

Médéric de plus en plus furieux :

– Ah bravo ! Mais vous êtes abrutis ?

Ça vous fera une belle jambe quand vous serez fusillés respectueusement en uniforme !

Nos braves baissaient la tête sous l'algarade.

– Et maintenant, travaillons » conclut Médéric.

Ce jour-là, il fut décidé que la maison ou une de ses dépendances conviendrait parfaitement pour émettre des messages à destination de Londres. Et l'emplacement idoine pour un terrain de parachutage d'armes fut repéré sur la carte pendant que l'on choisissait le texte du message qui annoncerait ledit parachutage sur un terrain codifié « Dindon ». Le message devrait dire : « Juliette a mal aux dents. » Je crois que la

femme de l'un des participants qui avait eu besoin de soins dentaires la veille était à l'origine de ce qui donnait souvent un aspect comique aux « messages personnels » de la BBC. Heureusement, à cette époque la délation n'était pas encore très répandue dans le pays. Et, le culot payant, des hommes se promenant en uniforme ne pouvaient être que des envoyés du gouvernement. Car le lendemain, tous les habitants de la rue déclaraient que nous avions reçu des officiers. L'information ne remonta pas jusqu'aux Allemands.

Six mois plus tard, le parachutage eut lieu sans encombre. Deux jours après, la *Gestapo* de Troyes venait nous arrêter. Simple coïncidence, le manipulateur radio s'était fait arrêter et avait vendu l'endroit des émissions.

Jean de KEARNEY

JOURNAL DE BORD D'UN OFFICIER DE LA ROSELYS

Greenock 12 mai 1942.

Nous arrivions de la mer. Routine normale de retour de convoi : réparations, vivres, munitions, rapports sur les incidents de la traversée. Escarmouches classiques avec les services à terre :

– Vos mitrailleuses Lewis sont rouillées ?

– Oui, nous avons l'ordre de les laisser découvertes depuis le 16° de longitude ouest, parées à ouvrir le feu dans les six secondes ; depuis deux jours et demi ces mitrailleuses sont exposées à la pluie et aux embruns. Interdiction de les démonter pour les nettoyer ; la rouille est donc normale. Ce qui l'est moins, c'est que l'officier marinier de la base, chargé de la vérification des armes, soit monté à bord une demi-heure après l'accostage et se soit livré à une inspection quasi clandestine sans s'être auparavant présenté à l'officier de garde – moi en l'occurrence. Je proteste avec véhémence : je me fais quand même engueuler par le pacha.

Nous ne restons jamais qu'un temps très court à terre : trois jours, quatre jours, quelquefois cinq, jamais plus. Indépendamment de la garde, il y a toujours beaucoup à faire : comptabilité, payer les hommes, embarquer les vivres frais, surveiller les travaux à bord, envoyer des équipes aux exercices de perfectionnement, etc. Le tout avec un personnel réduit car le tiers de l'équipage est en permission de soixante-douze heures. Aussi chacun est-il épuisé et les mêmes qui huit jours auparavant se plaignaient de la nourriture, du roulis, du froid et de la fatigue, et qui s'en plaindront d'ailleurs huit jours plus tard, soupirent à l'unisson :

– Vivement la mer, qu'on se repose !

À la réflexion, le système présente des avantages : les corvettes et les destroyers anglais, *jacks of all trades*, sur tous les océans, se disputent la palme du service à la mer. Le mois dernier, nous l'avons emporté de justesse, grâce à un convoi, dit rapide, qui nous a gardés entre ciel et eau 14 jours à 5,8 nœuds de moyenne, soit au total 23 jours en mer et sept jours partagés entre Saint-Jean de Terre-Neuve et Greenock...

Or, ce 14 mai, on nous annonce que le convoi se passera de la protection inestimable de la corvette *Roselys* et nous

voyons les bâtiments marchands lever l'ancre, l'un après l'autre et prendre la ligne de file dans le chenal de la Clyde. Les autres escorteurs de notre groupe doivent les attendre quelque part entre Ailsa Graig et le loch Foyle, dans la mer d'Irlande. Nous restons à quai. Grosse émotion à bord : que se passe-t-il ? Réparations en cale sèche ? Impossible, le bateau est fin prêt. Nous avons même embarqué des munitions et des vivres supplémentaires. Il doit s'agir d'une mission spéciale, du moins c'est la rumeur qui circule à bord où les imaginations galopent. Le commandant demeure hermétique. Pourtant, il y a des symptômes caractéristiques : sollicitude inaccoutumée des services de ravitaillement qui nous demandent si nous avons bien « tout ce qu'il nous faut ». Nouvelle corvée extraordinaire de munitions : encore une trentaine de caisses d'obus de DCA pour le Pom-Pom, pièce de 40 millimètres à tir rapide. Nouvelle séance d'entraînement au *dome teacher*, où l'on utilise les restes d'une église détruite pour projeter sur la voûte des films d'attaques d'avions ennemis. Chaque homme a entre les mains l'arme à laquelle il est affecté à bord. Il peut ainsi ouvrir le feu – trop tôt ou trop tard – sur la *Stuka* ou l'avion torpilleur. Les résultats du tir sont visibles, sous la forme d'une tache jaune qui précède ou suit l'objectif et quelquefois même l'atteint. Décidément, il se passe quelque chose.

16 mai 1942

La veille au soir, ordre de rallier le bord dans les six heures à tous les permissionnaires. Appareillage prévu pour 6 heures du matin. Enfin ! on va savoir quelque chose !

Eh bien ! non, nous ne savons toujours rien. Nous avons appareillé ce matin : manœuvres habituelles, ouverture du barrage, le chenal, l'île de Cumrae, Ailsa Craig. Nous larguons une grenade, pour exercice, à l'entrée de la mer d'Irlande. Cela nous vaudra d'ailleurs des ennuis au retour : il paraît que c'était une zone interdite ! Nous faisons du mazout à l'embouchure du loch Foyle, la rivière de Londonderry. Trafic habituel avec les naturels de la rive sud qui viennent en canots, en périssaires, en plates, vendre des œufs frais au prix de 2 shillings la douzaine, ou un paquet de cigarettes. Je vends, à la coopérative du bord, des cigarettes

à 3 pence le paquet. Les hommes estiment qu'ils ont tout intérêt à payer leurs achats avec l'herbe à Nicot. Cela me met en fureur et je les préviens que s'ils n'ont plus rien à fumer dans huit jours ils sauront à qui s'en prendre. Autant en emporte le surôit.

Le mazoutage terminé, nous reprenons la mer. Nous sommes bientôt rejoints par trois corvettes qui nous accompagnent. Où ? Mystère ! Au soir, nous apercevons un curieux bâtiment. Ce n'est pas un bateau marchand ; il est trop armé. Ce n'est pas un bateau de guerre non plus ; il n'en présente aucune des caractéristiques : haut sur l'eau, jaugeant 6 000 à 8 000 tonnes. À la jumelle, il semble avoir une puissante DCA, mais il ne paraît pas pouvoir être classé dans la catégorie des croiseurs auxiliaires. Il s'appelle l'*Alynbank*.

Cela ne dit rien à personne. Pourtant, la gazette du bord émet peu de temps après une information intéressante. L'*Alynbank* serait un bateau chargé d'or que nous devons escorter vers une destination inconnue. En attendant, nous avons doublé le nord de l'Irlande et nous faisons route au NNW.

17 mai 1942

Le commandant rassemble les officiers, puis l'équipage, et annonce à tous que la *Roselys* a été désignée pour participer à l'escorte d'un convoi vers Mourmansk. Il y aura du sport ! Le pacha ajoute que le Captain D. de Greenock, le grand-maître des contre-torpilleurs, torpilleurs, corvettes, chalutiers, sous-marins d'escorte, etc., aurait déclaré :

– Puisque ces Français s'ennuient et se plaignent de la monotonie de leur travail, on va leur donner quelque chose de plus excitant.

Pour moi, je soupçonne fortement notre commandant d'avoir intrigué pour obtenir cette mission : je lui en sais d'ailleurs gré et je suis persuadé que tout le monde à bord de la *Roselys* pense comme moi.

19 mai 1942

Nous arrivons en Islande, à Seyditzfjord, où doit se former le convoi. Je ne parlerai pas de la traversée. L'Atlantique Nord est toujours mauvais et mon expérience de 22 convois sur une corvette me permet de dire qu'il est toujours pire. Le paysage est splendide : étroit goulet entre deux sommets abrupts encore neigeux, long couloir dans le fjord qui s'évase ensuite en une eau profonde où nous attend une partie du convoi. Nous mouillons, puis nous essayons d'aller à terre. Je dis nous essayons, car, si le pays est magnifique, sommets glacés, torrents, cascades et petite ville nichée dans le fond du fjord, par contre les Islandais sont nettement hostiles. Après l'invasion allemande du Danemark, ils ont proclamé leur indépendance et ils semblent voir d'un très mauvais œil l'utilisation de leur île par les Alliés. C'est tout juste si nous ne sommes pas accueillis à coups de pierres.

D'ailleurs, cette euphorie relative est de courte durée. Nous recevons l'ordre d'aller relever la corvette qui patrouille à l'entrée du fjord pour empêcher les sous-marins ennemis de

venir mouiller des mines. Nous sortons et nous échangeons les signaux de reconnaissance avec le chien de garde que nous remplaçons. Il nous remercie courtoisement. Nous ajoutons :

– *Have a good time ashore !*

Réponse :

– *What's your idea of a good time ?*

Nous répliquons :

– *Wine, women and songs !*

21 mai 1942

Des renforts arrivent sous la forme du croiseur *Nigeria*, accompagné de quelques destroyers britanniques. Notre pacha est convoqué à bord du *Nigeria* à la conférence des commandants. Il nous fait part, à son retour, des instructions qu'il a reçues : notre convoi s'appellera le PQ 16. Deux sous-marins participeront à la protection. Nous aurons sur le dos toute l'aviation ennemie, basée en Norvège et en Finlande. De plus, l'amirauté signale que des avions de reconnaissance ont situé ainsi la position des navires ennemis : à Kiel, le *Prinz-Eugen* et le *Scharnhorst*, pas dangereux pour nous ; à Trondjhem, le *Tirpitz* et deux bâtiments de guerre de moindre tonnage ; dans les fjords norvégiens, les croiseurs *Lutzow*, *Hipper* et cinq torpilleurs et contre-torpilleurs. Ceux-là peuvent nous ennuyer sérieusement.

On nous annonce également que les Russes attachent une importance toute spéciale à l'arrivée du convoi PQ 16 et que 200 chasseurs et 50 bombardiers soviétiques interviendront dès que cela leur sera possible. Tant mieux !

22 mai 1942

À 14 heures, postes d'appareillage. Nous sortons du fjord sans histoires. Quelques mines à la dérive sur lesquelles nous faisons des cartons au mousqueton. Le lendemain, nous rencontrons le reste du convoi et nous prenons poste par tribord avant. Route au NNE. Mer relativement calme. Nous passons dans l'après-midi le cercle polaire sous la protection de deux avions *Northrop* qui patrouillent au-dessus du convoi. À 13 heures, nous tombons dans la première brume. Nous nous en plaignons au début, sans savoir que plus tard nous aurions béni le brouillard le plus opaque, qui était, après tout, la protection la meilleure que nous puissions avoir contre les attaques des avions ennemis.

24 mai 1942

Je jette un coup d'œil sur le convoi qui est maintenant au grand complet. Bateaux de commerce : quatre russes, huit anglais, 22 américains, au total 34 bâtiments marchands, dont un *cam-ship*, porteur d'un avion de chasse qu'il peut catapulte en temps utile. L'escorte est, pour l'époque, imposante : neuf destroyers, quatre corvettes (dont une française, la nôtre), trois chalutiers armés, le tout renforcé in extremis d'un torpilleur, le *Ledbury* et d'un pétrolier, l'*Empire Robin*.

25 mai 1942

La brume s'épaissit ; nous devons tenir le poste au radar et au son. À 6 heures, un *Dornier 18* est signalé, patrouillant au-dessus des nuages. Nous aurait-il aperçu dans une éclaircie ?

À 11 heures, nous sommes par 71° 14'N et 3° 12'E. Depuis vingt-quatre heures, il n'y a plus de crépuscule. Le soleil brille maintenant sur l'horizon 24 heures sur 24. Nous apercevons le convoi QP 12 qui descend des glaces de l'Arctique. Échange de signaux. Bonne chance à lui. Bonne chance à nous !

À 13 heures, un avion suspect rôde. C'est un ennemi, mais il reste prudemment hors de portée et se contente de signaler la position, la route et la vitesse du convoi. Cela nous est confirmé par un message de l'amirauté :

– Vous êtes repéré par un avion ennemi qui rassemble vers vous les sous-marins opérant dans les parages. Encourageant !

À 17 h 30, il fait de plus en plus froid. Je ne suis pas de quart, Dieu merci ! Mais j'entends mon ami François-Léon ordonner un changement de route parce que le convoi se heurte à un champ de glace. Cela promet !

18 h 25 : l'*Alynbank*, qui, décidément, n'est pas un galion chargé d'or, mais seulement un bâtiment muni d'une puissante DCA et d'appareils radar (RDF n'est compris que des initiés, je propose radar, dont tout le monde a entendu parler) permettant d'annoncer à l'avance les attaques aériennes, l'*Alynbank* signale des avions ennemis qui, à 17 milles, se dirigent vers le convoi. Nous rappelons aux postes de combat DCA et nous nous rapprochons à 1 000 mètres. Nous n'avons pas longtemps à attendre : par tribord 75, quatre avions torpilleurs au ras de l'eau, suivis de six bombardiers qui prennent de la hauteur. Les bombes commencent à pleuvoir, nous répondons par un feu nourri. J'ai l'impression que nous avons réussi à briser l'attaque à la torpille : ils ont largué leurs engins trop loin. Tandis que bâtiments marchands et escorteurs tirent comme des enragés, qu'au pom-pom je m'en donne à cœur joie (120 coups à la minute), des pavillons montent à la vergue du *Nigeria* et claquent dans le vent :

– Signaux !

La traduction donne :

– Avancez les montres d'une heure.

20 h 10. Ils sont partis : il ne reste plus qu'un *Blohm-Voss* qui tourne en rond autour du convoi, hors de portée, et qui nous accompagnera fidèlement jusqu'au dernier jour. Nous entendons ses émissions. Il appelle les sous-marins comme la fermière appelle ses poulets pour leur donner du grain. Le salaud ! L'équipage, j'ignore pour quelle raison, l'a surnommé « Georges. »

21 heures : postes de combat, 12 *Junkers 88* attaquent par bâbord arrière dans le soleil comme à l'accoutumée. Ils amorcent leurs piqués à 2 500 mètres et descendent à moins de 300 mètres. Cette fois, il y a un peu de casse. De notre bord, un cargo met en panne, un croiseur est encadré de bien près. À l'autre bout du convoi, il y a vraisemblablement des pertes.

22 h 15 : rompu du poste de combat. Je retourne sur la passerelle au poste de veille. Un message nous apprend que le cargo endommagé fait demi-tour. D'Islande on envoie un remorqueur à sa rencontre.

Minuit : je descends me coucher passablement fatigué et assourdi ; et cet infernal soleil qui continue de briller implacablement. Une heure plus tard, le klaxon retentit à nouveau. Alerte aux sous-marins. Un cargo chargé d'explosifs a été torpillé : il y a eu une grande flamme et puis plus rien. Pas de survivants.

Les croiseurs nous quittent ; ils vont, si je comprends bien, établir un barrage de protection contre les bâtiments allemands de surface qui sont fort capables de secouer leur léthargie et de sortir inopinément des fjords pour nous tomber sur le dos. Le torpilleur *Ashanti* devient chef d'escorte.

26 mai 1942

À 11 heures du matin, nous sommes par 73° 24'N et 9° 15'E. Nous captions une émission de *Radio-Vichy* qui annonce qu'un convoi fortement défendu est engagé sans relâche par la *Luftwaffe*. Ça, c'est vrai. Bilan des premières attaques : un bâtiment coulé, cinq endommagés. Diable !

11 h 10 : poste de combat. Les attaques vont à partir de maintenant se succéder sans répit, toutes les deux ou trois heures. Elles se font plus précises et plus méchantes. Notre puissance de feu est très amoindrie depuis le départ des croiseurs et les piqués sont plus audacieux. Nous passons sans trêve du poste de combat au poste de veille. On descend au carré pour essayer d'avalier un sandwich : poste de combat. On s'écroule dans un coin pour dormir dix minutes.

– Lieutenant, il est moins le quart !

Les hommes ont les yeux rouges et les paupières gonflées par le manque de sommeil, par la poudre, par l'éblouissement d'un soleil qu'on a tant fixé qu'il semble s'être imprimé sur la rétine et qu'il vous poursuit partout où le regard se pose. De plus, nous sommes tous devenus sourds. Même dans les intervalles de calme, nous hurlons pour nous faire entendre et pour nous entendre nous-mêmes. Ce soir du 26 mai, nous sommes moins optimistes : les attaques nous ont coûté trois cargos qu'il a fallu abandonner en flammes et qui, selon les ordres reçus, ont été achevés à la torpille par nos sous-marins. L'*Ashanti*, en manoeuvrant, a évité de justesse deux bombes. Le *Starwort*, corvette sœur, a été dangereusement encadré. La *Roselys* a réussi à enrayer un piqué sur le bâtiment voisin : l'ennemi a largué trop tôt et ses bombes tombent à une cinquantaine de mètres.

Il paraît, je ne sais plus comment l'information nous en est parvenue, que parmi les escadrilles qui nous harcèlent, il en est une d'élite : celle qui s'est distinguée dans la glorieuse destruction de Rotterdam au printemps 1940.

Et « Georges » tourne toujours...

27 mai 1942

00 h 39 : postes de combat. Rompu à 2 h 15. 2 h 50 : postes de combat, 10 h 20... 13 h 40 : postes de combat.

On a l'impression qu'ils reviennent plus nombreux à chaque nouvelle attaque et pourtant nous en avons quand même descendu ou sérieusement touché quelques-uns qui, nous l'espérons, auront du mal à regagner leur base.

Il fait un beau temps clair, soleil vif et froid sec, mer calme.

14 h 05 – message de l'*Ashanti* :

– Portez-vous au secours du *Stari Bolchevik*.

C'est un cargo soviétique qui, au cours de la dernière attaque, a reçu une bombe sur l'avant. Il a des blessés et des morts et commence à flamber. La bombe a démoli un collecteur d'incendie, ce qui est d'autant plus fâcheux que sa cargaison se compose d'essence d'avion, de trinitrotoluène et autres explosifs. Il continue de faire route, à 8 nœuds, sous un gros parapluie de fumée noire. Nous faisons route parallèle, à 10 mètres, et nous lui passons nos manches. Après deux ou trois échecs, la manœuvre réussit, il n'y a plus qu'à faire marcher les pompes. Sur ces entrefaites, le *Martin*, torpilleur britannique, s'approche et nous signale de lui laisser la place, sous prétexte qu'il dispose de moyens plus efficaces que les nôtres. Le commandant, qui se souvient sans doute de Nelson à Copenhague, refuse de voir les signaux. L'autre s'approche encore et nous engueule au porte-voix. Nous faisons toujours la sourde oreille. Furieux, le commandant du *Martin* nous crie qu'on n'est pas là pour s'amuser et que ce n'est pas un jeu. Fichtre, on le sait bien ! D'autant que les fritz reviennent.

Poste de combat. Le *Martin* s'éloigne. Le *Stari Bolchevik* et nous, l'un à côté de l'autre, offrons une cible intéressante ; les bombes commencent à pleuvoir, mais sans précision, heureusement. Au bout de deux heures, le Russe nous signale que l'incendie est maîtrisé, nous remercie, et nous nous séparons.

Nous avons un répit, mais d'autres problèmes surgissent. Nous avons recueilli une partie de l'équipage d'un cargo américain torpillé et nos vivres sont bien près d'être épuisés car nous avons 36 bouches de plus à nourrir.

Message nous annonçant l'arrivée prochaine d'un croiseur et de deux torpilleurs russes. Hourrah ! Ils sont les bienvenus, car il nous reste encore 200 milles jusqu'à Mourmansk, et à 9 h 45, les attaques reprennent.

À 11 heures, nous sommes par 74° 15'N et 30° 22'E. Le ciel se couvre de nuages. Quelle chance, nous allons peut-être connaître un peu de répit. En effet, ce n'est qu'à 17 h 35 que les avions ennemis sont signalés ; ils nous cherchent au-dessus des nuages ; heureusement, le plafond est bas. L'*Ashanti* nous prévient :

– S'il y a une éclaircie, attendez-vous à être attaqués d'une minute à l'autre. Attaque par sous-marins est également à prévoir.

À 21 h 15, puis à 2 heures le 29, les *Junker* et les avions torpilleurs tentent à nouveau leur chance, sans résultats à première vue. La navigation est compliquée par la présence d'un nombre croissant d'icebergs qui promènent à travers le convoi leur solennité dangereuse et glacée. À 6 h 30, une brume épaisse se lève et la visibilité tombe rapidement à

100 mètres. Nous collons au convoi et essayons de garder le poste au son, notre radar étant en avarie momentanée.

Par tribord arrière, le *Martin* et le *Starwort* s'approchent de nous ; bergers infidèles, ils ont perdu le troupeau et nous demandent :

– *Any ships in company?*

Nous répondons avec un soupçon d'ironie :

– *Yes, the whole convoy.* »

Je descends au carré où sont entassés les rescapés américains du *City of Joliet*. Ils ont l'air de prendre leur aventure avec assez de philosophie et apprécient tout particulièrement le rhum que nous leur avons versé pour les reconforter. Je sympathise avec l'officier mécanicien, qui est un joyeux drille : il m'explique qu'avec la prime de torpillage, l'indemnité pour affaires perdues, la nouvelle mise d'équipement et sa solde au retour, il pourra aller passer deux mois en Floride avant de reprendre la mer.

Nous apprenons un incident qui nous attriste : profitant de la proximité de notre destination, le *cam-ship* a catapulté son chasseur ; celui-ci est allé dire deux mots à « Georges », qui commençait à porter sur les nerfs de tout le monde et « Georges » est allé faire un trou dans la mer de Barentz. Malheureusement une douzaine de *Dornier* sont arrivés et notre chasseur s'est fait descendre à son tour. Le pilote a sauté en parachute et a été recueilli par un cargo, mais il est mort, criblé de balles.

À partir de 22 heures, la brume est tout à fait dissipée, nous essayons sept bombardements en piqué, qui se succèdent à vingt minutes d'intervalle jusque vers 2 heures du matin. Un peu de casse. L'*Alynbank* nous quitte et fait route vers Arkhangelsk. Nous n'avons presque plus de munitions et beaucoup de bâtiments marchands ne tirent plus.

30 mai 1942

Du 30 mai au 26 juin, le navire reste à Mourmansk avant de prendre la route du retour.

26 juin 1942

L'appareillage est proche ; nous essayons de faire encore quelques vivres, mais le ravitaillement est difficile. Nous recevons cependant des pommes de terre et quelques quartiers de viande de renne. En sauce, cela peut encore aller, mais grillée ou rôtie, cette viande est franchement mauvaise. Le soir, nous sommes invités à un « pot » à bord de l'avisodragueur britannique *Niger*. Les malheureux ont hiverné à Mourmansk et, depuis six mois, dans une nuit totale, ont nettoyé les mines et brisé les glaces qui bloquaient les abords de la rivière. Dans quelques jours, ils vont retrouver homes et familles et ne parlent que de permissions.

27 juin 1942

Nous appareillons à 17 heures avec les restes de notre convoi d'aller ; nous nous appelons maintenant le QP 13. Il

était temps que nous partions ; on commençait à trouver le temps long et l'inactivité pesante. D'ailleurs, l'endroit devenait décidément malsain ; nous apprenons qu'à 3 heures du matin le dragueur *Gossamer* a été coulé à la bombe à quelques milles plus haut dans la rivière : 13 morts.

Nous faisons route au NNE, cap vers la Nouvelle-Zemble, puis vers la terre François-Joseph. Le principe consiste à faire un grand tour et remonter le plus loin possible vers le Nord afin d'essayer d'échapper aux avions qui nous ont harcelés à l'aller.

30 juin 1942

À midi, nous sommes par 74° 24'N et 26° 54'E ; nous faisons route vers l'île aux Ours. Jusqu'ici, pas d'incidents : froid assez vif, bancs de glace, brouillards. À 17 heures, on aperçoit un gros bimoteur, probablement ennemi, qui ne s'approche pas. Trois heures plus tard, l'amirauté nous signale :

– *You were probably reported by enemy aircraft.*

Est-ce que cela va recommencer ? Une chose contribue à nous rassurer en partie. Nous ne sommes plus une proie très intéressante car la plupart des bâtiments naviguent sur lest. Que pourraient-ils rapporter de Mourmansk ? Un peu de bois, peut-être.

1^{er} au 5 juillet 1942

72° 36'N - 2° 33'F. Nous descendons vers Jan Mayen. Petite fête à bord pour mon anniversaire. Le cuisinier annamite a fait un superbe gâteau et pour mon trentenaire m'en souhaite mille et mille autres. D'accord, mais sous des climats plus cléments, j'espère, et dans des conditions plus heureuses.

La brume se lève pendant deux heures, ce qui permet au navigateur de prendre une droite de hauteur. À 15 milles dans le Nord, on aperçoit les fumées du PQ 17 qui monte vers Mourmansk.

Jusqu'au 5, brume et bancs de glace. Froid de plus en plus piquant. Dans la matinée, la radio de service nous apporte un message alarmant : 11 bâtiments de guerre ennemis ont quitté leurs repaires dans les fjords et foncent de l'avant vers la haute mer. Ils ont été signalés par 71° 31'N et 27° 10'E ; nous examinons la carte ; cela les situe à quelque 30 milles du cap Nord. Nous sommes donc tranquilles en ce qui nous concerne. Mais le PQ 17 doit se trouver dans ces parages. Pauvre PQ 17 ! Nous avons appris au retour que l'escorte impuissante contre les croiseurs de bataille allemands avait ordonné au convoi de se disperser tandis qu'elle essayait d'arrêter pendant quelque temps la ruée des *Lutzow* et autres *Hipper*. Cela a tourné au massacre ; les cargos isolés ont été fusillés par les avions et les sous-marins ennemis comme des lapins au sortir d'un talus. On m'a dit, – j'ignore si c'est le chiffre officiel – que sur un total de 61 bâtiments, sept avaient pu rejoindre les ports de Mourmansk et d'Arkhangelsk ; quatre d'entre eux ont été sauvés d'une manière curieuse. Ils s'étaient placés sous la protection de l'*Ayrshire*, petit chalutier armé, dont le commandant nous conta l'odyssée quelques semaines plus tard. Il ordonna de prendre du

large, à vitesse maximum, route au Nord. Ils gardèrent le cap jusqu'à la banquise. Au pied d'un mur de glace, à la limite de la mer libre, ils refirent route à l'ouest. C'est alors que le commandant de l'*Ayrshire* eut une idée de génie : profitant des espaces glacés qui s'étendaient derrière eux, il donna l'ordre de peindre tous les bâtiments au blanc de céruse afin qu'ils se confondissent dans le paysage : mais comme le temps était précieux et la peinture chère, que les avions de reconnaissance ne pouvant venir que du sud, par tribord de son embryon de convoi, il se contenta de faire peindre les ponts, les superstructures, le flanc droit des coques au-dessus de la flottaison, et amena sains et saufs jusqu'à Arkhangelsk ses protégés partiellement camouflés.

Depuis le matin, le temps a changé : un vent de plus en plus violent a dissipé la brume et soulève la mer. À 20 heures, le temps est franchement mauvais, mer 7 : un creux impressionnant. Les paquets d'eau balayent la passerelle, où l'on est trempé et glacé. Nous sommes revenus sous une latitude où une clarté grisâtre fait prévoir le retour prochain de la nuit.

En bas, tout voltige : les tiroirs mal fermés s'ouvrent brutalement et vident leur contenu dans la boue qui clapote sur le plancher. À l'office, de grands bruits de vaisselle brisée orchestrent les coups de roulis particulièrement violents. Au carré, il est impossible de faire quelques pas sans se cramponner à la table, à la desserte ou aux épontilles.

20 h 40 : deux explosions sourdes. Klaxon. Poste de combat. Nous escaladons l'échelle, avec à la main ceinture de sauvetage, peau de mouton et *duffelcoat* que nous mettrons sur place.

Dehors, un peu partout, la mer se soulève en gerbes qui retombent en masses écumantes : torpilles ou mines ? Explosion sous le cargo n° 5, puis à l'avant du n° 6 et du n° 8. À bâbord, à notre hauteur, une explosion, à 200 mètres heureusement, mais cela paraît rudement près.

Le commodore hisse un signal :

– Changez de route.

Cependant que le n° 5 coule rapidement par l'arrière. On aperçoit dans l'eau glacée des survivants qui appellent à l'aide. Le commandant a bondi sur la passerelle, sans sa ceinture ; il m'a raconté avoir eu quelques secondes d'hésitation. Selon toute probabilité, c'est un champ de mine et il est responsable de ses hommes et de son bâtiment.

– On y va, commandant ? demande le second. On y va :

– En avant toute ! »

Explosion droit devant, mais plus loin. Le *Niger* donne de la bande et coule. Nous devons repêcher trois hommes sur 150 : et ils étaient si heureux de partir pour la permission, la famille et le foyer qui les attendront toujours.

Par bâbord, nous apercevons des lueurs de coups de canon. Je crois qu'il y a eu un moment d'affolement sur certains bâtiments marchands, qui ont cru à une attaque de sous-marins en surface et qui ont ouvert le feu n'importe où. Ils n'ont pas fait de dégâts, Dieu merci ; il y a déjà assez de casse comme cela !

Nous commençons à patrouiller dans le champ de mines pour repêcher les survivants qui surnagent grâce à leur ceinture ou qui se cramponnent à des objets flottants. Il faut faire vite car l'eau est à 1° centigrade et le mazout empoisonné s'étale rapidement. L'état de la mer rend le sauvetage extrêmement difficile, mais je dois dire que le pacha manœuvre comme un chef.

Le reste du convoi s'éloigne vers le sud. Le dernier bâtiment nous signale :

- Sous-marins? Nous répondons :
- Vraisemblablement mines.

Nous restons seuls avec deux chalutiers, le *Saint Elstan* et le *Lady Madeleine*. Le cargo n° 8 achève de couler. Le *Saint Elstan* s'occupe des survivants puis nous signale qu'il investigue un contact sous-marin et s'éloigne.

La mer est toujours très grosse : force 7,8, vent NE 7, visibilité mille. Des embarcations signalent leur présence par fusées ou lampes rouges qui clignotent. Sur l'eau, des corps inertes que nous sommes souvent obligés de supposer morts, lorsqu'il faut aller au plus pressé, là où nous pouvons sauver le plus grand nombre d'hommes le plus rapidement. Plusieurs de nos hommes et notre officier de navigation, un filin amarré autour de la taille, ont sauté par-dessus bord et, chaque fois qu'ils le peuvent, crochent dans les corps raidis qui dérivent à leur portée. Des scènes effroyables : ceux qui étaient cinq cramponnés à un radeau : une grosse lame, ils n'étaient plus que trois. Celui auquel nous avons lancé une amarre que ses doigts rendus gourds par le froid essayaient vainement de tenir et qui a coulé à pic au moment où nous allions le saisir. Ceux qui, d'une grosse chaloupe métallique, ont voulu, malgré nos objurgations, se précipiter tous ensemble pour sauter à bord quand le coup de roulis les a amenés à notre niveau. Trois hommes ont manqué leur coup. La vague suivante les broyait entre les deux coques et j'ai littéralement entendu les têtes éclater comme des noix. J'en ai été violemment malade.

Minuit cinquante : nous embarquons une grosse lame par l'arrière. Dégâts au roof et aux rails des grenadeurs. Quelques hommes contusionnés.

Sur la passerelle, le commandant s'occupe maintenant des embarcations qui ne pouvaient attendre plus longtemps. Deux officiers de la marine américaine l'y ont rejoint et assistent aux manœuvres avec une admiration qu'il ne cherche pas à dissimuler.

Le bâtiment est envahi de rescapés : dans les postes, dans la chaufferie, au carré, dans les chambres. Sur ma couchette, un occupant qui a l'air assez mal en point se soulève et bredouille :

- Hello! Content de vous revoir! Bonne vieille corvette! J'ai de la chance! »

Puis il se recouche. Je reconnais mon ami l'officier mécanicien du *City of Joliet*.

2 heures : nous avons embarqué les derniers survivants. Il n'y a plus personne et nous devons faire hospitaliser d'urgence une vingtaine de blessés graves. Route au sud pour sortir du

champ de mines, puis au SSE. Nous rattrapons trois heures plus tard le *Lady Madeleine* qui a 40 rescapés à bord et le *Saint Elstan* qui en a 27. Sur la *Roselys* nous recensons 179 survivants. La nuit a coûté au convoi quatre bâtiments américains, les *John Randolph*, *Heffron*, *Heibert*, *Masmar* ; un russe, le *Rodina*, et un escorteur anglais, le *Niger*. Parmi les victimes, la femme de l'attaché naval soviétique à Londres et ses deux enfants, dont les corps ont été aperçus dans l'eau mais n'ont pu être repêchés.

6 juillet 1942

À 18 heures, nous accostons à Reykjavik, pavillon en berne, car un des blessés est mort. Débarquement des survivants, rapport du commandant, vivres en toute hâte. Nous devons repartir sitôt parés, pour rattraper un convoi à destination de Terre-Neuve. Belle manœuvre du commandant qui, après avoir dignement refusé pilote et remorqueurs, sort du port en culant. Le *Lady Madeleine* nous félicite au passage ; un peu plus loin le sloop américain *Yaka* nous signale :

- Bonsoir! Vive la France! »

La suite du convoi se déroule sans incidents : comme les gens, les convois heureux n'ont pas d'histoire. Personne à bord ne s'en est plaint.

Jusqu'à l'arrivée, mer raisonnablement mauvaise et quelques escarmouches sans conséquences avec les sous-marins. Cette fois, une protection aérienne bien organisée, et facilitée par la proximité des bases d'Islande et de Terre-Neuve, les a empêchés de se livrer à leur tactique favorite : nous suivre à vue pendant la journée, puis, à la tombée de la nuit, décrire en surface un grand arc de cercle pour venir se placer devant la route du convoi. Puis plonger à bonne profondeur, laisser passer l'avant-garde de l'escorte ; faire surface au milieu des bâtiments marchands, les torpiller, plonger à nouveau et recommencer la nuit suivante.

De fréquentes patrouilles aériennes, opérant en particulier sur l'arrière du convoi, obligent les agresseurs à rester en plongée. Un judicieux changement de route au crépuscule achève fréquemment de leur faire perdre la trace de leurs éventuelles victimes.

Nous ne restons que trois jours à Argentinia, la base américaine de Terre-Neuve, où nous réparons et nous ravitaillons. Les autorités américaines sont déjà au courant du coup dur du 5 juillet. Aussi leur accueil est-il encore plus chaleureux qu'à l'ordinaire.

Départ d'Argentinia

La chance nous poursuit : la mer est tellement mauvaise qu'il n'y a pratiquement plus d'attaques de sous-marins à craindre, au moins de jour. Ils restent en plongée à 15 mètres ou 20 mètres, attendant la fin de la tempête. Par contre, nous sommes terriblement secoués, épuisés et contusionnés. Nous finissons tout de même par arriver, dans les derniers jours de juillet, à Greenock après 18 jours de traversée. La permission est enfin en vue. La coopérative remet en vente des lames de rasoir ; les vareuses et les pantalons sortent des

sacs et sont soigneusement brossés. Les forbans hirsutes et barbus, aux accoutrements bizarres, à toques de fourrure, peaux de mouton, passe-montagnes et mitaines, reprennent l'apparence d'honnêtes matelots ; chemisettes impeccables, bonnets bien brossés, souliers cirés et bleus de drap n° 1.

Nous accostons à Albert Harbour, que nous avons quitté depuis 74 jours. Première déception : pas de permissionnaires à terre, nous sommes désignés comme bâtiment en « état d'alerte ». Le lendemain soir, nouvelle tuile :

– Vous appareillez à 7 heures du matin pour une mission spéciale.

Il s'agit d'escorter un remorqueur de haute mer qui doit essayer de retrouver un bâtiment torpillé au milieu de

l'Atlantique Nord. Abandonné par son équipage, le bâtiment n'a pas coulé et a été aperçu par des avions, dérivant au gré des vagues et des courants. Détail réconfortant : 14 sous-marins ennemis sont signalés dans un rayon de 80 à 100 milles de sa dernière position. Nous avons bien une chance sur cent de le retrouver.

C'est un tollé général.

Ce qui ne nous empêche pas de nous retrouver le surlendemain dans la houle de l'Atlantique, enfoncés dans des combinaisons de toile cirée et coiffés du suroît des pêcheurs de Terre-Neuve. Garce de vie, mais bonne vieille *Roselys* quand même !

Jean-Willy FOURNIER de MONTOUSSÉ

COMMENT J'AI CONNU JEAN CAVAILLÈS

RÉSISTANCE – RÉSEAU « COHORS »

CL.

Écrit spécialement pour les petits enfants, et les grands de l'École de Sèvres

Depuis le premier jour où vous avez franchi le seuil de notre maison, je savais qu'il fallait que je vous parle de celui dont votre école porte maintenant le nom. J'ai essayé plusieurs fois, je suis entrée dans une classe pour vous raconter ce que vous êtes en droit de savoir, et j'ai reculé. Voyez-vous, les grandes personnes ont aussi des chagrins, des souvenirs très pénibles à remuer. Vous parler de Jean Cavailès, c'est parler d'un être cher qui n'est plus, de tous nos camarades aussi, qui ne sont jamais revenus.

Il faut pourtant que de temps en temps, sans vouloir vous attrister et peser sur votre enfance, quelqu'un ait le courage de raviver des souvenirs, pour que vous sachiez que si notre pays a trouvé son visage de paix, de joie, de liberté, c'est à tous ceux qui sont morts que nous le devons, à ceux qui ont donné leur vie pour que les petits enfants de France aient pu retrouver leurs rires, leur travail, leur patrie.

Jean est né près de Poitiers, il y a tout juste cinquante ans. Son père était officier, ce qui lui a valu de connaître beaucoup de villes, beaucoup d'écoles, avant de s'installer à Paris, à l'École normale supérieure, où il entre premier. Peut-être que sa sœur, qui a écrit un livre, voudra bien vous raconter une partie de sa vie qu'elle connaît beaucoup mieux que moi. Je sais seulement, qu'après avoir brillamment passé l'agrégation de philosophie, il fait un séjour en Allemagne pour compléter des recherches personnelles de mathématiques. Puis, c'est le service militaire et la préparation d'une thèse.

Jean entre, à nouveau, à l'École normale, où cette fois il guidera les jeunes camarades dans leurs travaux. Il crée des cercles religieux (Jean était protestant) très suivis, et poursuit ses études de mathématiques, qu'il alterne avec de fréquents voyages en Allemagne, où il se fait de bons amis. Être protestant ne l'empêche pas d'avoir une réelle sympathie pour le culte catholique, témoin cette lettre, datée de la Pentecôte 1931, que cite sa sœur dans son livre :

– Je me suis décidé à passer les fêtes ici. Les cérémonies, surtout samedi – où on répète une partie du Samedi Saint : six prophéties et consécration de l'eau – et dimanche avec les laudes et matines, à 4 heures du matin (où j'ai assisté, en tout, dimanche pendant plus de cinq heures), étaient très belles. Il y a de belles voix et certains hymnes, le Veni Creator surtout et l'Agnus Dei, ont quelque chose qui n'est plus humain tellement est grande l'adéquation de la musique au texte. Dimanche, une partie de l'assemblée a pris part au choral pour les réponses faciles et je crois bien l'Agnus Dei. La veille, dans la crypte, à la répétition, le père qui dirigeait, expliquait que cette musique est la chair même de la parole de Dieu. Il y a quelque chose de vrai là-dedans, pour cette action un peu mystérieuse de cette mélodie si simple, mais dont le rythme régulier nous prend tellement qu'on en sort presque sans conscience et se prolonge dans la récitation des psaumes. J'ai encore devant moi les vêpres et les complies aujourd'hui et c'est un regret que ce soit sitôt fini.

Dans les fêtes aussi, les vêtements particulièrement riches, cela contraste avec Ettal, à la grand-messe de dimanche, neuf grands manteaux rouge et or, agenouillés devant l'autel, avec derrière, la longue rangée des tuniques blanches et des cierges, formaient de vrais tableaux. Mais, ce que j'aime le mieux, c'est encore cet office de complies, dans le demi-jour, le Psaume 90, récité par tous ces capuchons immobiles, et à la fin à genoux, sans un mot, dans la nuit presque complète...

Quelques voyages en Italie, Tchécoslovaquie, beaucoup de travail, et comme distractions : musique (qu'il aimait avec passion sans savoir jouer), lecture, poésie, et nous arrivons à l'année 1936, où Jean est nommé professeur au lycée d'Amiens. Il achève sa thèse qu'il vient soutenir à Paris, à la Sorbonne. En 1938, il devient professeur à la Faculté de Strasbourg et puis, très vite, c'est la guerre. Il a, cette année,