

HMS FIDELITY

« Honneurs ne cherche, fidèle je suis »
Devise du HMS Fidelity

Récit du CA Leroux.

De toutes les aventures étranges et le dramatique destin qu'ont connu nombre de navires alliés au cours de la Seconde Guerre mondiale, peu, je pense, peuvent rivaliser d'originalité avec le très modeste cargo Rhin de la compagnie Paquet devenu en mai 1940 bâtiment-piège.

Ce n'était pas exactement l'un des nôtres, mais, par ce qui le relie à notre histoire des FNFL et pour la valeur exemplaire du sacrifice librement consenti jusqu'à son terme par son État-major et son équipage face à l'esprit de reniement et de lâcheté si répandu pendant la débâcle de nos armées et sous le régime de Vichy, l'évocation de ce que furent le Rhin, les hommes qui l'animaient, ses missions et sa fin, mérite les lignes que nous lui consacrons dans ce bulletin.

Tout d'abord, nous avons plaisir à rappeler que l'amiral Muselier, fondateur et chef des FNFL fut, lors de la Première Guerre mondiale, alors qu'il se trouvait détaché au sous-secrétariat d'État aux inventions, à l'origine de nombreuses innovations qu'il s'attacha à appliquer aux navires-pièges dits « bâtiments U » en France, ou « Q ships » en Angleterre.

Comme on peut facilement le penser, le lieutenant de vaisseau Muselier ne se contentait pas d'être un maître d'œuvre lointain ; il tenait à être également l'expérimentateur au combat ⁽¹⁾ des fruits de son imagination fertile doublée d'une grande soif d'action.

Or, 23 ans plus tard, le 28 juin 1940, à Gibraltar, après son départ de Marseille en vue de poursuivre la lutte, le hasard le ramenait à bord d'un navire d'allure parfaitement pacifique quoique à vocation guerrière, le Rhin. C'est du Rhin que l'amiral Muselier exhorta les marins français à poursuivre le combat avec le général de Gaulle.

Le Rhin venait, le 8 mai 1940, de réussir avec brio un exploit de bâtiment-piège : il avait, avec ses plongeurs, plastiqué et coulé le cargo allemand de 5 000 tonnes Corrientes à Las Palmas. Le chef de la mission était un nommé Péri.

A la suite d'incidents violents et l'emploi de méthodes très contestables, trop longs pour être relatés ici, Péri, agent du Service de renseignements français et EV I auxiliaire avait saisi le commandement du Rhin, le véritable commandant, le capitaine au cabotage Cannebotin, acceptant son autorité opérationnelle.

Le penchant naturel de Péri à agir individuellement ou en équipe peu nombreuse au SR français, et le mode d'action en toute autonomie qui était généralement le sien, lui firent préférer de poursuivre la lutte en « freelance » sous couvert de l'Intelligence Service plutôt qu'à se rallier à l'autorité française en exil du général de Gaulle.

Son lien avec l'IS remontait à peu, mais une grande confiance soudait les agents alliés. Le succès des opérations menées en collaboration n'avait fait qu'accentuer ce sentiment réciproque, notamment après l'attaque de Las Palmas du 8 mai 1940.

Par ailleurs, les Britanniques redoutaient que le reliquat du plastic utilisé lors de cette attaque et déposé à Paris ne tombât aux mains des Allemands. Ils furent donc prodigieusement reconnaissants à Péri et à son équipière du SR, M^{lle} B... lorsqu'ils apprirent que le précieux explosif, inventé par eux et encore secret, leur serait remis avec ses détonateurs par les acteurs même de l'attaque de Las Palmas arrivés à Gibraltar à bord du Rhin.

Leur satisfaction et le prestige dont l'équipe Péri se trouva auréolée à leurs yeux de ce fait et après la destruction du Corrientes valurent par la suite à Péri toutes les complaisances de la part de l'IS, souvent contre l'avis de l'Admiralty.

C'est ainsi que Péri exigea et obtint de conserver le Rhin et de négocier sa cargaison. Mais c'est justice lui rendre de reconnaître que le montant de cette vente fut quasi entièrement versé pour l'acquisition et l'offre de deux Spitfire à la RAF.

Il obtint également de l'Admiralty la prise en charge temporaire du Rhin par la Royal Navy après accord de l'amiral Muselier ; il obtint enfin, malgré les protestations indignées de la Royal Navy, de battre le white ensign (au combat seulement) et de faire attribuer des commissions temporaires d'officiers RN pour son état-major et lui-même.

(1) A bord du Senegambie.

Impatient d'en découdre avec l'ennemi, Péri, alias commander Langlais, avait encore demandé et obtenu la refonte du Rhin désormais baptisé HMS Fidelity, armé de 3 canons de 4", de 2 canons de 3" et équipé d'une bigue pour mise à l'eau d'une forte embarcation (1). En outre, au gré des circonstances, HMS Fidelity pouvait modifier l'aspect de ses superstructures et compléter par la peinture son changement d'identité.

Il est évident que les problèmes du HMS Fidelity n'entraînaient pas dans les « top priorities » de la Royal Navy. Alors le long délai de refonte imposé à Liverpool au bouillant commander Langlais et à son équipage fut émaillé d'incidents de toutes sortes dépassant l'imagination la plus débridée des rédacteurs des Kings regulations et qui eussent, pour tout autre que lui et ses hommes, valu à leurs auteurs les rigueurs de la justice. Mais l'IS était là pour aplanir et minimiser la gravité des gamineries détestables de son protégé (2) : On peut penser, sans risque d'erreur, que le résultat le plus positif de la situation créée fut la décision des autorités d'accélérer les travaux en cours afin de mettre au plus tôt la distance la plus grande entre Liverpool et HMS Fidelity.

Refonte terminée, ayant reçu son complément d'équipage et son commandant sa lettre de marque, HMS Fidelity appareilla enfin de Liverpool vers mission le 24 avril 1941, camouflé en cargo portugais, le Setubal.

La mission secrète du Fidelity alias Setubal était la mise à terre en France d'agents de l'IS et la récupération d'un groupe d'ouvriers polonais spécialisés de l'armement sur la côte du Roussillon. Malheureusement la mission capota par suite de l'échouage de l'embarcation du Setubal (un côtre breton !) qui ne se dégagea pour entrer au port qu'au lever du jour !... aussi étrange aux yeux des habitants de Collioure qu'un canard au milieu d'une couvée de poussins, objet de toutes les curiosités, le côtre breton était rapidement saisi par la douane, le personnel du bord et les deux agents anglais arrêtés. Plus tard, ils réussirent à s'évader et l'un d'eux, le médecin du bord Guérisset devint l'un des premiers chefs de réseau de la Résistance. Il aura une conduite remarquable. Un officier mécanicien qui l'accompagnait rejoindra son navire à travers l'Espagne.

Revenu à Liverpool, HMS Fidelity subira des modifications pour embarquer une vedette rapide et l'hydravion Petrel du sous-marin Surcouf. Il appareilla le 30 août 1941 pour une seconde mission du genre de la première, mais sur les côtes d'Afrique du Nord puis au Grau du Roi. Comme la première, cette seconde mission échoua.

Deux déconvenues de suite, c'était beaucoup. Péri/Langlais devint d'humeur exécrable. Il se fit de nouveau remarquer par ses excès. L'ambiance du bord continua d'être détestable. Péri attendait d'autres missions, mieux taillées à son tempérament et aux capacités de combat du navire. Il ne serait pas déçu puisque sa troisième mission devrait le conduire à intercepter et détruire les corsaires allemands dans l'océan Indien. Pour cette nouvelle mission, son Petrel sera remplacé par deux petits hydravions.

Décembre 1942, HMS Fidelity est intégré au convoi ONS 154 qui appareille de Liverpool pour Freetown. Le 27 décembre, le convoi est repéré et attaqué par une meute de 20 sous-marins. L'escorte trop faible est rapidement submergée par le nombre des assaillants et l'impossible tâche de secourir à la fois les nombreux naufragés sur place et protéger le convoi qui progresse. Une corvette qui a sauvé un grand nombre de personnels demande à être relevée de cette tâche. Deux « rescue ships » sont torpillés. Péri reçoit l'ordre de remplacer la corvette mais le bateau est incapable de manœuvrer et d'opérer rapidement les opérations de sauvetage. Le lendemain, le calvaire d'ONS 154 se poursuit. En fin de journée, Péri propose la mise à l'eau d'un hydravion. L'escorteur canadien Saint Laurent tente de créer une zone de calme dans un clapot difficile ; malgré cela, l'hydravion ne peut décoller et, enfournant un flotteur d'aile, percute la mer et se disloque. Le Fidelity réussit à mettre sa vedette armée de grenades ASM à l'eau et Fidelity fait route de toute la vitesse possible vers le convoi. C'est trop demander à une machine fatiguée et faible. Elle stoppe. Tout le personnel mécanicien se donne à plein pour la remettre en route. Au bout de 15 heures d'un travail acharné, c'est chose faite. Le 29 décembre, la vedette recueille des rescapés du navire-commodore, torpillé à son tour. Loin de son navire, mais toujours en liaison radio avec lui, le sous-lieutenant (RNVR) O'Neill apprend que le Fidelity fait route en se traînant vers les Açores, alors que lui-même est totalement immobilisé en panne de moteur. Le 30 décembre 1942, l'océan est vide autour de la vedette ; la voix de Fidelity s'est tue. La vedette sera retrouvée et son personnel sauvé, mais personne ne saura, mis à part le commandant de l'U 435 que HMS Fidelity a disparu dans une immense explosion sous les torpilles du sous-marin. Il n'y aura aucun rescapé. HMS Fidelity sera la quatorzième victime du convoi.

Les paroles qu'aimait répéter Péri s'étaient réalisées : « ce qui importe, c'est de finir en beauté ».

(1) Il n'en était pas moins une hourque trop lente et peu manœuvrante.

(2) Entre autres, le vol d'un wagon d'armes de guerre. Les armes volées furent retrouvées dans une maille vide du bateau.

Corsaire des temps modernes, patriote animé d'un ardent esprit combattif. Péri était imaginaire, réalisateur, décidé et souvent violent. Il avait toutes les audaces et, contrairement aux corsaires des siècles passés, il était désintéressé.

Son équipage, son bateau, ses méthodes ont constitué un ensemble hors du temps et en marge de toute organisation classique. mais, engagé dans une guerre à lui contre l'Allemagne nazie, il ne pouvait en sortir avec succès parce que la bonne règle n'entraîne pas dans la conception de notre homme. Ni son bateau, ni les structures hiérarchiques qu'il avait établies, ni ses méthodes de commandement, de gestion ou d'entraînement ne pouvaient porter des promesses de succès dans une guerre moderne sur mer. On ne comprend pas que l'IS, connaissant Péri, ait accepté de couvrir l'aventure du HMS Fidelity contre l'avis plus autorisé de la Royal Navy.

Ce qu'il est interdit de mettre en doute, par contre, c'est le courage, le patriotisme et la détermination de ceux qui ont formé cet équipage. Le plus bel exemple nous en est sans doute donné par Jean Ayrat, jeune enseigne auxiliaire, débarqué avant la troisième mission du Fidelity. Incorporé alors au BCRA, parachuté en France, il est responsable du montage d'un large secteur gaulliste de résistance. Trahi, arrêté par la Gestapo, évadé après combat grâce à son cran et à ses qualités de décision, grillé en France, il rallie les fusiliers commandos après un passage aux vedettes LT. Il est tué le 21 août 1944 en participant à la libération de Toulon. Jean Ayrat avait 24 ans ; il était compagnon de la Libération.