, et beaucoup s'interrogent quant à l'issue de la guerre et sur la conduite à tenir.

2. Drogou et Sevestre : le point de vue des deux officiers subalternes sur la situation

Parmi tous ces hommes qui s'interrogent sur l'issue de la guerre se trouvent bien

34 SHD-V-M, TTY 577, Personnel Correspondance arrivée 1940, de la préfecture maritime de la 4^e région maritime, le 17 avril 1940

évidemment les personnels du *Narval*. Mais seuls les témoignages de Drogou et Sevestre nous sont parvenus. La consultation de leurs journaux permettra de déterminer si les inquiétudes de l'amirauté vis-à-vis de la question du moral sont fondées ou non. Ils sont cependant des officiers, et leurs opinions ne sauraient en rien présager de celles des marins sous leurs ordres. D'ailleurs, le choix d'un certain nombre d'entre eux de quitter leur capitaine une fois arrivés à Malte et de ne pas se joindre à la France Libre en est un flagrant rappel. Tout de même ces témoignages nous permettent de nous faire une idée de l'ambiance qui prévaut au port et dans le bâtiment durant cette période incertaine qui précède l'armistice. Pour ce qui est du journal de Jacques Sevestre³⁵, les premières lignes rédigées, fin septembre 1939, mettent en lumière un homme qui s'ennuie et qui enrage de ne pouvoir combattre. Il semble être d'un tempérament bien différent de celui de son commandant. Pourtant, tous deux reçurent une formation de deux ans à l'École navale avant d'appareiller sur des navires de surface. Embarqué sur le *Narval* depuis juin 1937, le second ne rêve que d'une chose : se trouver en face d'un ennemi pour l'envoyer par le fond. Il souhaite ardemment trouver au combat une mort honorable et ainsi échapper à ce qu'il appelle « cette décrépitude intellectuelle et morale » qui tendait, après l'âge de 45 ans, à rendre tout homme effrayé par sa propre mort. Et à cette fin, il envisage une solution radicale, puisque il préconise, au choix, soit d'attaquer par mer plate une cible gardée par avions et torpilleurs aux aguets, soit d'attaquer périscope haut au mépris des bombes et de la discrétion. Cette ardeur va toutefois s'éclipser face à l'ennui et le manque de tâches à effectuer. Que faire quand il n'y a rien à faire ? Optimiste, il propose des solutions : cinéma gratuit, places pour les rencontres de football, et création d'un foyer pour marins doté d'une radio, de tables de billard et de ping-pong, ainsi qu'une bibliothèque. Toutes ces demandes ne furent cependant pas du goût de l'état major, qui - étonnamment - les refusa. Par la suite, le lieutenant de vaisseau, insatiable lecteur, se livre aux commentaires de plusieurs ouvrages : *Eyeless in Gaza* [*La paix des profondeurs*], qu'il a lu deux fois, et *Ends and Means* [*La Fin et les Moyens*] d'Aldous Huxley, puis *Eminent Victorians* [*Victoriens éminents*] de Lytton Strachey. Ce sont en tout neuf pages de son journal qui en font le commentaire et à partir desquelles il expose ses réflexions philosophiques. À cela s'ajoutent les regrets qu'il éprouve après avoir essuyé le refus d'une femme qu'il avait vainement tentée de séduire. Il en garde un cuisant sentiment d'humiliation mêlé à celui d'une occasion manquée. Ainsi, à la lecture du journal de Sevestre, ce qui ressort en premier lieu est la vision d'un homme qui s'ennuie profondément, mais qui s'efforce de garder le moral. D'ailleurs, il le résume très bien lui-même : « Je suis dans l'état moral idéal pour un combattant : seul le combat manque ».

Mais, outre ses diverses digressions, le lieutenant de vaisseau fait également part de sa défiance vis-

35 SHD-V-M, TTY 577, Personnel Témoignages 1940, Journal de Jacques Sevestre, 1939-1940

à-vis de ses chefs³⁶. Il leur reproche de ne pas avoir préparé la guerre durant la paix et de désormais se retrouver paralysés et démunis face à la perspective des combats. C'est pour lui de la trahison par paresse. Il s'exaspère à l'idée de se faire reprocher par ses supérieurs son ardeur et ses propositions pour échapper à l'ennui. Il n'a qu'une piètre opinion de tous ces généraux, couverts des médailles de 14, mais désormais inaptés à établir le moindre plan. La conséquence de cette impréparation est, selon lui, que les hommes sont déjà épuisés, alors que les combats n'ont pas encore commencé, que les vivres et le matériel sont disponibles en quantités insuffisantes, et « que l'éternelle menace d'une révolution pacifiste » plane désormais sur tous les belligérants. Seul le choc des armées sera à même de briser la puissance et la volonté des Allemands, et l'actuelle phase d'attente doit servir à la préparation et à la formation des troupes. Il admet qu'une bataille de rupture contre les lignes adverses risque de s'avérer difficile et coûteuse, tant les Allemands y sont préparés, mais il n'imagine pas d'autres solutions pour vaincre. Il recommande l'anéantissement du moral adverse par la destruction de son économie et le ravage de ses habitations, quitte à s'exposer soi-même à des représailles. Pour l'heure, mieux vaut s'attacher à ravager la rive gauche du Rhin³⁷ et à remettre sa reconstruction à plus tard. Malgré tout, le lieutenant de vaisseau approuve la politique qu'a menée la France vis-à-vis de l'Allemagne durant la période précédant le conflit, particulièrement quand il s'agissait de s'opposer à ses velléités colonialistes. Il lui semble désormais évident que ces concessions n'auraient en rien satisfait l'appétit germanique, et auraient accru sa puissance inutilement.

Le commandant en second livre également, dans son journal, son opinion à propos des marins qu'il a sous ses ordres. La guerre est, selon lui, l'occasion de faire la distinction entre les hommes : il y a les braves, solides à la tâche et aptes à prendre les décisions utiles aux besoins de la communauté, et les « dégonflés », inadaptés à la guerre et qu'il faudrait débarquer au plus vite. Et son équipage n'échappe pas à cette règle. Dès le mois de février, alors que les nouvelles de la guerre n'ont rien d'alarmantes, il cite un marin, M., qui, sachant qu'il va bientôt partir en permission, se met à commettre un grand nombre de négligences. Il se plaint également de marins qu'il est constamment obligé de reprendre pour les mêmes fautes. Par la suite, les événements de la campagne de France et la confusion qui va régner dans le port de Sousse ne permettront pas d'améliorer ce bilan, tant sur son propre bâtiment que chez les autres équipages à terre. Chez les officiers de l'armée de terre venus aux nouvelles, il note que, comme lui, le sentiment qui domine est celui du mépris et de la défiance vis-à-vis des chefs. Mais il s'attriste de constater qu'après avoir fait la bruyante

36 Dans son journal, l'expression « chefs » désigne les décideurs militaires en général, mais pas son supérieur direct le commandant Drogou.

37 Correspond aux parties des actuels lands de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, de Rhénanie Palatinat et de la Sarre situés à l'ouest du Rhin.

démonstration de leur volonté de lutter, ces officiers ne prennent pas eux-mêmes de décisions courageuses. Le 18 juin, alors que les nouvelles d'un armistice se font de plus en plus nombreuses, il note la réaction de plusieurs sous-mariniers, issus du *Marsouin* et du *Requin*, fraîchement revenus de mission et donc moins susceptibles d'être au fait des dernières nouvelles. Certains sont consternés. Mais d'autres, comme le commandant Lorthioir, commandant du *Marsouin* et chef de la division, gardent une attitude plus neutre. Enfin, deux ont une attitude « incompréhensible », et deux autres, « lâche ». Plus tard, à la lecture d'un télégramme de l'amiral Darlan envoyé à l'ensemble de la flotte et donnant ordre de continuer la lutte quoi qu'il arrive³⁸, le commandant Lorthioir va de nouveau avoir une attitude évasive. Il en est de même pour d'autres sous-mariniers, favorables pour dénoncer l'armistice qui se prépare, mais soudain moins volontaires pour tenter quoi que ce soit. Le lieutenant de vaisseau devra aussi hausser le ton face à des officiers qui refusent, envers et contre tout, de considérer Pétain et Weygrand comme des traîtres. Ainsi selon Sevestre, tous ont cette même attitude : dénoncer mais ne rien faire et attendre. Tous, sauf un : son commandant. Certes, il a dû le pousser à prendre au plus vite une décision : « je lui fis admettre que c'était ce soir ou jamais qu'il fallait se décider, suivant le discours de Peyrouton³⁹ ». Mais il fut malgré tout le seul à approuver sans délais toutes les prises de paroles de son second.

Qu'en est-il du commandant Drogou ? Son journal, qu'il adresse à son épouse et dont il a commencé la rédaction en juillet depuis Malte, commence le 22 juin⁴⁰. Ainsi, à la différence de son second, il n'y fait pas de remarque sur l'état d'esprit de ses hommes avant cette date. Mais parce qu'il entretient de fréquents rapports avec les officiers présents à terre, il note leur opinion sur la situation. Il écrit que tous ont la volonté de continuer la lutte. Les forces disponibles en Afrique du Nord et l'armée du Levant, complétées par les troupes issues de la métropole et qui parviendraient à traverser la mer, sont largement suffisantes pour prendre la Tripolitaine, tenue par les Italiens. Il nous éclaire également sur les conditions politiques de cette reprise de la guerre, à savoir la totale liberté d'action de l'Afrique du nord. Pour cela, deux solutions sont envisagées. La première est une déclaration d'indépendance, formulée conjointement par les responsables français du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie. La seconde serait une demande faite par le gouvernement français de mettre sous protection des Anglais ces territoires. Le commandant, ayant appris à posteriori que cette seconde solution fut envisagée mais échoua, insiste plus particulièrement sur la première. Il affirme que les officiers qui l'entourent doutent beaucoup du général Noguès, et qu'une solution pour le mettre hors jeu est prévue. C'est au contraire en Marcel Peyrouton, le résident général de

38 SHD-V-M, TTY 577, Opération Correspondance arrivée 1940, de l'amiral François Darlan reçu par le *Narval*, 20 juin 1940.

39 Marcel Peyrouton est depuis le 3 juin 1940 le résident général de Tunisie.

40 Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, op. cit.

Tunisie, que tous les espoirs sont tournés. Mais si les conditions politiques de la reprise de la lutte en Afrique n'étaient pas acquises, il est prévu que les troupes et les armes disponibles soient embarquées afin d'être mises à la disposition des Anglais. Des contacts avec ces derniers furent déjà établis en ce sens, et un cargo désigné pour cette tâche. Ainsi, le commandant Drogou semble garder bon espoir de voir la lutte continuer. À la différence de Sevestre, qui ne cache pas son mépris envers tous ceux qui prétendirent vouloir continuer la lutte mais ne firent rien, il se montre beaucoup moins incisif. Le seul commentaire véritablement négatif concerne Peyrouton, qualifié de « maudit traître ». Mais encore, la rédaction de ce commentaire est postérieure à l'écriture de cette partie de son journal. Ce sur quoi le Pacha insiste plutôt est la convergence des vues exprimées par tous les officiers. Aucun ne semble vouloir abandonner la lutte, et tous sont atterrés par la tournure défaitiste du discours de Peyrouton. Le commandant ne fait cependant pas preuve de la même certitude quand il parle de ses propres hommes. Il écrit : « il [l'équipage et les gradés] ne manifesta extérieurement aucune excessive mauvaise volonté »⁴¹. Une formule ambiguë, qu'il ne développe pas plus. Ce qui fait la véritable différence entre les journaux de Drogou et Sevestre est la manière dont ils présentent tous les deux leur choix de partir. Pour Sevestre, ce départ est naturel, logique, il s'agit « de montrer au monde qu'il y a encore des Français qui ne sont pas des traîtres ni des lâches ». Il ne perd donc pas son temps à se justifier, et ne se prive pas de juger sévèrement ceux qui ne prirent pas la même décision que lui. À l'inverse pour Drogou, quitter l'Afrique du nord ne fut pas une décision simple à prendre. Il savait que faire le choix de quitter clandestinement le port de Sousse aurait des conséquences sur ses hommes, et il ne pouvait donc pas se permettre de la prendre à la légère. En tant que commandant, qu'homme marié et relativement âgé⁴², il se sentait responsable de leur sort et ne souhaitait pas les entraîner de manière irréfléchie dans cette aventure. Son journal lui permet donc de se justifier et d'expliquer son geste.

Ainsi, les journaux de Drogou et Sevestre ne nous autorisent pas à affirmer avec certitude si les craintes de l'amirauté vis-à-vis de la question du moral des troupes étaient justifiées. Pour la période d'inaction qui caractérise la drôle de guerre, seul Sevestre écrit à ce propos. Mais s'il est certain que lui s'impatiente et se défie grandement de ses chefs, cela n'est pas possible d'affirmer qu'il en est de même pour tous. Ensuite, pour ce qui est de l'inquiétude liée à la campagne de France, nul doute que tous s'en inquiètent. Mais les arguments de la supériorité française inscrits dans le Livre Jaune n'étaient certainement pas destinés à parer cette situation. Oui, le moral en a donc certainement été affecté. Mais là encore, les deux journaux ne décrivent pas exactement la même situation. Dans celui de Drogou, l'ambiance est à la résistance et à la continuation de la lutte. Pour celui de son

41 François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, Alliance Française de Malte, 1990, page 37.

42 Drogou a 35 ans, et est donc plus âgé que la plupart de ses hommes.

second, ce qui est mis en avant est le grand nombre d'indécis et d'attentistes. Il serait donc intéressant de recueillir le témoignage de ces derniers - pourvu qu'ils existent -, tant pour vérifier leurs sentiments vis-à-vis du déroulement de la guerre que pour obtenir leurs opinions sur le commandant et second du *Narval*.

II. Partir pour Malte, une décision irréversible

Le commandant Drogou, ne supportant pas le défaitisme du résident général Peyrouton, a fait son choix. Le 24 juin, il quitte l'Afrique du nord pour rejoindre un port anglais. Cette décision, il la prend avec le fort assentiment de son second Sevestre, mais sans avoir consulté au préalable son équipage ni les sous-officiers. Il faudra donc pour les deux hommes régler cette situation au plus vite – je reviendrais sur ce point dans la partie suivante. De plus, les conditions dans lesquelles le *Narval* rallie la France libre ne sont pas les mêmes que celles des autres sous-marins dissidents. Le *Surcouf*, la *Minerve* et la *Junon* étaient tous les trois à Cherbourg quand ils décidèrent, le 18 juin, de fuir l'avancée allemande pour aller se réfugier dans le port anglais de Plymouth. Le *Rubis* est lui basé en Écosse depuis le mois de mai. Ils se situent donc déjà en territoire britannique au moment de faire leur choix de rallier de Gaulle. Prendre cette décision ne les contraint donc pas, comme Drogou, à quitter clandestinement un port français. De plus, ces sous-marins ne vont prendre leur décision au plus tôt qu'au début du mois de juillet. Pour le *Rubis*, elle sera le fait d'un vote de l'équipage réalisé le 2 juillet⁴³. Le *Narval* officialisera, lui, son allégeance à France libre dès le 27 juin. Et encore, son départ le 24 juin au soir, peut déjà être considéré comme un acte de dissidence. Cette différence de plusieurs jours n'est pas anodine, puisque durant cette période, l'amiral Muselier eut le temps d'arriver à Londres pour s'y faire nommer, le 1^{er} juillet, chef des toutes nouvelles Forces Navales Françaises Libres. Également, le 28 juin, le général de Gaulle eut le privilège de se faire reconnaître par le premier ministre britannique Churchill « chef de tous les Français libres, où qu'ils se trouvent, qui se rallient à lui pour la défense de la cause alliée ». De même, l'armistice, dont le contenu n'est pas connu, n'entre en vigueur que le 25 juin, quelques heures après le départ du *Narval*. Le commandant Drogou quitte donc son poste alors que le conflit a toujours officiellement lieu, ce qui lui sera reproché par la suite. Lui et son second se retrouvent donc parfaitement isolés lorsqu'ils entreprennent leur voyage.

1. Le départ pour Malte : difficultés et accueil britannique

Le discours du résident général Marcel Peyrouton eut lieu le 24 juin à 22h. 1h30 plus tard, le *Narval* et son équipage quittaient Sousse. Durant ce laps de temps, fut admis à bord un passager de dernière minute, le capitaine Robert, du 1^{er} régiment étranger de cavalerie. Lui aussi, comme les autres officiers de l'armée de terre, était consterné par la tournure des événements. Ayant appris la

⁴³ Pasquelot, *Les sous-marins de la France libre*, op. cit., page 33.

volonté de Drogou de prendre le large, il demanda à être du voyage, ce qui fut accepté. Plusieurs facteurs expliquent la facilité et la rapidité qu'eut le sous-marin à quitter son poste. Déjà, le commandant avait anticipé ce départ. Le matin du 24, il avait ordonné à son second de positionner le bâtiment cap vers la sortie, compas en route. Il n'eut, au moment du départ, qu'à régler les derniers préparatifs. Une fois ces derniers faits, il n'eut plus qu'à se diriger vers la sortie du port. Pour cela, il bénéficia de la complicité du lieutenant du port Rouxéville. Mis dans la confiance du voyage de Drogou, il était chargé d'ouvrir la passe lors de l'appareillage du *Narval*, ce qu'il fit. Également, ce qui poussa le capitaine à agir promptement fut la crainte, une fois l'armistice signé, de voir se présenter devant le port de Sousse une flotte italienne, venue prendre possession des lieux, et lui interdisant le passage. De même, le commandant Drogou ne faisant pas secret de ses intentions aux officiers de l'armée de terre venus prendre de ses nouvelles une fois le discours de Peyrouton prononcé, il eut peut-être craint que la sortie du port lui soit fermée par ses supérieurs. À 23h30, le *Narval* était donc en mer. De là, il envoie au sous-marin *Requin*, alors en patrouille, le message suivant : « Trahison sur toute la ligne. Je fais route vers un port anglais ». Un second message est envoyé à tous les bâtiments français : « À tous les bâtiments de guerre. Continuez la lutte avec nos alliés anglais. Stop. Ralliez si besoin est base britannique ». Il est pompeusement signé du Commandant en Chef des Forces maritimes Françaises. Cette dernière communication est destinée, selon Drogou dans son journal, à éclairer les marins français encore en mer qui pourraient ne pas être au courant de la situation et de l'armistice. Et justement, l'officialisation de l'armistice vint quelques minutes après, et fut communiquée à l'ensemble de l'équipage. Le commandant mit ensuite le cap sur Malte. Il explique ce choix, plutôt qu'Alexandrie, pour deux raisons. La première est liée au comportement de ses hommes, qui ne semblent pas dans leur intégralité vouloir suivre leur commandant. Drogou choisit cette île car c'est le port anglais le plus proche de Sousse, et à partir duquel il pourra débarquer le plus rapidement possible tous les défailants, pour les faire rapatrier plus tard dans un port français. La deuxième raison est d'ordre sécuritaire. En effet, le commandant anticipe que la signature de l'armistice ait poussé les Anglais à abandonner les codes de communications inter-alliés. En conséquence, le *Narval*, ne pouvant leur signaler ses intentions amicales, pourrait être pris en chasse par erreur. Choisir le trajet le plus court réduit donc ce risque. Cette inquiétude de la part de Drogou semble justifiée puisque, après avoir approché l'île de Malte et tenté en vain de se signaler à un poste à terre, le sous-marin est repéré et mis en joue par un torpilleur anglais. Il s'en faut de peu pour que ce dernier retrouve ses anciens codes et parvienne à communiquer avec le sous-marin dissident. Une fois cela fait, le *Narval* peut être guidé vers le port de La Valette.

Arrivé à Malte le 26 juin aux environs de 10h30, le commandant Drogou est convié une heure plus

tard à rencontrer l'amiral anglais responsable des lieux, le vice-amiral Ford. Durant cette rencontre, qui est décrite comme «extrêmement cordiale et sympathique»⁴⁴, le commandant a l'occasion d'observer la sérénité des Anglais face aux bombardements italiens. Il est aussi le témoin de la foi britannique dans la victoire, mais aussi de leur certitude du retournement prochain des colonies françaises. Les Anglais lui apprennent en effet que beaucoup de gouverneurs français se sont prononcés pour la continuation de la lutte, à commencer par l'Afrique du nord elle-même. Également, à propos de la Force X présente à Alexandrie, il est rapporté que son chef, l'amiral Godfroy, était disposé à laisser plusieurs de ses bâtiments continuer la guerre. Le commandant du torpilleur qui intercepta le *Narval* à son arrivée à Malte semblait lui aussi partager ces vues. Quand il demanda à Drogou quels étaient ses ordres, et qu'il répondit qu'il n'en avait aucun, le commandant anglais comprit le sens de la présence du sous-marin français, qu'il pensait être le premier d'une longue liste. Mais Drogou, dans son journal - évidemment rédigé par la suite -, ne laisse que peu de doutes quant à la réalité de ses sentiments sur ce sujet. Sur l'Afrique du Nord, dont il revient, il ne croit pas au retournement du général Noguès, le responsable militaire des lieux. Et pour ce qui est de la Force X, il agrmente son récit de « paraît-il » ou de « disait-on » révélateurs. Toutefois, le commandant ne rejette pas l'intégralité des arguments anglais. S'il advenait que ces derniers se révèlent justes, cela serait dans l'intérêt de la France, et cela aurait également l'avantage de régler la question de l'équipage. Ne resterait plus au *Narval* qu'à rentrer dans une base française pour reprendre la lutte. La suite du journal de Drogou est dédiée à décrire le traitement réservé par les Anglais à leur égard. Comme dit précédemment, les gradés et les officiers s'étaient montrés très enthousiastes à l'arrivée des Français. Et pour ceux de grades inférieurs, il en fut de même, les fraternisations entre marins se faisant d'office, et les manifestations d'amitié étant nombreuses. À l'égard de la France, tous gardaient la certitude qu'elle se relèverait et qu'elle retrouverait sa place au côté de l'Angleterre dans la guerre contre l'Allemagne et l'Italie.

Mais ce tableau idyllique fait par le commandant va rapidement s'assombrir. En effet, au lendemain de l'arrivée du *Narval* - soit le 27 juin -, les Anglais vont réserver une surprise aux marins français, à laquelle le commandant consacra une large part de son journal⁴⁵. Tout débute lorsque Drogou apprend que l'amiral anglais désire passer en inspection son équipage. Cette demande, parfaitement protocolaire, est appréciée du commandant qui y voit une marque d'estime ainsi que l'occasion de regonfler le moral des plus indécis de ses hommes. L'amiral anglais spécifie néanmoins qu'il souhaiterait que l'intégralité de l'équipage soit présent, ce à quoi Drogou ne peut consentir. Les hommes, moins deux restés à bord, sont toutefois réunis à terre en attente de la visite des officiers

44 François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, Alliance Française de Malte, 1990, page 61.

45 Dix-huit pages, sur quatre-vingt quatorze au total.

anglais. Mais avant que l'inspection ne commence, le commandant est interpellé par le capitaine de corvette Gayral, l'officier de liaison français présent à Malte depuis le début du conflit, qui lui indique que l'amiral est à l'écart et souhaite s'entretenir avec lui. Il lui apprend aussi qu'un détachement armé anglais est présent à bord de son sous-marin, et cherche visiblement à lui substituer de l'équipement pour le rendre incapable d'appareiller. Le commandant Drogou est abasourdi par cette nouvelle, que lui confirme l'instant d'après l'amiral anglais. Il est d'autant plus révolté quand il se rend compte que le but de la manœuvre n'est pas tant l'immobilisation de l'appareil mais la saisie des codes de communications français. L'amiral anglais tente lui, visiblement penaud, de s'expliquer. Les codes français étant très vraisemblablement entre les mains des Allemands, il est dans l'intérêt autant de la France que de l'Angleterre que cette dernière puisse en disposer. Il ajoute qu'il a reçu des ordres de ses supérieurs, et qu'il a préféré préserver Drogou en le mettant devant le fait accompli plutôt que de le contraindre à faire un choix contraire à son honneur d'officier. Le camouflet n'en reste pas moins cuisant pour le commandant français, qui se sent trahi après s'être volontairement mis à la disposition des Anglais. Mais le discours de l'amiral va lui paraître sincère, et il finit par accepter de lui livrer volontairement les codes : « Je le répète L'Amiral était sincère ; il ne cherchait pas à me nuire, et je suis sûr qu'il souffrait lui-même beaucoup d'être obligé d'agir de cette manière, cela se voyait clairement sur son visage ; l'amiral était ému, visiblement »⁴⁶. En contrepartie, il demande, afin de sauver les apparences, que le détachement anglais à bord du sous-marin retourne à terre, et que l'inspection des hommes ait réellement lieu. Ces derniers justement, qui avaient appris la nouvelle via l'un des factionnaires français resté à bord mais revenu précipitamment, commençaient à s'agiter. Après quoi, le commandant et son équipage retournent au *Narval*. Mais de nouveau la stupeur fut grande : des Anglais étaient encore à bord, et furent pris la main dans le sac en train de démonter la TSF. Après être partis, ce fut au tour de l'amiral anglais de se présenter sur le pont. De nouveau, il sollicita Drogou. Il lui demanda de signer une déclaration écrite dans laquelle il réaffirmerait s'engager à transmettre les codes, ce que le commandant refusa. L'amiral demanda alors sa parole d'officier, ce qu'il obtint. Puis, ce dernier prononça un discours, au bilan mitigé, devant l'équipage réuni, avant de s'en aller. Une heure plus tard, Drogou, non sans émotion, et Sevestre, partirent au bureau de l'amiral pour lui transmettre définitivement les codes. Une fois cela fait, un message fut envoyé au général de Gaulle lui signalant la situation du *Narval* et son intention de se mettre sous ses ordres. Cependant, la question des codes n'était pas en soi une surprise pour le commandant. Lui, son second, et d'autres officiers du sous-marin avaient déjà débattu de ce sujet durant leur traversée vers Malte. Tous, au vu des messages notoirement anglophobes reçus dans les journées précédant

46 François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, Alliance Française de Malte, 1990, page 97.

l'armistice, étaient conscients du fait que les codes de communications français étaient aux mains des Allemands. Mais ils n'étaient pas d'accord quant à la position à adopter. Certains étaient favorables à leur destruction, leur honneur leur interdisant de livrer ces documents ultra-secrets à une puissance étrangère, fût-elle alliée. À l'opposé, Sevestre était partisan de les livrer intégralement et au plus vite, arguant que cela était dans l'intérêt de la France de procéder ainsi⁴⁷. Drogou, lui, était plus modéré. Il souhaitait plutôt mettre en place une « collaboration ». Les codes devaient rester à bord et seul lui et son équipage pourraient déchiffrer les messages reçus. Ne seraient communiquées à l'amirauté anglaise que les transmissions les plus pertinentes. L'honneur et la souveraineté française seraient ainsi préservés, sans pour autant contrevenir aux nécessités imposées par les circonstances. En subtilisant les codes français, l'amiral anglais a eu le mérite de trancher définitivement la question en mettant Drogou devant le fait accompli. Cette inspection du 27 juin sera donc un premier aperçu de ce que sera, cinq jours plus tard, l'opération *Catapult*.

De son côté, le consul de France à Malte, Xavier Gauthier, rédige lui aussi un rapport sur l'arrivée du *Narval* au port de La Valette⁴⁸. Aux Affaires Étrangères depuis 1918, il fut envoyé successivement à Berlin, Rio de Janeiro, puis Karsruhe (Pologne). Il est présent à Malte depuis 1938⁴⁹. Sa première interaction avec l'équipage dissident date du 26 juin à 18h, lorsque le capitaine Robert, qui était du voyage, arrive pour lui signaler la présence du sous-marin ainsi que leurs intentions. Il en profite également pour lui demander la situation officielle du pays, ce à quoi le consul répond qu'il n'a plus aucune nouvelle de la part du gouvernement de Bordeaux, ni même des radios françaises qui n'émettent plus. À propos de l'armistice, il est incapable de dire si l'Afrique du Nord est concernée. Ce n'est que le 28, en fin de matinée, que le commandant Drogou rencontre enfin Gauthier. Il le questionne sur le sort de la flotte de guerre française, sur quoi le consul ne peut pas non plus l'éclaircir. Il lui demande aussi si le consulat peut prendre la charge des soldes de l'équipage, ce que Gauthier accepte. C'est ensuite ce dernier qui monte sur le *Narval* pour y rencontrer les hommes. Il y fait un discours dans lequel il rappelle aux marins leur devoir d'obéissance envers leur commandant, particulièrement en ces temps troublés. Il les informe également du versement régulier de leur solde. Le consul rapporte que les jours qui suivirent, le commandant et le capitaine Robert revinrent régulièrement chercher des nouvelles de France. Le 5 juillet, suite à l'attaque de Mers el-Kébir, il est informé par Drogou que les hommes ne souhaitant pas continuer la lutte ont été débarqués et attendent désormais, sous la surveillance des Anglais, leur

47 SHD-V-M, TTY 577, Personnel Correspondance arrivée 1940, du LV Sevestre au LV Commandant Drogou, le 29 juin 1940

48 Ibidem, Rapport sur l'arrivée du bâtiment au port de la Valette en 40, du consul de France à Malte Xavier Gauthier, septembre 1940

49 « Xavier Gauthier – Fondation de la France Libre », consulté le 20 mai 2021, <https://www.france-libre.net/xavier-gauthier/>.

rapatriement. Puis, Gauthier termine son rapport en comparant l'arrivée du *Narval* à celle des Chevaliers français venus à Malte après avoir vaincu leurs ennemis ou pour se préparer à le faire. Alors qu'il rédige son rapport aux autorités de Vichy, il s'enorgueillit d'avoir rencontré l'équipage du sous-marin et d'avoir pu lui porter assistance.

Ainsi, l'arrivée du *Narval* à Malte ne se fait pas sans quelques remous. Si l'accueil des Anglais est initialement chaleureux, les précautions qu'ils prennent lors de l'inspection du 27 juin sont douloureusement ressenties par l'équipage. Le commandant lui-même en est profondément troublé, et la cession des codes à laquelle il consentit ne se fit pas sans émotion. Seul Sevestre se satisfait du déroulement de l'affaire et insiste pour que les codes soient remis au plus vite. La question des hommes, à savoir le choix qui leur est proposé entre partir ou rester, se fait, elle, de plus en plus pressante, et de moins en moins en faveur des opinions de Drogou. Il devient donc urgent pour le commandant de la régler. Mais dans le même temps, en Afrique du Nord, la disparition du *Narval* ne passe pas inaperçue.

2. Les rapports sur le départ du *Narval*

Le départ du *Narval*, le 24 juin au soir, est suivi par plusieurs rapports. Le premier est celui rédigé par le capitaine de corvette Lorthioir⁵⁰, le commandant du sous-marin *Marsouin*, mais surtout le commandant de la 11^e division de sous-marins, et donc le supérieur direct de Drogou. Dans celui-ci, daté du 27 juin, le capitaine de corvette présente brièvement son activité ainsi que celle du *Narval* lors de la journée du 24. C'est à 23h30, alors qu'il est dans son propre bâtiment, qu'il est informé du départ du sous-marin par le chef de la police de la navigation Rouxéville et par le commandant du *Jeanne Schiaffino*, un cargo. Il communique alors au *Narval* l'ordre de revenir au plus vite, ce à quoi ce dernier ne répond – et n'obtempère – pas. Dans une troisième feuille, Lorthioir apporte plusieurs précisions à propos de l'état d'esprit du sous-marin. Il affirme « qu'il régnait à bord du "NARVAL" une grande nervosité », dont les officiers du 1^{er} régiment monté sont responsables. Ensuite, il réfléchit sur la possibilité d'une préméditation de son acte par Drogou. Il ne porte aucune accusation, mais met en avant le fait que le commandant avait disposé son sous-marin de manière à lui permettre de quitter rapidement et discrètement le port. Il conclut ensuite en précisant que l'acte de Drogou est isolé et sans conséquence sur les autres sous-marins, puisque le *Requin*, alors en patrouille et ayant reçu des messages contradictoires, n'a pas rejoint son *sister-ship* dans la dissidence. Ce rapport est particulièrement instructif puisque il est possible de le comparer

50 SHD-V-M, TTY 577, Opération Rapport sur l'appareillage clandestin du *Narval* 1940, du CC Lorthioir au contre-amiral commandant le groupe de sous-marins de Bizerte, le 27 juin 1940

aux récits que font Drogou et Sevestre de l'événement dans leurs écrits respectifs. Déjà, on y apprend comment le capitaine de corvette Lorthioir eut vent du départ du *Narval*. L'implication du commandant de la *Jeanne Schiaffino* est intéressante. En effet, dans son journal, Sevestre indique s'être rendu, après le discours de Peyrouton, à bord du cargo pour y discuter avec un certain « Derome » - le commandant ? - et lui annoncer le départ prochain du sous-marin. C'est peut être après avoir reçu cette information que le commandant du cargo est parti dénoncer le sous-marin dissident. Aussi, un autre élément est troublant. Drogou, dans son journal, affirme que les officiers de l'armée de terre en Afrique avec qui il discutait fréquemment, mécontents de la tournure des événements, avaient prévu de faire évacuer volontaires et matériel vers l'Égypte sur un cargo. Si le nom de l'appareil en question n'est pas précisé, il pourrait peut-être s'agir du *Jeanne Schiaffino*. Le commandant du navire aurait donc été au courant du projet depuis quelques jours, et aurait dénoncé le *Narval* lors de son passage à l'acte. Ou alors, peut-être a-t-il volontairement attendu que le sous-marin soit hors de portée pour annoncer son départ. Quoi qu'il en soit, Lorthioir affirme apprendre la nouvelle à 23h30, exactement l'heure à laquelle Drogou déclare avoir quitté Sousse. Par la suite, plusieurs éléments du rapport de Lorthioir tendent à suggérer que celui-ci cherche à se dégager de toutes responsabilités vis-à-vis de l'événement. Déjà, il affirme que « la nuit était très noire », ce qui permit au *Narval* d'échapper à la surveillance de la vigie de son propre sous-marin, le *Marsouin*. Or au contraire, Drogou affirme que lors de son départ, la lune était haute, et que le sous-marin l'a « sûrement vu appareiller ». Mais surtout, dans son rapport, le commandant Lorthioir semble découvrir les projets du *Narval* seulement après sa défection. Ce n'est pourtant pas ce qu'affirme Drogou. En effet, ce dernier, dans son journal, révèle que le capitaine de corvette, ainsi que tous les officiers de sous-marins, étaient au courant du projet d'évasion échafaudé par les officiers de l'armée de terre, au moins depuis le 22 juin. Ils y avaient même ajouté leur grain de sel en faisant remarquer que faire escorter le transporteur par les deux sous-marins n'était pas une bonne idée, les submersibles n'ayant pas vocation à effectuer ce type de mission. Les deux écrits semblent donc se contredire. Mais il en existe encore d'autres. En effet, un deuxième rapport est rédigé le 28 juin par le contre-amiral Charles-Edmond Ven⁵¹. Celui-ci, ayant combattu durant la Première Guerre mondiale, et ayant été le commandant de l'École navale de 1934 à 1937, est désormais le commandant en chef des Forces Maritimes du Sud. Il nous éclaire d'emblée sur un point : il confirme que c'est bien le *Jeanne Schfianno* qui avait la charge de transporter les troupes dissidentes en Égypte. Il écrit ensuite qu'après avoir appris la nouvelle du départ du *Narval*, il envoya deux avions à sa recherche, direction Alexandrie. Il semble qu'il ignore encore la

51 SHD-V-M, TTY 577, Opération Rapport sur l'appareillage clandestin du *Narval* 1940, du CA Ven inspecteur des sous-marins des forces maritimes sud et commandant le groupe des sous-marins de Bizerte, à l'amiral Esteva commandant en chef des forces maritimes sud, le 28 juin 1940

destination du sous-marin, puisque qu'il explique l'échec des pilotes par le mauvais temps. L'amiral insiste après sur plusieurs points. Déjà, Drogou a abandonné son poste en ignorant encore la signature de l'armistice. Cela est vrai, dans la mesure où le commandant ne reçut le télégramme officialisant la fin des hostilités que lors de sa traversée vers Malte. Mais les rumeurs à ce sujet allaient déjà bon train depuis plusieurs jours au port. Ven ne croit donc pas si bien dire quand il écrit : « pour lui les hostilités continuaient ». Ensuite, il note que le commandant était à terre avant de quitter son poste, et qu'il aurait donc très facilement pu user d'une liaison téléphonique pour obtenir des renseignements. Or, l'intéressé ne mentionne pas une telle possibilité dans son journal. Au contraire, il insiste sur les liaisons TSF, que tous les officiers soupçonnent de ne plus être fiables, et qu'ils se refusent donc d'utiliser. Ils envoyèrent à la place un messenger directement à Bizerte pour recueillir des informations auprès de l'amiral Somar. Mais l'envoi de l'émissaire n'ayant lieu que le 24, il est peu probable que Drogou eut de ses nouvelles. La situation demeurait donc pour lui floue. Enfin, l'amiral Ven affirme que Drogou n'avait pas la moindre confiance envers ses chefs. Le journal de ce dernier ne permet pas de trancher sur ce point. Le commandant, à la différence de Sevestre, ne fait aucun commentaire sur ses supérieurs militaires. À propos de Pétain, il écrit simplement : « Non pas que j'eusse à propos de ses sentiments personnels le moindre doute ; [...] mais je pensais, avec juste raison je crois que le nom du Maréchal ne servait plus qu'à masquer les personnalités hitlériennes, que comme les autres chefs du gouvernement tombés entre leurs mains il était soumis au régime de la terreur ». Sa décision de quitter Sousse est donc pour lui conforme au testament de Darlan⁵²⁵³. Finalement, Ven demande à ce que Drogou soit relevé de son commandement et mis aux arrêts. Et il n'oublie pas Sevestre, à qui il donne une part de responsabilité dans l'affaire. Il recommande donc à ce que ne lui soit pas transféré le commandement du *Narval*. Enfin, un troisième rapport traite du sujet. Celui-là est écrit par l'amiral Esteva le 30 juin, à l'attention de l'amiral de la flotte et fraîchement ministre de la marine et marine marchande François Darlan. Mais il reprend ce que avaient écrit Lorthioir et Ven dans leurs rapports. Il reproduit d'ailleurs la même erreur que ce dernier, à savoir qu'il situe la destination du *Narval* à Alexandrie. Toutefois, il pointe la responsabilité du commandant de la 11^e division de sous-marin ainsi que celle de tous les services de la marine de Sousse, et demande à ce que soit ouverte une enquête sur le sujet.

Le bilan de cette enquête sera rédigé deux mois plus tard, le 1^{er} septembre, par le tribunal maritime

52 SHD-V-M, TTY 577, Opération Correspondance arrivée 1940, de l'amiral François Darlan reçu par le *Narval*, 20 juin 1940.

53 C'est ainsi que Drogou et son équipage appellent le télégramme envoyé par l'amiral Darlan à l'ensemble de la flotte française le 20 juin 1940, prescrivant de ne pas abandonner le combat avant qu'un gouvernement régulier et indépendant n'en ait donné l'ordre.

permanent de Bizerte⁵⁴. Il bénéficiera pour cela du concours des marins du *Narval* ayant refusé de suivre leur commandant, et ayant été rapatriés entre temps. Déjà, l'enquête reconnaît que le commandant Drogou ne disposait pas de nouvelles précises sur la situation en métropole. C'est ce qui explique l'état d'esprit tant des officiers de marine que des officiers du 1^{er} régiment étranger de cavalerie. Il confirme ensuite que le commandant a quitté le port avant d'avoir eu des nouvelles du messenger envoyé à Bizerte, le discours du général Peyrouton ayant précipité son départ. Il nous apprend aussi que c'est Drogou lui-même qui demanda au chef de la police de la navigation Rouxéville, après que celui-ci lui ait ouvert la passe, de prévenir son supérieur Lorthioir. Il ne s'agissait donc pas d'une dénonciation. Et à propos de l'équipage, il est en accord avec ce qu'affirme Drogou dans son journal : aux hommes est laissé le choix entre partir et rester. Est d'ailleurs précisé le sort de ceux qui choisirent de se faire rapatrier. Ils ont été internés le 5 juillet puis renvoyés vers Alexandrie en deux vagues, d'où ils sont embarqués vers Beyrouth puis Bizerte. L'enquête les exonère donc de toute responsabilité, reconnaissant que le commandant a quitté le port sans les consulter. Aussi, le rapport présente le rôle du consul de France Gauthier dans l'accueil du *Narval*, et surtout à propos du paiement des soldes. Celui-ci, bien que connaissant la réelle raison de la présence du sous-marin à Malte, aurait argué n'avoir reçu aucun ordre du gouvernement français pour considérer les marins comme en escale dans un port ami et ainsi assurer leur rémunération légalement. Enfin, l'enquête révèle que le lieutenant de vaisseau Sevestre et le capitaine Robert sont actuellement à Alexandrie pour chercher à y recruter les marins français présents sur place. Toutefois, le document n'étant pas complet, impossible de savoir quelle sentence leur est réservée, ainsi qu'à tous ceux ayant choisi de ne pas se faire rapatrier. Mais un dernier rapport, rédigé le 4 septembre par l'amiral d'escadre Ollive à l'attention Darlan⁵⁵, et reprenant les conclusions de l'enquête, répond à la question : ils sont condamnés à mort.

La traversée vers Malte ne fut donc pas pour le commandant Drogou sans conséquences. Lui, son second, ainsi que tous ceux qui vont faire le choix de le suivre sont désormais considérés en France comme des traîtres et condamnés en conséquence. D'ailleurs, sa décision de quitter Soussé est très similaire à celle que va prendre Honoré d'Estienne d'Orves quelques jours plus tard. Tous deux n'acceptent pas l'armistice, et choisissent de quitter leurs chefs respectifs pour reprendre la lutte. Quoi qu'il en soit, pèse désormais sur l'équipage du *Narval* la crainte de représailles à l'encontre de leurs familles. Seul le consul de France à Malte, Xavier Gauthier, et alors qu'il est pourtant théoriquement assujéti à Vichy, s'est montré amical et a apporté son soutien aux marins. L'amirauté française semble, elle, avoir pris conscience de la confusion qui régna un temps en Afrique du nord.

54 SHD-V-M, TTY 577, Opération Rapport sur l'appareillage clandestin du *Narval* 1940, du tribunal maritime permanent de Bizerte, fait le 1^{er} septembre 1940

55 Ibidem, du VAE Ollive à l'amiral de la flotte Darlan, le 4 septembre 1940

Le *Narval* reste donc le seul sous-marin de Méditerranée à avoir fait le choix de la Résistance. Côté anglais, l'accueil enthousiaste du premier jour s'est vite transformé en douche froide. L'inspection du 27 est vécu très douloureusement pas le commandant, qui se sent trahi, et qui anticipe les ravages que cela va causer au moral de ses hommes. Et justement pour ces derniers, qui furent entraînés malgré eux dans cette aventure, se pose désormais la question de savoir où se trouve leur devoir.

III. Le problème des effectifs

Le commandant Drogou, son second Sevestre, et le capitaine Robert, très déçus de la tournure de la guerre et du comportement des responsables de l'Afrique du nord, ont fait délibérément le choix de quitter Sousse. Mais en s'embarquant le 24 juin 1940 vers Malte, ils entraînent avec eux une cinquantaine de marins sous leurs ordres. Ce choix, qu'il soit prémédité ou non, néglige donc l'opinion de ces derniers qui se retrouvent contraints d'obéir à l'ordre d'appareillage de leur commandant. Pour les sous-marins français basés en Angleterre et ayant fait le choix gaullien, la situation est différente. En effet, à la suite de l'opération *Catapult*, les Anglais ont saisi tous les navires français - à l'exception du *Rubis* - et conduit leurs équipages dans des camps en attendant leur rapatriement vers la France. Sur les 20000 officiers et marins français alors présents, très peu font le choix de rester. Les rares qui le font doivent alors reformer des équipages pour rejoindre les sous-marins que leur rendent les Anglais. Ces marins-là font donc un choix délibéré. Le cas du *Rubis* est lui différent, puisque, eût égard à ses services rendus à la Royal Navy, les Britanniques acceptèrent de laisser les Français en garder le contrôle. Ses marins et officiers n'eurent donc pas à subir l'outrage de se faire interner. Et l'équipage, qui s'était réuni, fit le choix, à la quasi unanimité, de continuer la lutte. Mais comme pour les autres marins français d'Angleterre, aucun d'eux n'est contraint d'intégrer un sous-marin FNFL.

1. La décision de l'équipage

Après avoir quitté Sousse, le commandant et son second prennent très rapidement conscience de la question des hommes. L'équipage se rend en effet bien compte de l'irrégularité du départ, et plusieurs discussions animées ont cours à bord. Drogou note notamment le visage mécontent du premier-maître Cotonéa, un vétéran de la guerre de 14 et le plus âgé des marins du sous-marin. Sevestre le surprend lui aussi en train d'avoir une conversation animée avec un autre marin. C'est justement le second, dans un discours retranscrit dans son journal, qui apprend à l'ensemble de l'équipage les raisons qui poussèrent le commandant à prendre la mer. Il met en garde ses hommes contre le discours modéré de Marcel Peyrouton, qui ne sert qu'à masquer le drame national et l'ampleur du désastre. Derrière les expressions « d'héroïsme sacré » et « d'honneur [...] satisfait par le sang versé »⁵⁶ se cache un acte de trahison et de lâcheté de la part de ceux qui auraient dû assurer une direction énergique de la guerre. L'armistice, concédé par les

56 SHD-V-M, TTY 577, Dossier Personnel Témoignages 1940, « Journal de Sevestre », Jacques Sevestre, 2 juillet 1940 (prononcé le 25 juin 1940), page 19

Allemands et qui n'est pas encore connu, si ce n'est les dispositions concernant l'Afrique du nord, à savoir qu'elle restera française et qu'elle ne sera pas occupée, ne doit pas être considéré comme définitif. Les Allemands et les Italiens ne manqueront pas, en effet, à la première occasion venue, d'imposer un traité de paix beaucoup plus sévère à l'égard de ce territoire indispensable pour la sécurité de la France. De plus, cette apparente modération doit être comprise comme une manœuvre allemande visant à séparer la France de son allié britannique, qui s'est pourtant proposé pour aider et ravitailler les colonies françaises souhaitant continuer la lutte à ses côtés. Refuser cette proposition reviendrait à trahir l'alliance franco-britannique, et à signifier à toute nation que la France ne fait que peu de cas de la parole donnée. Et une fois l'Angleterre à son tour vaincue, il est certain que la France ne parviendrait jamais à se relever de la domination allemande. Après quoi, Sevestre fait remarquer que le gouvernement de Bordeaux a fait condamner « les déclarations logiques et modérées du général de Gaulle »⁵⁷ à propos de l'immensité et de la force de son empire. Et pour ceux qui ne connaîtraient pas encore l'homme du 18 juin, il fait une brève présentation : il s'agit d'un général qui, ministre de la guerre sous le gouvernement de Paul Raynaud, proposa, en vain, la création de nombreuses formations motorisées, seules selon lui à pouvoir prendre l'ascendant sur les forces adverses. Et il est le seul désormais qui ne se cache pas derrière un mur de silence et qui appelle à continuer la lutte. Le second défend ensuite l'action de son commandant, qui a su prendre les choses en main après dix mois d'inaction, et alors que l'état major semble servir de relai à la propagande allemande en calomniant les alliés anglais. S'il a choisi de partir en catimini, c'est qu'il a craint que ses chefs ne lui donnent l'ordre formel de rester. Enfin, aux marins, il leur expose quels sont leurs devoirs. Le premier est évidemment de refuser de cesser le combat avant qu'un gouvernement légal et indépendant en donne l'ordre, qualité dont le gouvernement de Bordeaux est dépourvu. Le second est leur devoir vis-à-vis de leurs familles. Sevestre est là moins catégorique, et admet que tous ceux ayant des enfants peuvent légitimement hésiter. Il leur recommande alors d'attendre d'arriver à Malte et de choisir avec le commandant la marche à suivre. Mais pour les célibataires - dont Sevestre fait parti -, il n'y a pas d'alternative : abandonner le combat relèverait de la trahison ou de la lâcheté. Drogou, dans son journal, se fait lui aussi le défenseur de cette discrimination de l'équipage. Il justifie cette nécessité par le comportement de nombre de ses hommes. Certains, qui avaient pourtant dénoncé l'inertie des généraux, se retournent en prétendant vouloir revoir leur famille. Ce qui exaspère le plus le commandant est la croyance de certains qu'il suffirait de rentrer chez soi pour reprendre sa vie paisible une fois la guerre terminée, comme si l'occupation allemande s'effectuerait sans privations ni contraintes. Ainsi, pendant la

57 SHD-V-M, TTY 577, Dossier Personnel Témoignages 1940, « Journal de Sevestre », Jacques Sevestre, 2 juillet 1940 (prononcé le 25 juin 1940), page 20

traversée vers Malte, il anticipe une quinzaine de départs dans son équipage, dont une grande partie de gradés.

Le commandant Drogou eut une deuxième fois l'occasion de rencontrer ses hommes après leur arrivée à La Valette. Il leur exposa lui aussi la situation et son intention de rallier le général de Gaulle. Il leur confirma à nouveau son intention de leur laisser le choix entre rester ou se faire rapatrier. Mais cet entretien ne fut pas à la hauteur de ses espoirs. Alors qu'il espérait rallier une quarantaine d'hommes à lui, ils ne furent que vingt-deux à le suivre. Comme lors de la traversée, les partisans du rapatriement mirent en avant des motifs familiaux pour se justifier. Dans son journal, le commandant laisse de nouveau transparaître sa colère. Il n'a que du mépris pour tous « ces rampants avec leur mauvais regard »⁵⁸, qui se satisfont d'avoir sauvé leur vie au prix de la défaite et de la ruine de la France. Il a beau expliquer que retourner au pays ne leur apportera ni la sécurité de leurs familles ni le retour au calme, rien n'y fait. Il s'attelle alors à simplement enregistrer leurs noms et refuse d'avoir le moindre entretien avec eux. Malgré tout, Drogou ne désespère pas totalement de la situation. Il estime que l'exemple des marins anglais et l'accueil chaleureux de l'amiral britannique sauront remonter le moral des plus indécis et les ramener à leur devoir. Les fraternisations qui eurent lieu lors de l'arrivée du *Narval* à Malte le confortent dans ce sens. Il fut finalement, dès le soir de leur arrivée, rassuré. Plusieurs membres de son équipage lui annoncèrent avoir changé d'avis et souhaiter désormais faire partie de l'aventure. Et d'autres encore cherchaient à le rencontrer pour discuter avec lui de ce sujet : « je sentais chez d'autres qui tournaient autour de moi, le désir de me parler de cette question »⁵⁹. Ils furent ainsi sept à lui demander de bien vouloir les rayer de la liste des non-volontaires. Cependant, les événements du 27 juin vont mettre à mal cet enthousiasme. Si le commandant a initialement cru que l'inspection de l'amiral permettrait d'encore accroître ce courant favorable, le saccage du *Narval* qui en résulta eut évidemment un effet dévastateur. Et les explications de l'amiral, bien qu'elles parvinrent à calmer la fureur du commandant, ne furent pas suffisantes pour contenir la colère d'une partie de l'équipage. Le Pacha, au moment de remettre les codes aux anglais, demanda à tous ceux qui l'approuvaient de le suivre sur le pont. Mais, dans son journal, il ne note la présence que de trois de ses hommes. Bien qu'ils furent en réalité plus nombreux à rester avec lui à Malte, sans doute Drogou a-t-il voulu exprimer sa détresse au vu de la tournure qu'avait pris la situation. Par la suite, quand il fut en présence de l'amiral pour lui remettre les codes, il lui exprima son inquiétude quant au moral de son équipage. Ce fut aussi l'occasion de lui demander le rapatriement de tous ceux qui le désiraient, en conformité à la promesse que le commandant avait faite. Comme vu précédemment, cela fut fait à partir du 5

58 François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, op. cit., page 64

59 Ibidem, page 69

juillet.

Ainsi, au soir du 27 juin, soit le lendemain de son arrivée à Malte, le *Narval* se retrouve avec de gros problèmes d'effectifs. Le commandant Drogou n'a pas réussi à rallier à lui, à la différence du *Rubis*, l'intégralité de son équipage. Beaucoup de marins ont choisi de se faire rapatrier à Bizerte. Le commandant et son second, dans leurs journaux, ne nous éclairent pas sur leurs raisons autrement qu'en mettant en avant leur lâcheté ou leur égoïsme. Peut-être ces hommes-là ont-ils réellement cru que la guerre était finie ? Ou bien ils ont sincèrement considéré leur commandant comme un déserteur, et ont refusé de se prêter à son aventure.

2. Le manque d'effectifs

Au début de la guerre, l'équipage du *Narval* était composé de cinquante quatre membres. Mais la combinaison de l'inspection du 27 et de l'attaque de Mer el-Kébir firent que trente d'entre eux choisirent d'être rapatriés⁶⁰. Ils ne sont donc plus qu'une vingtaine à bord. Le sous-marin se retrouve ainsi dans l'incapacité de naviguer, le minimum requis étant, selon Sevestre, de vingt-neuf⁶¹. C'est justement ce dernier qui s'inquiète le plus de cette situation. Il déplore la décision de son commandant d'avoir autorisé son équipage à partir ou rester. Cela revient selon lui à autoriser la désertion, et cela ne saurait être toléré. D'autant plus que désormais, privé de l'équipage minimum requis, le *Narval* se retrouve cloué à quai. Or, la situation tend à se figer et rien ne semble être fait pour y palier. Sevestre a toutefois une explication à cette lenteur⁶². Selon lui, la décision de faire rapatrier une partie de l'équipage a pu faire naître chez les Anglais le doute quant à la réelle volonté des hommes restant à bien vouloir continuer la lutte. Dans l'esprit du second, se priver de ces hommes a inmanquablement rendu l'utilisation du sous-marin impossible, ce qui a pu être interprété par l'amirauté britannique comme un moyen pour les Français de cesser la lutte sans pour autant retourner en France. Celle-ci se retrouve donc à douter de la loyauté des sous-mariniers restants et se refuse à leur donner les moyens de reprendre la mer, de peur qu'ils rallient un port français et se mettent à la disposition des Allemands. Le commandant Drogou ne semble cependant pas partager cette analyse, mais n'explique pas pour autant la lenteur qu'il mit à demander des renforts. Il faut attendre le 1^{er} août pour qu'une première demande d'hommes soit faite. Il s'agit d'un message en anglais transmis par l'amirauté maltaise à l'amirauté FNFL⁶³. Dans celui-ci, sont précisés les postes vacants à pourvoir. Il s'agit de cinq mécaniciens, dont trois brevetés, de trois

60 SHD-V-M TTY 577, Rapport sur l'arrivée du bâtiment au port de la Valette en 40, du consul de France à Malte
Xavier Gauthier, septembre 1940

61 Ibidem, Personnel Correspondance arrivée 1940, du LV Sevestre au LV Drogou, le 28 juillet 1940

62 Ibidem, le 29 juin 1940

63 Ibidem, Opération Collection de messages 1940, de l'amirauté maltaise à l'amirauté FNFL, 1er août 1940

électriciens, dont un breveté, de deux torpilleurs, dont un breveté, de deux timoniers brevetés et d'un canonnier breveté. Et si possible de trois mécaniciens et un chef de quart supplémentaires. Une deuxième demande en hommes sera faite le 7 août, de manière plus informelle, dans une lettre de Drogou au général de Gaulle⁶⁴. Dans celle-ci, il expose la situation du *Narval* et renouvelle son engagement « au seul chef de la France véritable ». Il l'informe qu'il reste à bord l'intégralité de l'état major et vingt-et-un quartiers maîtres et marins. En tout, il écrit qu'il lui manque dix officiers marinières et une vingtaine de marins. Et c'est à son second Sevestre qu'il a confié la tâche de trouver des volontaires. Pour cela, il l'a envoyé à Alexandrie, où se trouve la Force X. Celle-ci, composée d'un cuirassé, de quatre croiseurs, de trois torpilleurs et d'un sous-marin, y est en effet internée depuis que son commandant, l'amiral Godfroy, a choisi de rester fidèle au gouvernement du maréchal. En accord avec la flotte de l'amiral anglais Cunningham qui lui interdit le passage, il choisit de désarmer ses navires en échange de la garantie de garder son commandement sur son escadre. C'est auprès de ce vivier inactif que Sevestre doit trouver des volontaires, qui, à l'image d'Estienne d'Orves, voudraient reprendre la mer. Et ce sont les hommes du seul sous-marin présent, le *Protée*, qui intéressent beaucoup Sevestre. En effet, le sous-marin rallia par erreur l'amiral Godefroy à Alexandrie, après que son commandant ait appris l'entrée en vigueur de l'armistice mais n'ait pas entendu l'ordre de rentrer à Beyrouth. Drogou écrit qu'ensuite, après avoir réuni un équipage au complet, une période d'instruction de quinze jours sera nécessaire pour former tous les marins au maniement d'un sous-marin. C'est l'arsenal de Malte qui, durant ce temps, s'occupera de sa maintenance. Pour ce qui est du matériel, Drogou rapporte que rien ne manque, le stock en torpilles et les munitions étant intacts. Cependant, il est plus préoccupé par l'état du sous-marin qui nécessiterait de grandes réparations avant la fin de l'année. Le commandant conclut sa lettre en répétant la volonté de l'équipage du *Narval* de continuer la lutte.

Les besoins en hommes étant pressants, des solutions durent être trouvées pour y remédier. Comme Drogou l'écrivit au général de Gaulle, Sevestre fut envoyé à Alexandrie pour tenter de rallier les Français volontaires. Bien que les dates de son voyage ne soient pas précisées dans les différents documents disponibles, le départ eut lieu entre le 28 juillet, date à laquelle le second se plaint à son commandant de leur inaction, et le 7 août, moment où ce dernier annonce le voyage à de Gaulle. De son voyage, Sevestre ne fait aucun rapport à son chef, les deux étant alors en froid. Il écrit cependant une lettre au général dans laquelle il l'informe de la situation sur place⁶⁵. Il commence par lui expliquer la raison de sa présence en Égypte. Mais très vite, il lui confie sa déception vis-à-vis des autorités françaises qu'il rencontre. Il dénonce « la grande apathie » générale qui empêche

64 SHD-V-M TTY 577, Opération Rapport sur la situation actuelle du bâtiment 1940, du LV Drogou au général de Gaulle, le 7 août 1940

65 Ibidem, Opération Correspondance arrivée 1940, du LV Sevestre au général de Gaulle

tout redressement moral. Il s'attaque au baron de Benoît [*sic*], membre de la Compagnie universelle du canal de Suez, qu'il accuse de mener un double jeu, à savoir de se faire publiquement reconnaître comme l'ami des Anglais mais en réalité de seulement s'intéresser à la pérennité de son entreprise et au confort des Français vivant sur place. C'est pourtant ce dernier qui préside depuis peu le Comité National Français d'Égypte, une toute petite organisation de seulement soixante-sept membres ayant choisi de refuser l'armistice. Celle-ci s'étant formée dans le but d'être la représentation officielle de la France Libre en Égypte, ainsi que de pouvoir contrebalancer la propagande vichyste en ralliant le maximum de marins français dans leurs rangs⁶⁶. Sevestre leur reproche aussi de s'être formé en réaction au mouvement de de Gaulle, c'est-à-dire pour affirmer leur indépendance vis-à-vis de Londres. Ils se réserveraient ainsi la possibilité de désavouer le général si celui-ci chercherait trop à nuire à leurs intérêts personnels au bénéfice de la cause française. Le second nuance tout de même en précisant qu'il existe malgré tout au Caire des esprits beaucoup plus fiables et énergiques. Peut-être fait-il référence aux quelques marins de la Force X qui choisirent de quitter l'Égypte pour continuer le combat. Mais il conclut en enjoignant le chef de la France libre à ne pas s'associer à la compagnie de Canal, au risque d'avoir à compromettre les intérêts de la France avec les intérêts corporatistes et personnels de ses membres. Aussi, sa lettre ne comprend aucune mention à un quelconque recrutement de marins français. Il faut attendre un message de l'amirauté anglaise pour avoir plus de nouvelles à ce sujet⁶⁷. On y apprend que ce sont quatorze matelots que Sevestre a réussi à convaincre et à envoyer à Malte. Il est précisé que ces hommes n'étant pas tous d'anciens sous-marinières - donc des anciens du *Protée* -, une formation adaptée sera nécessaire pour les faire embarquer. Le message rapporte également que le lieutenant de vaisseau a l'intention de rester quelques temps de plus à Alexandrie dans l'espoir de trouver encore quinze membres supplémentaires. En effet, avec à peu près trente-cinq hommes à Malte, le compte n'y est toujours pas pour manœuvrer le *Narval*, une cinquantaine d'hommes étant nécessaire. Sevestre avait d'ailleurs sollicité l'amirauté anglaise présente à Alexandrie à propos de cette question. Il met notamment en lumière le fait que des marins français se sont déjà engagés dans la Royal Navy et souhaitent désormais rejoindre les rangs gaullistes. Le second demande donc s'il est possible de résilier ces engagements pour leur permettre d'être administrativement rattachés à la marine française libre. Il fait également référence à un convoi de trente-cinq marins partis d'Ismaïlia pour Djibouti et faisant maintenant demi-tour depuis Aden. Il s'agit très certainement du groupe de volontaires français composé entre autre d'Estienne d'Orves, qui, après avoir fait route

66 « Le Comité de la France Libre d'Égypte, par Émile Minost – Fondation de la France Libre », consulté le 5 mai 2021, <https://www.france-libre.net/comite-fl-egypte/>.

67 SHD-V-M TTY 577, Opération Collection de messages 1940, de l'amirauté anglaise en Egypte à l'amirauté anglaise à Malte

vers la Somalie française dans l'espoir d'y trouver un territoire anti-vichyste, dut entreprendre un périlleux voyage de deux mois en Afrique avant de parvenir à rejoindre de Gaulle à Londres⁶⁸. Sevestre demande donc à pouvoir contacter ces hommes afin de compléter son équipage. Enfin, un communiqué anglais annonce le dernier apport en hommes du *Narval*⁶⁹. Il s'agit de treize marins qui quittent l'Angleterre pour arriver à Malte à la mi-septembre. Cependant, rien de plus n'est précisé. Il faut attendre une lettre de Drogou à l'amiral Muselier pour avoir plus de précisions à ce sujet⁷⁰. Dans celle-ci, qui date du 15 novembre 1940, le commandant fait un rapport détaillé sur la situation de son sous-marin. Il confie avoir bien reçu un détachement de quinze - et non pas treize - marins commandé par l'aspirant Le Landais, ce qui lui permet désormais d'avoir suffisamment d'hommes pour permettre au *Narval* de prendre la mer. Il détaille ensuite plus spécifiquement cet équipage. Il y a en tout huit officiers marinières, dont six affiliés FFL, et deux, encore sous contrat dans la Royal Navy, parce qu'issus d'Alexandrie. Les quartiers maîtres et marins sont eux quarante-huit, dont trente FFL (dix-huit issus de l'ancien équipage et douze venus d'Angleterre) et dix-huit engagés dans la marine anglaise. Ce sont donc cinquante-six hommes sur lesquels peut compter le sous-marin. Seuls quelques bras supplémentaires seraient nécessaires pour parvenir à composer un deuxième équipage, mais le compte est déjà amplement suffisant. Et comme Sevestre le fit avant lui, il redemande quelles dispositions il doit prendre à l'égard de ces marins qui ont déjà souscrit à un engagement dans la marine anglaise. Il précise que selon lui, ce contrat était automatiquement résilié suite à un recrutement dans les FNFL. Mais il ne put obtenir aucune confirmation orale ou écrite.

Ainsi, le choix du commandant Drogou de quitter la Tunisie pour gagner Malte ne fut pas apprécié de la même manière par tout l'équipage. Si l'intégralité de son état-major partageait son analyse de maintenir le sous-marin dans le conflit coûte que coûte, beaucoup des matelots choisirent de ne pas les accompagner. Pourtant, une fois à La Valette, et ayant vu le courage et la combativité des marins anglais, certains se rétractèrent et choisirent de rester. Mais l'inspection du 27 juin, suivie de l'attaque de Mer el-Kébir, eurent un effet dévastateur sur le moral de ces derniers. Ils prétextèrent alors leur souhait de retourner voir leurs familles et de les protéger de l'occupation allemande pour se faire rapatrier, comme leur commandant le leur proposait. Il en résulta pour lui beaucoup de colère et d'amertume, qu'il retranscrit dans son journal. Le *Narval* se retrouva donc confronté à de graves problèmes de sous-effectifs, qui mirent plusieurs mois à se résorber. Ce fut Sevestre qui, du

68 « Honoré ESTIENNE D'ORVES (d') », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 6 mai 2021, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/honore-estienne-dorves-d>.

69 SHD-V-M TTY 577, Opération Collection de messages 1940, transmis de l'amirauté anglaise à Malte au SM Narval, le 15 septembre 1940

70 Ibidem, Opération Rapport sur la situation actuelle du bâtiment 1940, du CC Drogou à l'amiral Muselier, 15 novembre 1940

moins dans sa correspondance, sembla le plus s'en inquiéter. Dépêché à Alexandrie à la rencontre des marins de la Force X, il parvint à contacter des volontaires et à les ramener à La Valette. Il fallut ensuite attendre la mi-septembre pour que quinze marins supplémentaires arrivent d'Angleterre pour définitivement compléter l'équipage. Celui-ci était désormais d'origine beaucoup plus diverse. En effet, en 1939, 51 % d'entre eux résidaient en Bretagne ou dans les départements littoraux du Nord de la France⁷¹. Ils ne seront plus que 38 % en décembre 1940. Et après avoir reçu la formation et l'entraînement nécessaires, ils sont donc cinquante-six marins français à Malte qui peuvent permettre au sous-marin de remplir les missions que leur confieront les Anglais.

Lieu de résidence des marins du Narval (octobre 1939)	
Finistère	17
Tunisie	6
Côtes-d'Armor	5
Morbihan	4
Algérie	4
Île de France	2
Maroc	1
Alpes Maritimes	1
Aube	1
Aude	1
Charente	1
Charente-Maritime	1
Eure	1
Essonne	1
Gironde	1
Ille-et-Vilaine	1
Loire-Atlantique	1
Nièvre	1
Marne	1
Meurthe et Moselle	1
Tarn-et-Garonne	1
Vienne	1

Lieu de résidence des marins disparus du Narval (décembre 1940)	
Finistère	7
Côtes-d'Armor	4
Île de France	4
Calvados	3
Seine-et-Oise	3
Loire-Atlantique	2
Manche	2
Marne	2
Maroc	2
Nord	2
Pas-de-Calais	2
Somme	2
Tunisie	2
Algérie	1
Ardèche	1
Aube	1
Égypte	1
Eure	1
Haut-Rhin	1
Inconnu	1
Maine-et-Loire	1
Meurthe et Moselle	1
Morbihan	1
Nièvre	1
Val-de-Marne	1
Vaucluse	1

71 Correspond aux départements du Calvados, de la Manche, d'Ille-et-Vilaine, des Côtes d'Armor, du Finistère, du Morbihan et de Loire Atlantique.

IV. Le sous-marin

Le *Narval* est, en 1940, un vieux bâtiment issu du programme C4, datant d'une loi programme de 1922. Il s'agit d'un sous-marin de grande patrouille, c'est-à-dire capable d'évoluer en autonomie dans les océans. Sa conception est le fruit des études faites par les ingénieurs français suite à la saisie de U-Boote allemands à la fin de la Première Guerre mondiale. Mais ces submersibles-là avaient été pensés pour s'attaquer aux lignes de communications britanniques et mener une guerre sous-marine à outrance. Or, après les années 1920 faisant, la France n'envisage pas ce genre de conflit contre l'Allemagne. Au contraire, elle souhaite disposer d'appareils capables d'intervenir dans des espaces plus resserrés et moins profonds - la mer Méditerranée - afin de protéger ses propres lignes de communications. La Marine française aura la charge de défendre le transport des troupes de l'Afrique vers la Métropole des Italiens, alors que les Anglais devront mettre en place un blocus contre l'Allemagne et défendre leurs propres lignes de communications dans l'Atlantique. C'est donc à Léon Roquebert que va échoir la charge de concevoir des sous-marins capables de répondre à ces contraintes. Né à Paris, en 1880, dans une famille de tradition maritime, il intègre l'école polytechnique à 19 ans, avant d'être affecté à l'arsenal de Cherbourg, d'où il va concevoir les plans d'une quarantaine de sous-marins. Pour cela, et parce qu'il va garder son poste pendant près de vingt ans, il sera considéré comme le père de la nouvelle flotte sous-marine française⁷².

1. La vie à bord d'un sous-marin

La vie à bord d'un sous-marin se caractérise avant tout par l'isolement et l'étroitesse de l'espace de travail. Mais Drogou et Sevestre, dans leurs journaux, n'abordent pas ce sujet. Ils s'attardent plutôt à décrire les événements qu'ils traversent, mais pas l'espace dans lequel ils vivent. Leurs écrits ne permettent donc pas de comprendre leurs conditions de travail. Pour le faire, il faut chercher d'autres ouvrages qui traitent de ce sujet. Et justement, Étienne Schlumberger, dans son livre *L'honneur et les rebelles de la marine française 1939-1944*⁷³ le présente très bien. Ingénieur, il a travaillé à l'entretien et à la réparation de sous-marins à l'arsenal de Cherbourg. Il en maîtrise donc très bien le fonctionnement technique. Son sous-marin, la *Junon*, dans lequel il embarque en février 1942 comme second, puis dont il devient le commandant, en mars de l'année suivante, est très similaire au *Narval*. Il est simplement plus petit et comporte un équipage plus restreint que ce

72 Le Masson et Dousset, *Les sous-marins français des origines (1863) à nos jours*, page 158.

73 Schlumberger et Schlumberger, *L'honneur et les rebelles de la Marine française*, op. cit.

dernier. Mais il est possible de transposer ce qu'il écrit à propos de la vie à bord d'un sous-marin aux conditions que connurent les exilés français de Malte.

a. Vivre dans un sous-marin

Dans son livre, Schlumberger commence par décrire l'essentiel : respirer. En plongée, l'air est confiné et ne reste respirable qu'à l'aide d'absorbants de gaz carbonique. Il n'est renouvelé que lors des remontées à la surface. C'est pour cette raison que l'essentiel de l'activité des sous-marins ne s'effectue que lorsque le sous-marin est en surface. La plongée reste réservée aux moments de repos, moins gourmands en oxygène. Et le sous-marin devant rester discret, les remontées se font de nuit, le plus loin possible des côtes. Le rythme de vie à bord est donc inversé par rapport à la normale : forte activité de nuit et période de repos de jour. Ces périodes sont justement l'occasion pour l'équipage de sortir à l'air libre et de fumer s'ils le souhaitent. Autrement, cela leur est évidemment interdit à l'intérieur du bâtiment, le risque d'explosion étant trop important. Mais sortir du sous-marin et aller sur la baignoire, c'est aussi prendre le risque d'aller respirer d'un peu trop près les embruns et les vagues et d'en ressortir trempé et frigorifié. L'intérieur du sous-marin n'est pas en reste puisque le sol est constamment humide, et les passages trop étroits pour permettre à l'équipage de se déplacer sans en permanence se heurter aux parois. Ce à quoi s'ajoutent des toilettes dont le contenu à parfois du mal à s'évacuer, rendant l'espace particulièrement nauséabond. Vivre dans un sous-marin n'a donc rien de confortable, et le travail doit s'organiser dans ces conditions. Celui-ci est fait selon un système de quart : chacun doit effectuer un certain nombre d'heures de service, de jour et de nuit, durant lesquelles le sous-marinier accomplit les tâches quotidiennes, ou est placé en attente à des postes stratégiques nécessitant d'être instantanément disponibles en cas d'alerte. En ce qui concerne la *Junon*, l'équipage se compose de quarante-cinq hommes, plus trois Anglais - et une mascotte -, répartis comme suit : un maître mécanicien et deux matelots aux diesels, chargés de l'entretien et des réparations ; un maître électricien et un matelot aux moteurs électriques ; l'officier de quart et deux navigateurs à la navigation ; trois barreurs au central ; et en cas de combat, le commandant dans le kiosque à observer au périscope et le second au central contrôlant la stabilité et la sécurité du bâtiment. S'ajoutent à eux deux canonnières, un fusilier, un radio, un cuisinier, un maître d'hôtel, un timonier, et encore plusieurs quartiers-maîtres et matelots⁷⁴. Schlumberger se consacre ensuite à présenter la question de la nourriture. Pour ce qui est des repas, solides ou liquides, ce sont dix tonnes de denrées qui sont embarquées juste avant le départ, et qui sont stockées dans tous les interstices possibles. Elle est préparée dans une cuisine de

74 Schlumberger et Schlumberger, *L'honneur et les rebelles de la Marine française*, op. cit. pages 58, 59 et 60.

moins de 3m², sans réfrigérateur, et disposant de seulement une cuisinière électrique. Le cuisinier français va devoir nourrir l'ensemble de l'équipage durant toute la mission, soit plus de mille repas par semaine. Dans les premiers jours, il s'agira de nourriture fraîche. Mais rapidement, les produits en boîte et déshydratés prennent la suite. Puis en fin de mission, il ne reste que ce que l'équipage apprécie le moins, à savoir, selon Schlumberger, « la langue en boîte, les corned beef, les pommes de terre déshydratées ». Malgré tout, il estime que les sous-marinières ne sont pas à plaindre. Avec les aviateurs, ils bénéficient de la réputation de mener un travail éprouvant et à risque, ce qui leur autorise certains privilèges culinaires. Ils ont donc droit à du bon vin, du lard, des oranges, et tout ce que les prises de guerre peuvent ramener, luxe dont le commun des Anglais ne bénéficient même pas. Le commandant de la *Junon* détaille ensuite les questions d'hygiène. Elle est simple, puisque l'eau est une ressource trop précieuse, les marins n'ont pas la possibilité de se doucher ou de se raser. Au mieux, peuvent-ils parfois se brosser les dents. Toutefois, toutes les professions à bord du sous-mersible ne sont pas touchées de la même manière par la crasse. Les plus chanceux sont les électriciens. Les contraintes du métier faisant, ils bénéficient d'une « atmosphère de clinique » et d'un environnement de travail à la propreté irréprochable. Au pire, ont-ils quelque fois à respirer les émanations toxiques des batteries. Mais ils profitent d'un environnement largement plus propre que les mécaniciens diesels, qui doivent eux ramper dans toutes les parties inaccessibles du vaisseau, en baignant dans l'huile, le gasoil et les fumées nocives. Le commandant et les officiers ne sont, eux aussi, pas en reste, puisque que, postés sur la baignoire, ils ont à subir les caprices des conditions météorologiques et de la mer. Ils bénéficient donc d'un équipement adéquat : un ciré, trois chandails superposés, des bottes et des gants imperméables, un passe-montagne et un chapeau. Et même malgré cela, rien n'empêche l'eau glacée de s'infiltrer à travers les vêtements. Mais Schlumberger conclut qu'au terme des missions, les marins parvenaient toujours à garder une tenue et une allure correcte pour l'inspection finale à terre. Enfin, il termine son exposé en traitant de la question du sommeil et des distractions. Pour ce qui est de dormir, les conditions sont spartiates, sur une bannette, bien trop courte, atteignable après quelques acrobaties, parfois agrémentées de gouttes tombant du plafond. Le tout étant évidemment interrompu par les pannes et les alertes. Pour les loisirs, ils sont simples : lecture, chants et dominos.

b. Les questions médicales dans un sous-marin

Un point que le commandant de la *Junon* n'aborde cependant pas est celui de la médecine à bord. Dans les sous-marins, il n'y a évidemment pas de médecins. Il faut donc se contenter de la médecine de papier. Pour en savoir plus, il faut chercher dans les archives de médecine navales. Mais dans

celles-ci, ce qui intéresse beaucoup les médecins est la question de la salubrité de l'air, à savoir quelles sont les mesures à prendre pour maintenir l'air respirable⁷⁵. La respiration entraîne en effet une diminution de la quantité d'oxygène dans l'air et une augmentation d'acide carbonique et de vapeur d'eau. Les ingénieurs doivent donc veiller à maintenir ces gaz dans des proportions correctes, le premier ayant la fâcheuse tendance à s'enflammer en présence de l'hydrogène que produisent les accumulateurs, et le second à être toxique. Les machines sont, elles aussi, une source de pollution de l'air, puisque en plus de l'hydrogène, elles produisent des vapeurs d'acide sulfurique, du chlore et de l'oxyde de carbone. Tout cela entraîne chez les marins des intoxications aux conséquences diverses, parfois mortelles : vomissements, diarrhées, hématuries (présence de sang dans les urines), ictères (jaunisse). Le bruit et les vibrations peuvent aussi avoir des effets délétères sur la santé des marins. L'article conclut en recommandant de ne pas accepter toutes les recrues pouvant être sujettes à « des maladies du cœur, des reins, des voies respiratoires, ceux atteints de syphilis, d'otite, d'une lésion du naso-pharynx pouvant gêner la respiration, d'une maladie des voies digestives, d'ozène ou de bromhidrose pouvant incommoder l'entourage, enfin tous les névrosés et les hommes présentant le moindre indice d'un trouble mental ». En somme, l'état physique du matelot doit être parfait. Ils ne devraient d'ailleurs pas poursuivre leurs carrières après dix ans dans un sous-marin. Les médecins s'intéressent aussi beaucoup aux maladies et complications qui pourraient survenir dans un sous-marin durant une mission de plusieurs mois. Un recensement est donc fait en 1937 après une croisière de trois mois des sous-marins *Actéon* et *Protée*⁷⁶. Pour ce dernier seulement, furent relevés, entre autres, quatre otites, six maladies des voies respiratoires, huit cas de petits traumatismes et plaies légères, neuf petites suppurations et onze maladies de l'appareil digestif. Mais tous ces cas furent jugés bénins par le rapport. Ce qui suscita beaucoup d'interrogations fut plutôt neuf cas de « fatigue générale ». Parmi les symptômes observés, on retrouve des courbatures, des vertiges, des éblouissements ou de la pâleur. Après examen, il fut rapporté que les marins sujets à cette fatigue étaient atteints d'une anémie et d'une hyperleucocytose (augmentation du nombre de globules blancs). Furent donc cherchées les causes de ces troubles. Ce sont les hydrocarbures qui furent désignés coupables, en raison des émanations qu'ils produisaient lors de leur combustion. Le rapport appela donc à ce que soit renforcé le système de ventilation des sous-marins. Un autre article aborde brièvement la question du chauffage⁷⁷. Il est

75 L. Brodier, « Hygiène des sous-marins », Paris médical - La semaine du clinicien, 1919, <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?do=page&cote=111502x1919x34&p=356>.

76 Malavoy, « Rapport médical de fin de croisière des sous-marins "Portée" et "Actéon" », Archives de médecine et pharmacie navales, 127 (1937), <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?do=feuilleter-resultats&chapitre=sous-marins&cote=90156&dico=perio&numero-resultat=219>.

77 Langlois, « Les conditions hygiéniques à bord des sous-marins », La presse médicale, 1905, <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?do=feuilleter-resultats&chapitre=sous->

admis que le contact du sous-marin à celui de l'eau froide de la mer peut faire baisser la température ambiante. Mais, la chaleur dégagée par les hommes et les machines reste suffisante pour se dispenser d'y ajouter un chauffage électrique. Inutile donc de surcharger les ingénieurs avec cette problématique.

c. Les effets de l'ennui et de l'isolement dans le *Narval*

Comme dit précédemment, les journaux de Drogou et Sevestre ne nous donnent pas les moyens de définir quelle a été leur vie en tant que sous-marinière. Cependant, leurs écrits permettent de mettre en lumière un élément important : leur isolement vis-à-vis du reste de la France libre. Seul sous-marin français gaulliste présent en Méditerranée, ils n'ont que très peu de nouvelles des activités des Français de Londres. D'ailleurs, dans sa lettre au général de Gaulle⁷⁸, le commandant, lui, fait état de cette problématique. Ignorant le fonctionnement, la composition et l'activité des FNFL, il demande des précisions à ce sujet. La réponse n'arrive que le 10 octobre⁷⁹. Drogou - qui est entre temps promu capitaine de corvette - y reçoit un bref organigramme de l'état major. Il est aussi informé de la liste des navires ayant été armés pour continuer la lutte. De plus, il apprend que plusieurs écoles furent mises en place en Angleterre afin de former les futurs marins et ingénieurs. Et enfin, à propos de la question de la reconstitution de son équipage, Drogou se voit habilité, au titre de Commandant Supérieur des Français à Malte, à prendre toutes les décisions nécessaires. Il peut ainsi s'occuper lui-même du recrutement sans avoir à attendre de quelconques retours de Londres à ce sujet. Un autre élément que mettent en lumière les écrits du commandant et de son second est l'ambiance incertaine qu'il règne à bord du sous-marin. Et il semble qu'elle soit parfois mauvaise. Déjà entre Drogou et Sevestre, la question des hommes a empoisonné leurs relations. À tel point que ce dernier ne parvient plus à communiquer avec son chef autrement que par lettres, alors que les deux séjournent pourtant ensemble à Malte. Dans une lettre du 29 juin⁸⁰, soit trois jours seulement après leur arrivée à La Valette, il lui reproche de ne pas avoir donné d'emblée les codes de communications français aux Anglais, alors même que cela aurait été la meilleure solution pour contrer la propagande de Bordeaux et ainsi rallier un maximum de navires. Mais ce dont il le blâme encore plus vertement est sa décision d'avoir laissé le choix à l'équipage entre partir ou rester. Pour lui, faire cela revient à reconnaître le gouvernement de Bordeaux et à laisser planer le doute chez les Anglais quant à leur réelle volonté de se battre. Cela a aussi créé de la confusion dans l'esprit de

marins&cote=&dico=perio&numero-resultat=35.

78 SHD-V-M TTY 577, Opération Rapport sur la situation actuelle du bâtiment 1940, du LV Drogou au général de Gaulle, le 7 août 1940

79 Ibidem, Opération Correspondance arrivée 1940, au CC Drogou, 10 octobre 1940

80 Ibidem, du LV Sevestre au LV Drogou, le 29 juin 1940

l'équipage qui se demande désormais où est la légalité. Drogou avait, en effet, fait savoir que le *Narval* était en escale à Malte afin que le consulat local puisse assurer régulièrement la solde des marins. Or, selon Sevestre, cela entre en contradiction avec la déclaration d'allégeance faite à de Gaulle. Pour y remédier, il demande au commandant de réaffirmer devant l'amiral anglais sa volonté de poursuivre le conflit et de garder l'équipage au complet, du moins jusqu'à ce que des volontaires venus d'ailleurs puissent effectuer les remplacements nécessaires. Sinon, le sous-marin restera à croupir au fond du port. À ces demandes, les archives ne conservent pas de réponses de Drogou. Toutefois, sur la lettre de son second, sont présents des commentaires au crayon du Pacha. À propos de la décision de laisser le choix aux hommes entre partir ou rester, il écrit que Sevestre avait proposé la même chose lors de leur traversée depuis Sousse. Il insiste même : « Cette déclaration a jailli spontanément de vous, sans aucune demande de ma part ». Et le commandant répète cette anecdote avec plus de précision dans son journal. Par la suite, le conflit entre les deux hommes ne semble pas se calmer. En effet, un mois plus tard, le 28 juillet, le second, qui est toujours à Malte, écrit une deuxième lettre⁸¹. Il regrette de ne pas avoir encore été envoyé à Alexandrie recruter des volontaires, malgré sa demande. Aussi, véritable pied de nez à son commandant, il affirme, « pour que la situation soit parfaitement clair [sic] », se considérer sous l'autorité de l'amiral anglais. Et si, pour se rendre en Égypte, celui-ci lui demanderait de souscrire à un engagement dans la Royal Navy, il écrit être parfaitement disposé à le faire. Malgré tout, la querelle entre les deux officiers va progressivement s'éteindre. Dans une lettre que Sevestre écrit le 19 octobre à son « vieux »⁸², il présente son commandant comme un « type épatant ». Ce dernier enterre aussi la hache de guerre et rapporte dans son journal que cette histoire « appartient maintenant au domaine des choses oubliées »⁸³. Cependant, il reste dans le sous-marin de graves problèmes de discipline. Sevestre s'en plaignait déjà au mois de juin alors que l'équipage venait à peine d'arriver à Malte, mais même le renouvellement qui vint ensuite n'y fit rien. Dans sa lettre du 15 novembre à l'amiral Muselier, Drogou apprend à ce dernier le renvoi à terre de quatre marins en raison de leur comportement. Ils seront prochainement ramenés en Angleterre. De même, il l'informe qu'il a infligé au quartier-maître radio Houmeau une peine de soixante jours de prison en raison d'injures proférées à l'encontre de Sevestre et de l'ingénieur mécanicien Paul Rimbaud. Il demande à ce qu'il soit lui aussi renvoyé des FNFL. Il revient dans son journal sur ces événements. Il écrit que son équipage lui pose beaucoup de soucis en se livrant à d'incessantes chamailleries aux conséquences dangereuses pour le moral. Il se désole de constater que ses hommes sont pourtant tous des volontaires, et en arrive à penser qu'ils avaient fait ce choix « à cause des intérêts matériels

81 SHD-V-M TTY 577, Opération Correspondance arrivée 1940, du LV Sevestre au LV Drogou, le 28 juillet 1940

82 Ibidem, du LV Sevestre à son « vieux », le 19 octobre 1940

83 François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940, op. cit.*, page 53

que cela leur procurerait, et espérant que les dangers seraient nuls ». Cette analyse semble terriblement faire écho à ce que Sevestre écrit dans son journal à propos de l'affaiblissement moral de la jeunesse. D'ailleurs, Drogou ne cache pas s'inspirer de son second, puisqu'il tire de lui le qualificatif pour désigner ses hommes : « voyous resquilleurs ». Il écrit donc un discours à l'intention de son équipage⁸⁴. Dans celui-ci, il énumère les probables raisons qui expliqueraient le mécontentement général. Comportement des officiers ? Solde ? Habillement ? Nourriture ? Difficulté du travail ? Il balaye tous ces motifs, estimant que lui et son état-major se sont suffisamment démenés pour répondre à chacun d'entre eux. Alors, il en arrive à les interroger sur leur engagement dans les FNFL. Il leur rappelle que celui-ci a, au vu des circonstances, une signification particulière, presque religieuse. Drogou, fervent chrétien, emploie les mots de « croisade », de zèle et de « foi ». Dans ces conditions, aucun fléchissement n'est tolérable. Il serait honteux de donner aux Anglais une image de débauche et de défaillance du sous-marin. En conséquence, Drogou ordonne à l'équipage, en plus des sanctions prises à l'encontre de cinq marins, de se ressaisir et d'avoir un comportement digne de la grande cause qu'ils ont choisi de suivre.

Ainsi, servir à bord d'un sous-marin c'est accepter des conditions de vie difficiles, une vie à bord faite de crasse et d'exiguïté. Schlumberger, jeune sous-marinier, s'est plus attaché à décrire les éléments de son quotidien. À l'inverse, Sevestre et Drogou sont plus anciens dans le métier, notamment ce dernier qui a déjà servi sur l'*Argo*, l'*Oréade*, le *Monge* et l'*Orion*, et qui commande le *Narval* depuis février 1940⁸⁵. Ils sont donc moins prompts à décrire leurs activités journalières. Ils s'intéressent plus à des situations qu'ils considèrent comme anormales, notamment le comportement de certains de leurs hommes. Pour autant, il faut aussi comprendre cette différence par l'éloignement temporel qui sépare la rédaction de ces deux récits. Schlumberger publie en 2004, et son ouvrage vise à préserver l'honneur de la marine française libre. Il le dit lui-même : « C'était sans plus, une plaidoirie de la défense s'opposant à celle de l'amiral Auphan et d'autres »⁸⁶. Il met donc en avant l'esprit d'héroïsme et de camaraderie qui régnait autour de lui. Drogou et Sevestre n'écrivent pas dans le même but. Ils écrivent pour eux-mêmes et leurs proches, pas pour régler leurs comptes avec l'historiographie vichyste. Ils sont sévères envers leurs hommes car ils constatent que leur comportement n'est pas digne de l'engagement auquel ils ont souscrit. Mais leur témoignage, écrit à chaud, reste utile puisqu'il atteste de l'ambiance qui prévalait à bord du *Narval* lors de la seconde moitié de 1940.

84 SHD-V-M TTY 577, Personnel Témoignages 1940, Discours de Drogou à son équipage

85 Emile Chaline et Pierre Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, 1998, page 178.

86 Schlumberger et Schlumberger, *L'honneur et les rebelles de la Marine française*, page 95.

2. Deux missions sans gloire mais pas sans risques

À la mi-septembre, le *Narval* dispose enfin de l'équipage nécessaire pour reprendre ses missions en mer. De sa première patrouille, les archives ne conservent pas beaucoup d'informations. Un rapport anglais rapporte que le sous-marin est de retour à Malte le 7 octobre⁸⁷. Mais aucune information supplémentaire n'est donnée, si ce n'est qu'il était accompagné, du moins lors de sa sortie du port le 25 septembre, du sous-marin anglais *Rorqual*⁸⁸. La patrouille s'est donc sûrement déroulée sans accrocs ni contacts avec l'ennemi. À l'inverse, le récit de la deuxième mission a laissé beaucoup plus de traces. C'est en anglais et à l'amiral britannique à Malte que le commandant livre le plus de détails⁸⁹. Il rapporte qu'il était parti de Malte le 25 octobre pour patrouiller dans une zone principalement comprise entre les îles de Lampedusa et de Kerkennah (au large des côtes tunisiennes, directement à l'est de Sfax), avant de rentrer le 3 novembre. Il n'y eut aucune activité navale à signaler durant les premiers jours, mais le sous-marin avait souffert d'une multitude de défaillances électriques, en raison, selon Drogou, de la mauvaise isolation. En conséquence, il dut faire reposer le sous-marin sur le fond de la mer pendant plusieurs heures afin d'effectuer les réparations nécessaires. Ce n'est que le 1^{er} novembre qu'il observa pour la première fois de l'activité en surface. Il s'agissait d'un cargo - probablement italien - de moyen tonnage, voyageant tous feux éteints. Drogou choisit alors de le prendre en chasse et de se positionner face à lui afin de bénéficier d'un meilleur angle de tir. Mais avant d'avoir pu tenter quoi que ce soit, un deuxième navire, immédiatement identifié comme étant un destroyer, fut repéré. Celui-ci, se déplaçant en zigzag - pour échapper à un éventuel torpillage -, semblait prendre la même direction que le *Narval*. Le commandant choisit donc de plonger et de se positionner de manière à placer le cargo entre lui et le navire de guerre. Durant la manœuvre, un troisième navire fut entendu en surface. Considérant toutefois le danger comme encore lointain, ordre fut donné de faire remonter le *Narval*. Mais avant même d'avoir pu atteindre la surface, le premier destroyer s'était de nouveau fait entendre. Drogou ordonna donc de replonger immédiatement. Et après avoir attendu quelques instants, il fit émerger le sous-marin afin de pouvoir observer le convoi ennemi. Dans son rapport, le capitaine de corvette écrit que c'est à ce moment qu'un grave incident secoua le sous-marin. Il en fait d'ailleurs état dans une annexe séparée⁹⁰. Dans celle-ci, il écrit qu'après avoir fait sortir le bâtiment hors des flots, il est monté lui-même dans le kiosque afin d'évaluer la situation. Mais, sans prévenir, le sous-marin s'est enfoncé de nouveau dans les profondeurs, faisant s'engouffrer un déluge d'eau à l'intérieur.

87 SHD-V-M TTY 577, Opération Collection de messages 1940, de l'amirauté anglaise à Malte, le 7 octobre 1940

88 Ibidem, Dossier Perte du bâtiment, du Foreign Office, le 5 novembre 1941

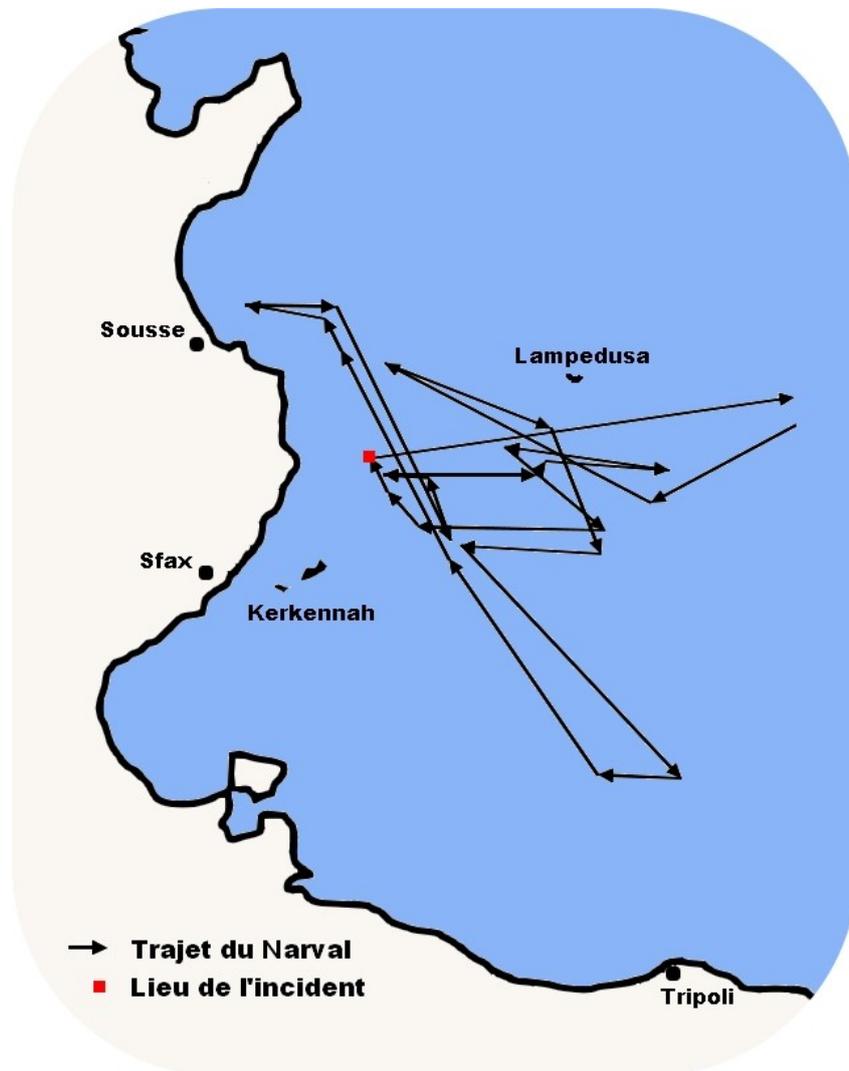
89 Ibidem, Opération Rapports de patrouille 1940, du CC Drogou, « Rapport de patrouille pour la mission du 25 octobre au 3 novembre » le 4 novembre 1940

90 Ibidem, du CC Drogou, « Rapport d'incident », le 4 novembre 1940

Dans l'urgence, le commandant essaya de refermer le panneau de sortie, mais par malchance son bras se retrouva bloqué dans la trappe. Et malgré l'aide de l'enseigne de vaisseau Bouet, également présent sur les lieux, il ne parvint pas à s'en dégager. Ils durent attendre pour que le sous-marin remonte enfin et que son bras soit dégagé. Ce n'est qu'une fois sauvé qu'il put reprendre contact avec l'équipage resté à l'intérieur et se faire expliquer les raisons de l'incident. C'est en réalité Drogou qui, en quittant son poste pour se rendre à l'extérieur, actionna par mégarde le klaxon d'alerte. Entendant cela, l'équipage fit, conformément à son entraînement, plonger le bâtiment. Et c'est par chance que la catastrophe fut évitée. En effet, Bouet avait compris la situation et en avait informé la salle des commandes et son chef. Bien que ce dernier ne l'ait pas entendu, son appel n'avait pas été vain. Il avait, en effet, été perçu par le quartier-maître Fève qui parvint à fermer rapidement l'accès à la salle des commandes et évita ainsi que l'inondation s'y répande. Ce sont ensuite Sevestre, l'ingénieur mécanicien Rimbaud et le premier-maître mécanicien Iltis qui sauvèrent le bâtiment en le faisant remonter. Mais dans l'aventure, celui-ci avait subi de nombreux dégâts. Déjà, Drogou rapporte que durant la poursuite contre le cargo, les moteurs diesels avaient projeté beaucoup d'étincelles. Des problèmes d'huile causèrent aussi de nombreux soucis au sous-marin, puisqu'ils l'avaient rendu beaucoup plus bruyant que ce qu'il devait être en temps normal. Ensuite, l'infiltration révéla que certaines trappes normalement étanches avaient cédé sous la pression de l'eau. Et justement cette dernière avait causé une multitude de dégâts. Les batteries arrières à l'arrêt nécessitèrent d'être en partie démontées pour pouvoir les nettoyer et les vérifier. Les lumières du kiosque furent, elles aussi, inutilisables, des changements de câbles étant à prévoir. Le commandant prévint donc les réparations pour une durée de trois à quatre semaines. Mais le rapport est aussi l'occasion pour lui de souligner le courage de son équipage. Il cite nommément sept d'entre eux pour leurs actions décisives dans le sauvetage du bâtiment : Bouet, Fève, Iltis, Leroy, Rimbaud, Sevestre et Simon.

Le bilan de ces deux missions est donc mitigé. La première fut vraisemblablement calme, aucun incident, ni combat, n'étant à signaler. Elle fut tout de même l'occasion pour le *Narval* de reprendre la mer après plus de deux mois d'inactivité. Ce fut aussi pour l'équipage nouvellement reformé du sous-marin l'occasion d'apprendre à travailler ensemble dans les toutes nouvelles FNFL. La deuxième mission fut, elle, plus chaotique. Certes, un cargo italien avait été aperçu, mais il était parvenu à prendre la fuite - Drogou ironise d'ailleurs à trois reprises dans son journal de cette tendance qu'avait la flotte italienne à fuir les combats. Le sous-marin s'était, lui, sorti d'une situation dangereuse, mais il était désormais dans un piteux état. Il n'était d'ailleurs pas particulièrement plus vaillant auparavant, en témoignent les nombreux problèmes techniques qu'il eut à subir durant le voyage. Mis en chantier en 1922, le *Narval* est véritablement un vieux sous-

marin en 1939, et ce malgré la refonte dont il a bénéficié en 1936. Drogou, dans sa lettre à Muselier, prévient justement que de grandes réparations sont à prévoir, au plus tard à la fin janvier 1941. Ce sont les moteurs diesels et les câblages électriques qui nécessiteront le plus d'attention. L'équipage s'est lui montré particulièrement vaillant durant cette épreuve. À la seule lecture du rapport d'incident, difficile de se douter que le commandant eut à se plaindre de son comportement quelques jours plus tard.



V. Perte et redécouverte du *Narval*

Le *Narval* rentre à Malte le 3 novembre 1940, au terme de sa deuxième mission. Bien qu'il puisse toujours naviguer, il est sérieusement endommagé et nécessite des réparations pour pouvoir espérer reprendre la mer dans de bonnes conditions. Son commandant prévoit que trois à quatre semaines seront nécessaires pour cela. Finalement, son calcul n'est pas mauvais puisque le sous-marin repart pour une troisième croisière le 2 décembre. Comme lors des fois précédentes, il est envoyé en patrouille au large de la Tunisie, à l'ouest de Lampedusa. Pour ce voyage, l'équipage n'est composé que de cinquante membres sur les cinquante-six marins français présents à La Valette. Quatre furent en effet renvoyés en raison de leur indiscipline, et deux restèrent à terre au moment du départ parce qu'ils étaient malades. Leurs noms ne sont toutefois pas précisés. Son retour est prévu pour le 16 décembre. Mais à cette date, le submersible n'a toujours pas été aperçu à l'entrée du port. Le 18, l'amirauté britannique fait savoir qu'elle le considère encore comme en retard. Mais le jour suivant, elle indique que les documents qu'il transportait doivent être envisagés comme compromis, et que tous les autres sous-marins en patrouille allaient recevoir de nouvelles instructions. Et c'est le 21 que le couperet tombe officiellement : le *Narval* doit être annoncé comme perdu.

1. Rapports sur la perte du sous-marin

La perte du *Narval* ne pouvait être annoncée depuis Malte que par deux autorités : l'amirauté anglaise et le consul de France. Pour ce qui est des premiers, le communiqué fut évidemment sobre⁹¹. La seule information supplémentaire précisée est qu'il patrouillait à proximité de la côte est de la Tunisie. Il faut attendre un an pour qu'un rapport un peu plus complet soit écrit par les Britanniques à son sujet⁹². On y apprend par exemple que le 2 décembre, le sous-marin n'était pas le seul à sortir du port de La Valette, puisque il était accompagné du *Triton*. Or, les deux submersibles connurent un sort similaire, puisqu'ils furent tous deux annoncés comme perdus le 21 décembre. Aussi, on nous rapporte que les Italiens ont, dès le 10 janvier 1941, dans un communiqué, prétendu être les auteurs de la perte du sous-marin français libre, en l'ayant torpillé. Cependant à cette date, aucune preuve supplémentaire n'est évidemment avancée.

Mais dans les quelques jours qui suivirent la perte du *Narval*, le rapport le plus conséquent fut sans

91 SHD-V-M TTY 577, Opération Collection de messages 1940, du commandement en chef en Méditerranée, le 21 décembre 1940

92 Ibidem, Dossier Perte du bâtiment, « Historique du Narval à Malte » le 5 novembre 1941

nul doute celui fait par le consul de France Xavier Gauthier⁹³. Son témoignage est particulièrement intéressant. En effet, en tant que représentant de la France légale à Malte, c'est au ministère des Affaires Étrangères à Vichy qu'il s'adresse. Or, il est, lui, totalement acquis à l'idéal de la France libre. Les Anglais en ont d'ailleurs bien conscience. Dans un message qu'ils adressent à leur propre amirauté⁹⁴, ils le décrivent comme « pro British ». Les Français libres en ont aussi conscience, car c'est à eux qu'il accorde la primeur de la nouvelle. L'amiral Muselier lui transmettra justement ses remerciements pour toute son action auprès des marins du *Narval* durant leur séjour à Malte⁹⁵. Il se propose donc pour transmettre la nouvelle à Vichy, les Français de Londres ne pouvant le faire eux-mêmes. Or dans son rapport, il va jouer un véritable numéro d'équilibriste, puisqu'il ne va pas tarir d'éloges à l'égard de ce sous-marin et de son équipage, pourtant dissidents. Il commence en nous apprenant que la perte du sous-marin fut officiellement annoncée par l'amiral Muselier à l'ensemble de la France libre le 9 janvier. Il explique ensuite n'avoir reçu, lui, officiellement, que très peu d'informations de la part des Anglais, les relations entre eux et le gouvernement de Vichy étant normalement rompues. Toutefois, il bénéficia de passe-droits, puisque plusieurs officiers britanniques demandèrent à le rencontrer. Déjà, le capitaine Wright, le chef d'état major du vice-amiral Ford, le responsable de la base navale de Malte, le reçut le 27 décembre pour lui expliquer en personne la raison de l'absence du *Narval*. À propos des circonstances de sa disparition, il précisa que les lieux de la patrouille du sous-marin n'étant pas particulièrement dangereux, il était probable que celui-ci ait heurté une mine ou ait eu un accident quelconque. Le consul renchérit en signalant qu'il avait lui-même eu vent, ces dernier jours, de la présence de mines entre Malte et la Tunisie. Ensuite, le 5 janvier, c'est au tour du *lieutenant-commander* Mills, le chef de la base sous-marine de Malte, de le convier. Il lui présenta les affaires personnelles des disparus qu'il avait, aidé des deux matelots restés à terre en raison de leur état de santé, triées par paquets individuels pour pouvoir les faire envoyer à Londres. Ce qui attire l'attention de Gauthier est un élément issu des affaires de Drogou : son journal. Conscient de sa valeur, il regrette de ne pouvoir l'emporter. Puis, au terme de la rencontre, le lieutenant-commander lui affirme, en français : « Je connaissais bien le commandant Drogou et quelques-uns des autres officiers, c'étaient de bonnes gens ». La suite du rapport, le représentant de Vichy la consacre à présenter son propre parcours auprès de l'équipage du *Narval*. C'est aussi l'occasion pour lui de justifier son action à l'égard de ces dissidents. Il ne s'en cache d'ailleurs pas, puisqu'il écrit dédier son témoignage au « jour où, la paix revenue et tous les Français rentrés dans leurs foyers, les jugements pourront se faire plus sereins et impartiaux ». Il

93 SHD-V-M TTY 577, Dossier Perte du bâtiment, du consul de France à Malte au ministre des Affaires Étrangères à Vichy, le 10 janvier 1941

94 Ibidem, Opération Collection de messages 1940, le 28 décembre 1940

95 Ibidem, Dossier Perte du bâtiment, du consul de France à Malte Gauthier au vice-amiral Muselier, le 4 janvier 1941

écrit même avoir un jour, lors d'une visite des officiers du sous-marin, affirmé qu'à leur retour en France le maréchal Pétain les accueillerait avec joie. Et à cela, ils auraient réagi avec émotion. Difficilement vérifiable, alors que le commandant Drogou écrivait lui-même dans son journal que le nom de Pétain restait pour lui synonyme d'honneur et de patriotisme - il écrit cela le 25 juin 1940 -, il est probable que son opinion ait changé depuis. Quoi qu'il en soit, Gauthier était effectivement proche de certains des hommes du sous-marin. Tous les dimanches après-midi, il invitait plusieurs officiers à sa table pour partager ensemble leurs joies et leurs peines. Ces rencontres étaient apparemment l'occasion pour le commandant de répéter sans cesse que c'est l'ordre de Darlan, intimant de ne pas abandonner un bâtiment de combat fonctionnel à l'ennemi, qui l'incita à venir se réfugier à Malte. Le consul écrit ensuite que les marins souffrirent beaucoup du traitement que les Anglais leur réservèrent le 27 juin. Mais, ayant eu vent du mouvement lancé par de Gaulle à Londres, ils choisirent librement de continuer à se battre. Leur seule alternative aurait été de se saborder. Après, Gauthier anticipe et répond à la critique souvent faite aux Français libres par leurs détracteurs vichystes : ils ont choisi de désertir et de rejoindre les Anglais pour des raisons carriéristes et matérielles. Carriéristes, parce que dans les nouvelles FFL, les chances d'obtenir une promotion étaient plus grandes que dans l'armée d'armistice, qui dut, elle, subir une cure d'amaigrissement forcée, notamment chez les officiers. Matérielles, parce qu'en rejoignant l'Angleterre, ils pouvaient bénéficier d'une solde et d'une quantité de nourriture excessivement indécente au vue de la misère qui régnait en France. À cela, le consul rétorque que leur vie à Malte était loin d'être douillette et dénuée de dangers, puisqu'ils avaient à subir les fréquents raids italiens sur l'arsenal et le port. La solde, quand elle fut enfin fixée, n'avait rien d'enviable pour les officiers. Il affirme que, le coût de la vie à Malte faisant, elle les livrait au mieux à la pauvreté, au pire à la misère. Il convient toutefois de nuancer ces propos pour ce qui est du reste des matelots. En effet Drogou affirme, dans le discours qu'il prononça à ses hommes suite à leur manque patent de discipline, que la solde de certains avait quadruplé voire quintuplé par rapport à ce qu'ils touchaient avant. Leur condition n'est donc peut-être pas aussi misérable que celle de leurs officiers. Toujours est-il que le consul témoigne ensuite de leur patriotisme. Lors de la visite des officiers dans sa demeure, ces derniers souffraient à la vue d'une carte sur laquelle figurait la ligne de démarcation qui coupait la France en deux. Et leur chagrin était d'autant plus grand quand ils apercevaient la Bretagne, l'Alsace et la Lorraine en zone d'occupation. Aussi, entendre à la radio des voix françaises les couvrir d'injures les remplissait d'amertume. Le commandant confirme ce point dans son journal. Il écoutait à la fois le programme français de Londres, quand les Italiens ne le brouillaient pas, et les rediffusions issues de la France métropolitaine. Il note, par exemple, les

prises de paroles de personnalités comme Maurras ou Baudrillard⁹⁶, qu'il admirait pourtant par le passé mais qu'il conspuait désormais. Gauthier conclut en faisant le bilan des actions du *Narval*. Certes, il est impossible à ce stade, pour lui, de dire si le sous-marin est parvenu, durant sa dernière mission, à envoyer par le fond un navire adverse. Mais son sacrifice ne fut pas inutile. Déjà, sa présence permit aux autres sous-marins anglais d'effectuer leur travail, avec succès, en d'autres points de la mer. Mais surtout, son action constituait un puissant symbole moral pour, selon le consul, tous les Français, quel que soit leur camp. Malheureusement, cet hommage ne va pas avoir un grand écho à Vichy. En effet, suite à un premier télégramme qu'il avait fait parvenir en France, aussi au sujet de la perte du *Narval* et de l'héroïsme de son équipage, il précise dans un *post-scriptum* daté de janvier 1943 qu'il ne reçut aucune réponse.

Ainsi, au terme de ce troisième et dernier voyage, les témoignages sont peu nombreux, et de multiples questions demeurent encore. Le *Narval* a-t-il pu lancer ses torpilles ? Quelles sont les circonstances de sa disparition ? Pour cette dernière interrogation, les affirmations se contredisent. Dans un premier temps, les Anglais et le consul de France soupçonnaient un accident ou une mine. Puis, les Italiens, plus tard, prétendirent avoir eux-mêmes torpillé le sous-marin. Information reprise ensuite par un rapport britannique. Quoi qu'il en soit, il n'est pas possible, début 1941, d'effectuer les recherches nécessaires pour répondre à ces questions. La position de l'épave du *Narval* n'est de toute manière pas connue. Le consul, quant à lui, a rendu un vibrant hommage à Drogou et à ses hommes en écrivant au ministre des Affaires Étrangères son rapport. Il passe sous silence leur dissidence et choisit plutôt de mettre en avant leur patriotisme et leur volonté de servir la France. Ce témoignage, il semble plus le dédier à la postérité qu'à son ministre. Il avait déjà fait savoir, le 14 juillet 1940, qu'il ralliait la France libre, mais il n'en fait désormais plus secret à ses supérieurs de Vichy. Pourtant, sa lettre ne suscite ni réponse ni sanction. Il devra attendre novembre 1942 pour être révoqué de son poste. Et aussitôt fait, il est nommé délégué du Comité National Français à Malte⁹⁷.

2. Rapport sur la redécouverte du *Narval*

Le *Narval* disparaît quelque part à proximité des côtes tunisiennes au mois de décembre 1941, emportant avec lui le secret de sa position exacte et des raisons de sa perte. Il faut attendre le mois de novembre 1957 pour qu'une partie du mystère soit levée. En effet, une épave est retrouvée par la société italienne Micoperi, spécialisée dans le renflouement d'épaves de la Seconde Guerre

96 Alfred Baudrillard, cardinal et directeur de l'université catholique de Paris.

97 « Xavier Gauthier – Fondation de la France Libre ».

mondiale. C'est un rapport du 15 de ce mois qui nous permet de constater l'événement⁹⁸. Son identification est formelle. La silhouette de la carcasse est en effet similaire à celle du *Morse*, qui appartient lui-aussi à la classe Requin, et les lettres « N A R --- L » sont visibles sur le kiosque. Sa position est, elle, désormais signalée par une bouée, située dans le 65 à 10 miles de la bouée 3 des Kerkennah. Pour ce qui est de son aspect, il est dit que « l'avant est cassé à l'arrière de la tourelle des tubes lance-torpilles, la partie avant du bâtiment semble être repliée sous l'épave ». Malgré tout, l'ensemble repose droit sur le fond de la mer. Pour ce qui est des actions entreprises par la société Micoperi, il est écrit qu'elle a découpé la partie supérieure des ballasts tribords, et qu'elle a remonté des débris de plomb répartis à l'avant du sous-marin. Mais pour ce qui est des objets personnels et des restes humains qu'elle pourrait retrouver, elle s'est engagée à les remettre aux autorités françaises. Enfin, pour un éventuel renflouement, de gros moyens seraient nécessaires, à savoir au moins deux pontons à partir desquels de l'air pourrait être envoyé dans le sous-marin. Ce rapport ne nous permet cependant pas d'éclairer les circonstances de la disparition du *Narval*. Au vu de son état, une détonation est très plausible, mais son origine reste encore impossible à déterminer. Il faut attendre d'autres rapports pour disposer de plus de détails sur l'épave. Ainsi, dans un court message du 7 février 1958⁹⁹, il apparaît que l'épave se situe à 24 mètres environ de profondeur. Les coordonnées sont aussi précisées : 35°03 Nord et 11°53 Est. Aussi, il est dit que les scaphandriers ne purent pénétrer à l'intérieur du sous-marins, et ainsi rapporter des objets personnels ou des dépouilles mortuaires. Mais pour la première fois, est évoquée la possible raison de la perte du *Narval* : « La proue a été déchirée probablement par une mine ». L'origine de celle-ci n'est cependant pas établie. Au vue des coordonnées, il est probable qu'il s'agisse d'une mine française. Il n'est pas non plus impossible que les Italiens aient aussi miné la zone. Il pourrait également s'agir d'une mine à la dérive - française, italienne, voire britannique. Mais quelle que soit sa nationalité, le scénario de la perte d'un sous-marin à cause d'une mine n'est pas improbable puisqu'il s'est déjà réalisé dans cette même zone. Au mois de juin 1940, le *Morse*, lui aussi de la série Requin, percute une mine française du barrage de Sfax, et coule corps et biens. Par la suite, malgré tous ces éléments, il demeurait en 1958 des doutes quant à la réelle identité de l'épave. Le ministère des armées s'en était inquiété dans une lettre du 7 novembre, à laquelle répond, fin décembre, le préfet maritime de Bizerte¹⁰⁰. Il est sans appel : « En conséquence, j'estime que l'épave en cause est bien celle du "NARVAL" ». À partir de cette date, au moins deux expéditions troublèrent le paisible

98 SHD-V-M TTY 577, Dossier Perte du bâtiment, de l'officier adjoint de la marine à Sfax Le Blond au vice-amiral préfet maritime à Tunis, le 15 novembre 1957

99 Ibidem, de Jacques Haiat, avocat à la cour d'appel de Tunis au vice-amiral préfet maritime de Tunisie Laurin, le 2 février 1958

100 Ibidem, du vice-amiral et préfet maritime de Bizerte Antoine au ministre des Armées « Marine », le 28 décembre 1958

cimetière sous-marin. Au terme de celles-ci, plusieurs reliques furent remontées : un sabre d'officier, une alliance en or marquée des initiales de l'un des marins, et des ossements¹⁰¹. La dernière plongée date du 10 juin 2011, quant Jean-Louis Maurette, plongeur passionné et chasseur d'épaves, organise sa propre expédition pour redécouvrir le sous-marin¹⁰².

Ainsi, au terme de l'année 1958, les mystères du *Narval* sont enfin levés. Son emplacement est découvert, et, les Italiens n'ayant pas signalé la perte ou l'attaque de l'un de leurs navires, il semblerait qu'il n'ait pas non plus eu l'occasion de lancer ses torpilles. Les raisons de sa disparition semblent également être élucidées. Les revendications faites par Rome, au début du mois de janvier 1941, furent vérifiées après guerre, et elles furent jugées erronées. En effet ces derniers prétendaient avoir réussi leur coup en janvier, alors qu'il est certain que le sous-marin coula avant le 16 décembre, date à laquelle il devait rentrer de mission. En conséquence, seule une mine pouvait avoir causé sa perte. Ensuite, à la différence de son homologue le *Morse*, l'épave n'est pas remontée, la société qui aurait pu s'en charger ayant cessé ses activités en Tunisie. Les corps des cinquante disparus restent donc définitivement immergés. En souvenir du sous-marin, et pour leur rendre hommage, il ne reste que peu de témoignages. Il y a le récit de ceux qui connurent l'équipage, à commencer par le consul de France Gauthier. Les deux rescapés du sous-marin, les matelots Le Rousseau et Barbier, ont sûrement, eux-aussi, contribué à transmettre sa mémoire. Différents hommages purent donc être rendus au *Narval* et à ses hommes.



101 Pasquelot, *Les sous-marins de la France libre*.

102 Maurette, *L'épopée des sous-marins FNFL Narval et Rubis*.

3. Les honneurs du *Narval*

Le *Narval* disparaît en mer au mois de décembre 1940, et la nouvelle de sa perte est officiellement annoncée le 9 janvier à Londres par l'amiral Muselier. C'est donc à cette date que peut être rendu le premier hommage public à son commandant. Celui-ci va prendre la forme d'une corvette, réarmée pour le compte des Forces Navales Françaises Libres, qui reçoit le nom de *Commandant Drogou*¹⁰³. Mais quelques jours plus tôt, plusieurs des marins montèrent en grade à titre posthume. Le capitaine de corvette Drogou fut promu capitaine de frégate. Le second Sevestre, qui était lieutenant de vaisseau, fut promu capitaine de corvette. Et à Paul Rimbaud est décerné le grade d'ingénieur mécanicien principal. Par la suite, cinq des cinquante membres de l'équipage disparu furent nommés Compagnons de la Libération. Le premier est évidemment le commandant, médaillé le 31 janvier. Au journal officiel de la France libre, il recevra la citation suivante :

Au lendemain de l'armistice, gardant intacte sa foi dans la victoire finale, a refusé de déposer les armes et a gagné avec son bâtiment le port allié le plus proche. L'un des premiers à rallier la cause de la France libre, suivi par un état-major et un équipage splendide, a repris la lutte immédiatement et accompli plusieurs missions difficiles. A disparu glorieusement avec son bâtiment au cours des opérations des forces alliées.¹⁰⁴

Il est suivi, le 1^{er} février, de Guy Pérotin, de Paul Rimbaud, de Jacques Sevestre et de Joseph Vergos. Le *Narval* doit, quant à lui, attendre le 29 octobre 1942 pour recevoir sa première citation, à l'ordre des Forces Navales Françaises Libres¹⁰⁵. C'est le contre-amiral Auboyneau, devenu le nouveau commandant en chef des FNFL, qui la rédige :

Commandé par le Lieutenant de Vaisseau Drogou, se trouvant en patrouille au moment où il reçut la nouvelle du honteux armistice franco-allemand, a refusé d'accepter la défaite et a rallié Malte pour continuer la lutte aux côtés des Alliés, sous les ordres de Général de Gaulle.

A effectué plusieurs missions périlleuses dans les eaux italiennes. A succombé sous les

103 « Hommage à l'amiral Émile Henry Muselier – Fondation de la France Libre », consulté le 23 mai 2021, <https://www.france-libre.net/hommage-a-lamiral-emile-henry-muselier/>.

104 France libre Auteur du texte et France combattante Auteur du texte, « Journal officiel de la France libre : lois et décrets, ordonnances, ordres, arrêtés, circulaires, communications et annonces », issue, Gallica, 10 février 1941, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96166274>.

105 SHD-V-M TTY 577, Dossier Perte du bâtiment, « Citation à l'ordre des FNFL du *Narval* », du CA et commandant en chef des FNFL Auboyneau, le 29 octobre 1942

coups de l'ennemi, avec tout son État-major et tout son équipage, au cours d'une opération de guerre en Décembre 1940.

Cependant, cette citation comprend de nombreuses inexactitudes - je reviendrai là-dessus dans quelques lignes. Il faut ensuite attendre le vingtième anniversaire de la disparition du sous-marin pour que celui-ci fasse de nouveau l'objet d'une cérémonie officielle¹⁰⁶. Celle-ci est organisée par le Ministère de la Marine, l'Association des Français Libres et l'Amicale des Forces Françaises Libres. Sont présentes de nombreuses personnalités et Compagnons de la Libération, comme, entre autres, Pierre Messmer, les amiraux Auboyneau, Cabanier, Ortoli et Patou, et les généraux Catroux et de Larminat. Sont également là les familles des disparus, dont madame Drogou, la veuve du commandant. Au cours de la cérémonie, qui se déroule aux Invalides, une messe est célébrée. Puis est remise la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur au fanion du *Narval*... de la classe Narval, dont les hommes sont présents. L'Appel aux Morts est ensuite fait par les deux rescapés du naufrage, Le Rousseau et Barbier. La citation adressée au sous-marin par Auboyneau dix-huit ans plus tôt est également rappelée. Elle est complétée par une nouvelle phrase, placée au début : « Premier bâtiment de guerre de la France Libre disparu au combat et symbole de l'esprit de sacrifice et de résistance de nos Forces Navales ». Or, cette citation, même augmentée, continue à poser problème, car elle contient plusieurs erreurs. Il faut attendre le 13 mai 1960 pour que celles-ci soient corrigées. C'est le chef de la section historique du Service historique de la Marine Hervé Cras qui précise, dans une note manuscrite, les raisons de ce renouvellement¹⁰⁷. Déjà, la première phrase est purement supprimée. En effet, le *Narval* n'est pas le premier bâtiment FNFL à disparaître en mer. Cette palme revient au *Poulmic*, petit navire de patrouille qui sauta sur une mine au large de Plymouth le 7 novembre 1940. Ensuite, l'affirmation selon laquelle le sous-marin se trouvait en patrouille au moment où il fut informé de l'armistice est, elle-aussi, effacée. Le sous-marin était effectivement à ce moment-là amarré au port de Sousse, avec son commandant en train d'écouter le discours de Peyrouton. Enfin, le dernier paragraphe est, lui-aussi, modifié. La mention « A succombé sous les coups de l'ennemi » est remplacée par « A disparu ». Finalement, la nouvelle version est rédigée comme suit par l'amiral Nomy, avec l'accord officieux d'Auboyneau :

Commandé par le Lieutenant de Vaisseau Drogou, a refusé d'accepter la défaite et a rallié Malte pour continuer la lutte aux côtés des Alliés, sous les ordres du Général de Gaulle.

A effectué plusieurs missions périlleuses dans les eaux italiennes.

106 SHD-V-M TTY 577, Dossier Perte du bâtiment, « Remise de la croix de la Légion d'Honneur », dans la revue de la France Libre, page 3, janvier 1961

107 Ibidem, du médecin en chef de 1er classe et chef de la section historique Hervé Cras, le 17 décembre 1960

A disparu avec son Etat-Major et son équipage au cours d'une opération de guerre en Décembre 1940.

Pour en revenir aux unités ayant porté un nom en hommage au *Narval*, il y eut, comme dit plus haut, la corvette *Commandant Drogou*. Elle appartenait auparavant, sous le nom de *Chrysanthemum*, à la classe Flower de la marine anglaise. Mais elle fut restituée à la Royal Navy en 1947. Ensuite, il y eut les sous-marins de la classe Narval, dont la tête de série fut lancée dans les années 50. Tout comme le *Narval* de la classe Requin s'inspirait des U-Boote allemands saisis à la fin de la Grande Guerre, la série des Narval s'inspirait, elle, du U 2518 allemand (renommé *Roland-Morillot*), transféré à la France à la fin de la Seconde Guerre mondiale¹⁰⁸. Le dernier en service fut le *Dauphin*, désarmé en 1992. Enfin, l'ultime navire à avoir porté un nom en hommage au sous-marin est le *Drogou*, un aviso de la classe d'Estienne d'Orves. Mis à l'eau en 1974, il est finalement désarmé en 2000 et revendu à la marine turque sous le nom de *Bodrum*. Depuis cette date, il n'existe plus dans la Marine Nationale de bâtiments portant le nom du commandant Drogou ou de son sous-marin.

Ainsi, dès 1941 le *Narval* et son équipage reçurent de nombreux hommages. Cinq de ses membres furent faits Compagnons de la Libération, score seulement battu par le *Rubis*. Sa mémoire perdura ensuite, en témoigne le nombre de personnalités présentes pour la cérémonie des vingt ans de sa disparition. Une stèle portant le nom de tous les disparus fut érigée sur l'esplanade faisant face au château de la préfecture maritime de Brest. Aussi, leurs noms sont présents sur le monument commémoratif aux sous-marinières à Toulon. Le commandant Drogou dispose, lui, d'une plaque sur le bloc Keroman 2 de la base sous-marine de Lorient. Une rue à Brest, ainsi qu'à Bohars sa ville natale, portent son nom. En 2010, pour les soixante-dix ans de la disparition du sous-marin, une cérémonie d'hommages sera organisée par l'association Aux Marins, au Mémorial national des marins morts pour la France (sur la Pointe Saint-Mathieu, dans le Finistère), en présence de Marie-Claude Drogou, la fille cadette du commandant. Puis, deux ans plus tard, elle sera aussi présente lors d'une cérémonie organisée par l'Association Générale de l'Amicale des Sous-Marinières à Brest. Plus récemment en 2019, c'est Guy Pérotin qui sera mis à l'honneur, puisque une promotion de l'école des matelots à Cherbourg va prendre son nom. La mémoire du *Narval* reste donc discrète mais présente.

108 Le Masson et Dousset, *Les sous-marins français des origines (1863) à nos jours*, page 218.

Nom et âge des marins disparus du Narval		
Bloch-Laroque Jean	23 ans	Lieutenant de vaisseau
Blot Albert	18 ans	Quartier-maître Canonnier
Bouet Jean	23 ans	Enseigne de vaisseau de 1ère classe
Carle René	22 ans	Second-Maître Timonier
Chauveau Louis	23 ans	Second-Maître Fusilier
Chauvin Michel	20 ans	Second-Maître Fusilier
Claude Roger	29 ans	Maitre mécanicien
Colleter Jean	21 ans	Second-Maître Mécanicien
Colliou Jean	23 ans	Second-Maître radio
Daruty Maurice	18 ans	Quartier-maître mécanicien
Detollenaere André	20 ans	Quartier-maître mécanicien
Dobe Emile	25 ans	Maitre mécanicien
Drogou François	35 ans	capitaine de frégate
Feve Roland	20 ans	Second-Maître Mécanicien
Fouchard René	21 ans	Second-Maître Mécanicien
Fournie Jacques	20 ans	Quartier-maître timonier
Gancel Louis	21 ans	Second-Maître électricien
Garet Georges	20 ans	Second-maître Torpilleur
Godec Jean	20 ans	Quartier-maître électricien
Hervieu René	25 ans	Second-Maître Mécanicien
Hourcau Charles	21 ans	Second-Maître électricien
Hydas Jacques	20 ans	Second-Maître électricien
Iltis Marcel	28 ans	Premier-Maître mécanicien
Jesson André	21 ans	Second-Maître de manœuvre
Jouan Prosper	18 ans	Quartier-maître électricien
Le Foulon Léon	22 ans	Second-Maître Mécanicien
Le Landais Jean	20 ans	Enseigne de Vaisseau
Le Lann Alain	27 ans	Maitre mécanicien
Lubin René	22 ans	Second-Maître Mécanicien
Marie André	19 ans	Second-Maître Mécanicien
Martin André	30 ans	Second-Maître canonnier
Mondador Jean	19 ans	Quartier-maître mécanicien
Morel Ernest	22 ans	Second-Maître électricien
Morin Louis	21 ans	Second-Maître Mécanicien
Parmentier Georges	21 ans	Second-Maître électricien
Perotin Guy	20 ans	Second-Maître Mécanicien
Pierre Louis	(?)	Quartier-maître mécanicien
Prass Louis	22 ans	Second-Maître radio
Raffaelli Paul	20 ans	Second-Maître Mécanicien
Rigault André	18 ans	Second-Maître radio
Rimbaud Paul	34 ans	Ingénieur mécanicien principal
Rollet Jean	19 ans	Quartier-maître Canonnier
Salles Roger	20 ans	Quartier-maître de manœuvre
Segalou Joseph	20 ans	Second-Maître Mécanicien
Sevestre Jacques	38 ans	capitaine de corvette
Simon Louis	23 ans	Second-Maître électricien
Surcq Maximilien	18 ans	Second-Maître Timonier
Tache Maxime	22 ans	Second-Maître électricien
Van Auldenarde Camille	19 ans	Quartier-maître mécanicien
Vergos Joseph	29 ans	Maitre torpilleur

Source : <https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/>

Conclusion

Le *Narval* est le seul sous-marin français de Méditerranée à avoir fait le choix de la France libre dès 1940. Pourtant, à Sousse, le sous-marin n'était pas seul. Il était accompagné du *Marsouin* et du *Morse*. C'est ensemble qu'ils apprirent la nouvelle de l'armistice, et c'est encore ensemble qu'ils entendirent à la radio leur chef leur annoncer que l'Afrique du nord se soumettrait à celui-ci. Ils étaient certes isolés de la métropole, mais leurs commandants respectifs avaient tout le loisir de se rencontrer et de discuter de leurs possibilités. Pourtant seul le *Narval* choisit de prendre le large. Cette décision, il la doit beaucoup à ses officiers, au premier rang desquels se trouvent François Drogou et Jacques Sevestre. Et, en conformité avec les derniers ordres de l'amiral Darlan, ainsi qu'avec leur propre conscience, ils refusèrent d'attendre une seconde de plus que les Italiens viennent les capturer. Ce fut donc cap sur Malte, avec l'espoir de voir le reste de la flotte les suivre et faire de même. Mais elle ne vint jamais et le sous-marin se retrouva seul au port de La Valette. Les officiers se retrouvèrent eux-mêmes bien isolés dans leur propre bâtiment quand ils prirent conscience que l'entière de l'équipage ne les suivrait pas. En effet, dans leur élan, ils oublièrent de consulter leurs hommes, et ils se retrouvèrent démunis quand une trentaine d'entre eux leur annoncèrent vouloir se faire rapatrier en France. Pourtant, officiers et matelots avaient vécu le début de la guerre de la même manière. C'est ensemble qu'ils traversèrent la drôle de guerre, ensemble qu'ils patrouillèrent inlassablement en Méditerranée, ensemble qu'ils apprirent la signature de l'armistice en juin 1940. Alors pourquoi une telle différence dans leurs choix ? Il aurait été intéressant de pouvoir répondre à cette question. Il faudrait pour cela retrouver aux archives la trace écrite de ces matelots ayant fait le choix de ne pas poursuivre la lutte, expliquant leur geste. C'est seulement sous le filtre peu élogieux de leur commandant que ces informations nous parviennent. Mais de ce fait, le *Narval* qui quitta Sousse ne fut pas le même que celui qui disparut en mer en décembre 1940. Son nouvel équipage, composé uniquement de volontaires, est plus jeune que le précédent. Beaucoup avaient évoqué des raisons familiales pour partir. D'autres, plus âgés encore et ayant connu ou participé à la Première Guerre mondiale, souhaitaient probablement ne pas réitérer l'expérience de la guerre. L'accueil britannique ne fut, lui aussi, sûrement pas étranger à leur décision. De même, il est impossible de connaître les motivations des marins qui choisirent de rester à Malte, ou même de s'y rendre, pour ceux qui étaient auparavant à Alexandrie ou à Londres. Étaient-ils comme Drogou consternés par la signature de l'armistice et se retrouvaient-ils dans le discours de Gaulle ? Ou, comme le commandant le suggéra dans son journal, avaient-ils gagné les Forces Navales Françaises Libres pour des raisons matérielles ? Retrouver les écrits des deux

rescapés du sous-marin pourrait grandement aider à répondre à cette question. Quoiqu'il en soit, il en résulta dans le sous-marin des troubles dont on ignore s'ils se résorbèrent lorsque les éléments les plus récalcitrants furent renvoyés. Mais malgré cela, l'équipage parvint à sortir le *Narval* du grave incident qu'il subit lors de sa deuxième patrouille. Le comportement de ses hommes n'était d'ailleurs pas la seule chose qui préoccupait le commandant. Il s'inquiéta et s'exaspéra beaucoup du mauvais fonctionnement de son sous-marin. La meilleure volonté du monde ne pouvait pas empêcher celui-ci d'être soumis à de fréquentes avaries. Son âge était, à n'en pas douter, la cause de son malheur. Ce ne fut cependant pas la raison de sa perte. En effet, après avoir quitté Malte pour sa troisième mission, c'est vraisemblablement une mine qui acheva l'aventure du *Narval*. Au terme de l'année 1940, il ne pouvait se targuer d'aucune victoire navale. Ce qui faisait sa spécificité par rapport aux autres sous-marins de la France Libre était la précocité de son ralliement à de Gaulle. Il est le premier sous-marin à avoir fait le choix de le suivre, et il fut aussi le premier à disparaître. Ses contemporains ne tardèrent donc pas à lui rendre hommage. Cinq de ses membres reçurent le titre de Compagnon de la Libération, seulement deux jours après que les premiers récipiendaires de l'ordre ne furent eux-mêmes nommés. Des bâtiments de la Marine Nationale et des rues reçurent aussi le nom du sous-marin et de son commandant. Aujourd'hui, ce sont les stèles sur lesquelles sont gravés le nom des marins disparus ainsi que diverses associations qui maintiennent sa mémoire.

Annexes

Le capitaine de corvette François Drogou, photographie issue de « Parcours de vie dans la Royale »



François Drogou est né le 30 décembre 1904 à Bohars dans le Finistère. Il entre à l'École navale en 1923 et en sort deux ans plus tard avec le grade d'enseigne de vaisseau de 2^e classe. Il embarque sur le croiseur *Jeanne d'Arc* jusqu'en septembre 1926 puis embarque sur le cuirassé *Paris*. Il est promu enseigne de vaisseau 1^{ère} classe en 1927. Il est affecté sur le torpilleur *Enseigne Gabola* puis sur le cuirassé *Condorcet*. Il sert ensuite sur le croiseur *Primauguet* d'avril 1929 à mai 1931. Il est fait lieutenant de vaisseau en 1932. Il sert dans les sous-marins *Argo*, *Oréade* et *Monge* avant de prendre le commandement de l'*Orion* en août 1937. Il reçoit le commandement du *Narval* en février 1940.¹⁰⁹

¹⁰⁹ « François Drogou », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 13 juin 2021, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/francois-drogou>.

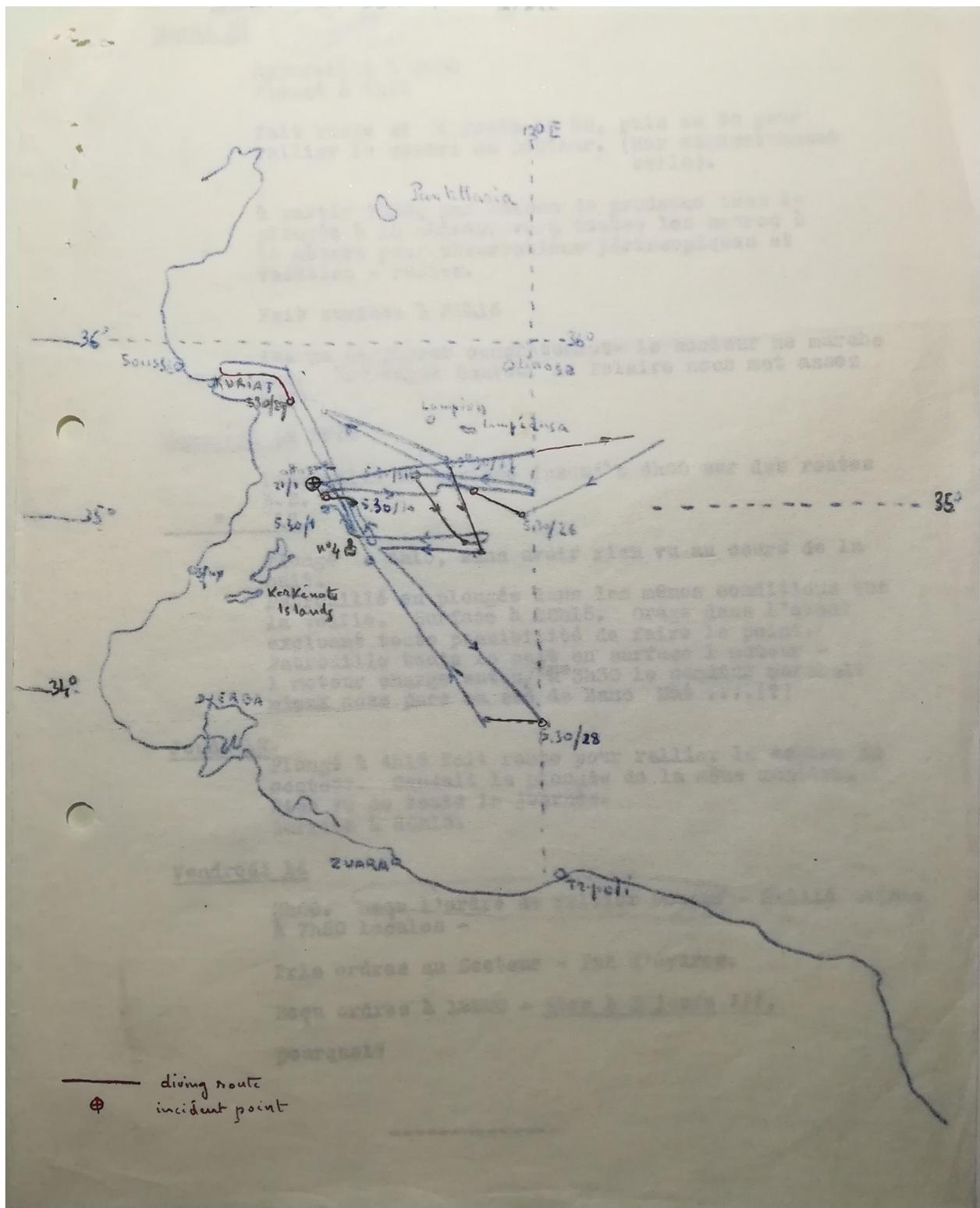
Jacques Sevestre,
photographie issue de « Parcours de vie dans la Royale »



Jacques Sevestre est né le 2 juin 1908 à Bar-sur-Aube dans l'Aube. Il entre à l'École Navale en 1927. Il en sort en 1929 avec le grade d'enseigne de vaisseau de 2^e classe. Il sert ensuite sur le *Edgard Quinet*, le *Provence*, le torpilleur *Sénégalais* et le contre torpilleur *Bison*. Il est promu enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe en octobre 1931. Après un an sur le torpilleur *Touareg*, il est envoyé à Toulon en tant qu'instructeur. Il est fait lieutenant de vaisseau en 1937, avant d'embarquer deux mois plus tard en tant que commandant en second du *Narval*.¹¹⁰

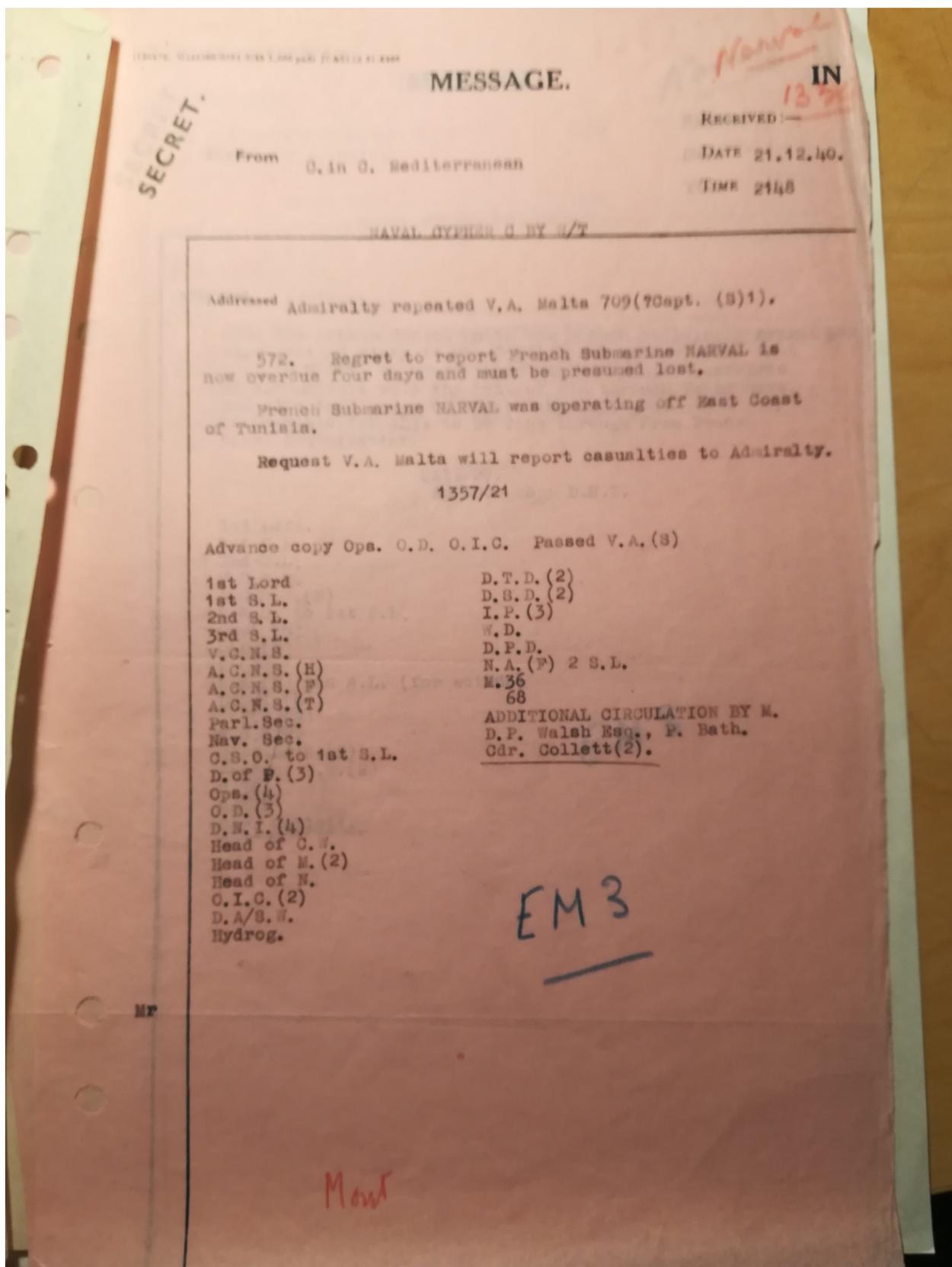
110 « Jacques Sevestre », Musée de l'Ordre de la Libération, consulté le 13 juin 2021, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/jacques-sevestre>.

Carte retraçant le parcours du *Narval* durant sa deuxième mission
(25 octobre – 3 novembre) par François Drogou



Source : SHD-V-M TTY 577, Dossier Rapports de patrouille 1940, « Rapport d'incident », du CC François Drogou, le 4 novembre 1940, page 4

Announce de la perte du Narval



Source : SHD-V-M TTY 577, Dossier Opération Collection de messages 1940, « Annonce de la perte du Narval », de l'amirauté anglaise à Malte, le 21 décembre 1940

Extraits du journal de Drogou

"Raisons etc....."

- 4 -

Dans le courant de l'après-midi, je réunis l'équipage pour leur exposer à la fois la situation du bâtiment les raisons qui m'avaient poussé à agir, et mes intentions pour l'avenir. Je leur déclarai que je voulais continuer la guerre, sous les ordres du Général de Gaulle, mais que je leur laissai le libre choix. Ceux qui n'en voulaient pas seraient rapatriés en Afrique du Nord, après accord avec les autorités anglaises; je leur promettais de faire tout mon possible pour cela.

Je comptais rallier à mes vues environ 35 ou 40 hommes, peut être les 3/4 de l'équipage. Ce nombre me permettrait de faire un certain nombre d'opérations. J'étais très sceptique sur la volonté des gradés - l'expérience me l'a montré d'une façon décisive.

À la fin de la consultation j'avais réuni à ma cause 26 quartier-maitres et marins. Un seul gradé - le patron - Les motifs invoqués par le personnel pour justifier son choix étaient toujours des raisons de famille. On les sentait souvent très anxieux sur l'avenir - la situation de leurs femmes et de leurs enfants, - d'autres parlaient de leur mère ou de leurs frères. - quelques uns étaient absolument sincères. Je leur fis part de mes idées sur le sort de la France. - Beaucoup, qui avaient leurs familles en territoires occupés par l'ennemi demeuraient persuadés que l'on les autoriserait rapidement à la rejoindre, que leur démobilisation suivrait et que dans très peu de temps, rendu à la vie civile - avec retraite naturellement - ils pourraient mener une vie semblable à ce qu'elle était auparavant. x Je les mis en garde contre une telle conception de l'avenir - beaucoup trop optimiste à mon avis - il n'était que de se rappeler la manière dont les Allemands avaient traité la Pologne - pourquoi agiraient-ils différemment avec les Français, leurs ennemis les plus puissants sur le continent? C'était se leurrer que de s'attendre à de la mansuétude de leur part. La démobilisation et la certitude de retrouver la vie de famille me paraissaient aléatoires, encore moins la liberté du travail et même la possibilité de pouvoir travailler - elle ne pourrait alors s'exercer qu'au profit des envahisseurs.

La misère régnerait sûrement sur France, et tout le monde serait réduit au régime d'alimentation contrôlé.

Somme toute disais-je, les Français des régions occupées seraient soumis à une contrainte voisine à l'esclavage sans qu'un profit notable fut apporté aux familles du fait de la présence de leurs chefs. - Dans ces conditions mieux valait tant que l'on avait encore des armes à la main - tant qu'on pouvait s'en servir mieux valait entrer délibérément dans la bataille qui se continuait parce qu'une telle attitude correspondait à un tempérament d'hommes libres, courageux, conscients de leur véritable devoir, et que puisqu'il s'agissait de défendre la vie et la liberté

des familles, quel moyen plus efficace que celui des armes pouvait-on envisager - où était la véritable palce de chacun? que l'on veuille bien y réfléchir.

Certains manquaient manifestement de franchise - on les sentait satisfaits de s'être tirés sans accrocs d'une guerre qui avait fait par ailleurs tant de victimes - Leur peau était sauvée - et maintenant il importait de ne plus l'exposer - ils étaient impatients de partir, de quitter ce lieu relativement exposé qu'était Malte. Peu importait le reste - la guerre perdue, la France ruinée et déshonorée - qu'était tout cela devant leur propre poids de viande et leurs basses préoccupations!

Je les voyais bien venir ces rampants avec leurs regards en coin, leur allure fausse, leurs paroles emmiellées - on les devinait du premier coup - aussi je ne leur faisais pas la grâce de la moindre sollicitation. Je me contentais d'enregistrer leur nom en me félicitant de pouvoir m'en débarrasser ainsi.

Bien que les résultats de la première consulation ne fussent pas aussi satisfaisants que je l'eusse imaginé, j'étais persuadé de les voir s'améliorer au cours des heures et des journées à venir. - Pour cela je comptais sur les événements eux-mêmes et aussi sur l'influence que pouvait avoir sur les hésitants le spectacle des marins anglais présents à Malte.

a) SUR LES EVENEMENTS: Effectivement, au cours de l'entrevue du matin, avec l'Amiral, j'avais appris qu'un certain nombre de Gouverneurs de colonies, de résidents, ou de chefs militaires restaient de fervents partisans de la résistance: on citait les paroles de ces hommes éminents. Madagascar, la Syrie, Djibouti, Saïgon etc.... On parlait même d'une proclamation assez violente du Gl. Noguès, où il affirmait "qu'aucun soldat étranger ne mettrait les pieds en Afrique du Nord" - Quant à moi qui en vient j'étais sceptique sur la valeur de cette proclamation. Mais les Anglais étaient, par contre, optimistes et semblaient considérer comme définitive et réelle la révolte en masse des colonies françaises, même l'Afrique du Nord. Leur confiance m'impressionna beaucoup et je la partageai, sauf toutefois en ce qui concerne cette dernière colonie. Mais je n'avais aucune raison à ce moment de me méfier des autres territoires et je pouvais penser à bon droit que leur exemple entraînerait l'Afrique du Nord hésitante.

S'il en était ainsi, la Flotte Française, presque entièrement en Méditerranée, serait à coup sûr incorporée au mouvement - et nous NARVAL, nous rentrions derechef d'un seul coup dans la légalité. Je replaçai le bâtiment sous les ordres de l'Amiral Sud et tout continuait comme avant; avec tout l'équipage à l'égard duquel je me serais ipso facto, délivré de toute promesse faite antérieurement. Nous rentrions à Sousse ou à Bizerte où l'on aurait je pensais, le bon goût de nous pardonner notre petite escapade. Si l'on écartait, comme quâqua peu chimérique, ce tableau du déroulement des événements, on pouvait se

"Raisons etc....."

- 6 -

consoler au su des renseignements arrivant d'Alexandrie. Il y avait dans ce port une escadre française assez forte, et dont le chef, paraît-il disposé à continuer la guerre. Sûrement, disait-on plusieurs bâtiments choisiraient ce parti.

L'on pourrait alors montrer à notre équipage que

(X)

Amitié Franco-Anglaise.

Une des choses que j'ai toujours le plus redoutée depuis le début des hostilités - spectacle écoeurant - j'ai toujours vécu dans la crainte qu'une grande défaite ne provoquât la fin de notre alliance - et je la redoutais comme une chose terrible. J'ai considéré qu'un tel événement serait la fin de nos espoirs.

Caractéristiques techniques du *Narval*

Caractéristiques techniques du Narval	
Déplacement	
Tonnage de surface	970t
Tonnage de plongée	1441t
Longueur	78,50m
Largeur	6,85m
Tirant d'eau	4,50m
Puissance	
Moteurs	2x1450cv (diesels)
	2x900cv (électrique)
Vitesse	15 nœuds
Rayon d'action en surface	10000 milles à 9 nœuds
Rayon d'action en plongée	70 milles à 9 nœuds
Armement	
Canon	1 canon de 100mm
Mitrailleuse	1 mitrailleuse de 38mm
Tubes lance-torpilles	4 avant de 550mm
	2 arrière de 550mm
	4 orientables de 550mm
<small>Sources : <i>Les sous-marins de la France libre</i> de Maurice Pasquelot et <i>l'aventure Héroïque des sous-marins français 1939-1945</i> de Jean-Jacques Antier</small>	

Sources et bibliographie

Sources primaires :

-Service Historique de la Défense-Vincennes-Marine, TTD 503, Dossier Secteur de défense Tunis-Sousse 1940

-SHD-V-M TTY 577, Dossier Opération Collection de messages 1940

-Ibidem, Dossier Opération Correspondance arrivée 1940

-Ibidem, Dossier Opération Rapport sur la situation actuelle du bâtiment 1940

-Ibidem, Dossier Opération rapports de patrouille 1940

-Ibidem, Dossier Personnel Correspondance arrivée 1940

-Ibidem, Dossier Personnel Témoignages 1940

-Ibidem, Dossier Perte du bâtiment

-Ibidem, Dossier Rapport sur l'appareillage clandestin du *Narval* 1940

-Ibidem, Dossier Rapport sur l'arrivée du bâtiment au port de La Valette en 40

-François Drogou, *Journal Malte Juin-Décembre 1940*, Éditions Alliance Française de Malte, 1990

Revue et presse :

-Brodier, *Hygiène des sous-marins*, Bibliothèque numérique Médica, <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?do=page&cote=111502x1919x34&p=356>, consulté le 12/05/2021

-Langlois, *Les conditions hygiéniques à bord des sous-marins*, Bibliothèque numérique Médica, <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?do=feuilleter-resultats&chapitre=sous-marins&cote=&dico=perio&numero-resultat=35>, consulté le 12/05/2021

-Malavoy, *Rapport médical de fin de croisière des sous-marins « Protée » et « Actéon »*, Bibliothèque numérique Médica, <https://www.biusante.parisdescartes.fr/histoire/medica/resultats/index.php?do=feuilleter-resultats&chapitre=sous-marins&cote=90156&dico=perio&>

Bibliographie et sitographie :

-Jean-Jacques Antier, *L'aventure héroïque des sous-marins français : 1939-1945*, Rennes, Éditions maritime et d'outre-mer, 1922

-François Bloche, Georges Caïtucoli et Jean-François Muracciole, *Dictionnaire de la France libre*, Paris, Robert Laffont, 2010

-Émile Chaline et Pierre Santarelli, *Historique des Forces Navales Françaises Libres*, Tome 3, Service Historique de la Marine, 1998

-Francis Dousset et Henri Le Masson, *Le sous-marins français des origines (1863) à nos jours*, Brest;Paris, Éditions de la Cité, 1980

-Claude Huan, *Les sous-marins français 1918-1945*, Bourg en Bresse, Marines Édition, 1996

-Jean-Louis Maurette, *L'épopée des sous-marins FNFL Narval et Rubis*, Le Pouliguen, Musée du Grand Blockhaus, 2014

-Maurice Pasquelot, *Les sous-marins de la France libre : 1939-1945*, Paris, Presse de la Cité, 1981

-Étienne Schlumberger et Alain Schlumberger, *L'honneur et les rebelles de la Marine française : 1940-1944*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2004

-Éric Blanchais, *Monument commémoratif du sous-marin Narval [Brest]*, MémorialGenWeb, <http://www.memorialgenweb.org/memorial3/html/fr/resultcommune.php?pays=France&idsource=22442&insee=29019&dpt=29&table=bp>, consulté 24/05/2021

-Sylvain Cornil, *Xavier Gauthier*, Fondation de la France libre, <https://www.france-libre.net/xavier-gauthier/>, consulté le 20/05/2021

-Jallot Nicolas et Schwarz Anna, *Les sous-marins de la France libre*, RMC Découverte, 8 juin 2019, consulté le 4 février 2021, <https://www.dailymotion.com/video/x7akcqq>

-Jean-Christophe Rouxel, *Officiers et anciens élèves – François Drogou*, Parcours de vie dans la Royale, http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_drogou_francois.htm, consulté le 28/05/2021

-*François Drogou*, Musée de l'Ordre de la Libération, <https://www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/francois-drogou>, consulté le 07/02/2021

Table des matières

Remerciements	1
Sommaire	3
Introduction	4
I. L'incertitude avant le grand départ	10
1. La phase d'attente : préparation et propagande	10
2. Drogou et Sevestre : le point de vue des deux officiers subalternes sur la situation	14
II. Partir pour Malte, une décision irréversible	20
1. Le départ pour Malte : difficultés et accueil britannique	20
2. Les rapports sur le départ du <i>Narval</i>	25
III. Le problème des effectifs	30
1. La décision de l'équipage	30
2. Le manque d'effectifs	33
IV. Le sous-marin	38
1. La vie à bord d'un sous-marin	38
a. Vivre dans un sous-marin	39
b. Les questions médicales dans un sous-marin	40
c. Les effets de l'ennui et de l'isolement dans le <i>Narval</i>	42
2. Deux missions sans gloire mais pas sans risques	45
V. Perte et redécouverte du <i>Narval</i>	48
1. Rapports sur la perte du sous-marin	48
2. Rapport sur la redécouverte du <i>Narval</i>	51
3. Les honneurs du <i>Narval</i>	54
Conclusion	58
Annexes	60
Sources et bibliographie	68
Sources primaires	68
Revue et presse	68
Bibliographie et sitographie	69

