

L'ODYSEE D'UN MARIN BELGE (21 FEVRIER 1940-13 OCTOBRE 1944).

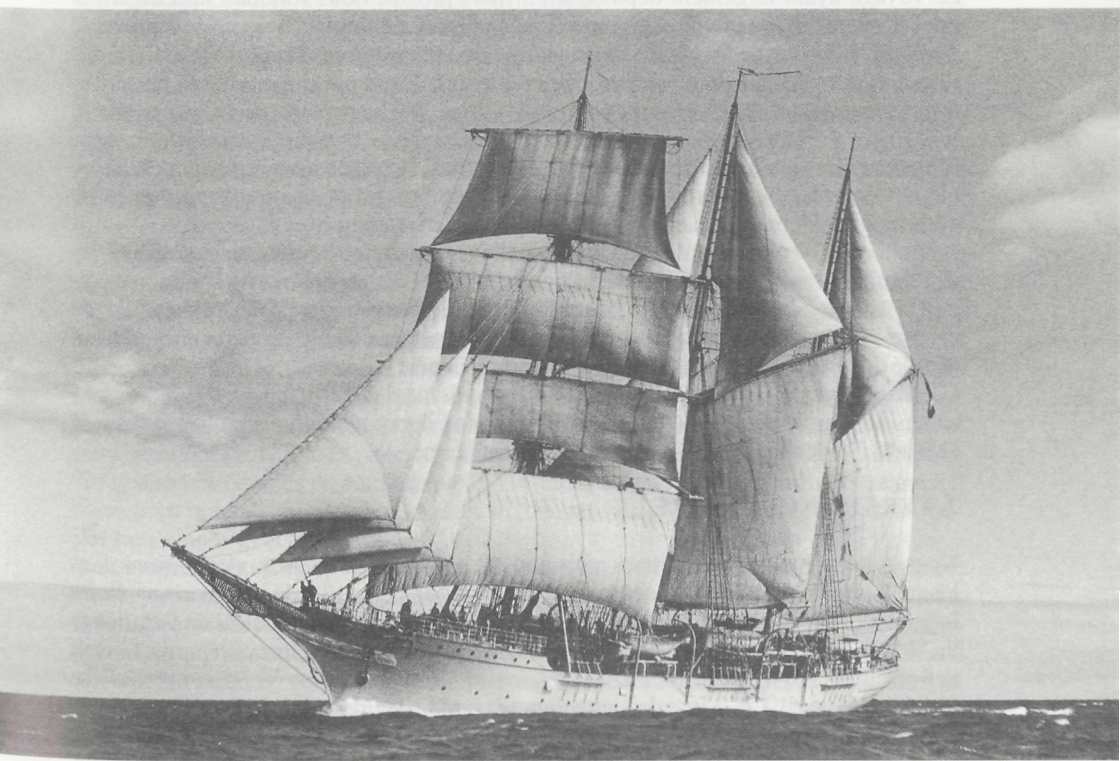
Commodore e.r. D. Gelyckens.

“There is almost no task at sea which the destroyer cannot perform. She is as strong in attack as she is in defence and her place is inevitably where there is fighting to be done. Her weapons are the torpedo, the gun, and the depth-charge, her defences are her speed and the skill of her commanding officer. She has been well called the “maid of all work”, for there are few operations planned and carried out in which a destroyer does not play a part. After screening a fleet one day, she may support an assault landing the next and perhaps carry out a disputed evacuation the day after. The destroyer is probably the most versatile of any type of warship.”

(H.M. Destroyers by Lt Cdr P.K. Kemp, RN)

1. PREMICES.

Mon récit débute à Ostende, le mercredi 21 février 1940. J'avais alors 17 ans et le navire-école “Mercator”, à bord duquel je suis embarqué comme cadet, appareille d'Ostende pour une croisière de 5 mois. Une première escale est prévue aux Canaries, ensuite le Brésil, l'île de Sainte-Hélène, l'Angola, le Congo belge, les îles portugaises du golfe de Guinée et retour en Belgique. Nous sommes 74 à bord dont le Commandant Van de Sande, 10 officiers et 29 cadets.



Le Mercator sous voile par bonne brise (L.J. Vergauwen)

Des mesures extraordinaires ont été prises pour la sécurité. Les pays belligérants ont été prévenus. BELGIQUE-BELGIE en lettres noires et nos couleurs nationales peintes sur chaque bord. Des projecteurs pour illuminer la voilure et la coque. Deux patrouilleurs du Corps de Marine comme escorte dans les eaux territoriales et un remorqueur de l'Etat jusqu'à la sortie de la Manche.

Le 7 mars, nous sommes à Santa Cruz de Ténérife puis le 9 avril, à Rio de Janeiro. Nous reprenons la mer le 15 avril en route pour le Congo belge.

Le 10 mai, à deux jours de la côte africaine, le commandant annonce à l'équipage rassemblé que l'Allemagne a attaqué notre pays. Les couleurs nationales et les inscriptions sur la coque sont recouvertes de peinture grise, les projecteurs débranchés et, la nuit, on navigue tous feux éteints. Nous passons quelques jours au mouillage dans de petites baies désertes de l'Angola puis nous entrons à Lobito. Enfin le 1er juin, nous arrivons à Banana à l'embouchure du fleuve Congo.

Sans instruction précise de l'administration, l'objectif du commandant, tel qu'il nous apparut à l'époque, était, à la fois, de garder sa liberté d'action, de sauver son navire, d'empêcher le départ de l'équipage et de garder les cadets dans l'espoir de poursuivre leur formation. Tout cela ne répondait en rien aux vœux de la majorité des cadets qui, eux, voulaient gagner l'Angleterre. Le temps passe et les difficultés de tous genres s'accumulent. Les conditions de vie à bord se détériorent. Quand, le 2 septembre, le Gouverneur décide d'utiliser provisoirement le navire au levé hydrographique de la côte et de prendre les frais de fonctionnement en charge. Ces travaux se terminent sans incident le 12 décembre.

Le voyage ayant largement dépassé les 5 mois prévus, nous sommes sans argent et nous n'avons littéralement plus rien à nous mettre. La colonie a heureusement décidé d'allouer à chaque cadet et élève une somme de 10 fr par jour. De plus, des villes, des firmes et des particuliers aussi font parvenir à bord des dons qui permettent de subvenir à l'essentiel.

Monsieur De Vleeschauwer, Ministre des Colonies, sur place pour régler certains problèmes urgents, est à bord à Banana, le 21 décembre. La décision est enfin prise de désarmer le "Mercator" et de renvoyer l'équipage en Angleterre.

Au cours des 10 mois écoulés depuis notre arrivée au Congo belge, plusieurs membres de l'équipage avaient quitté. Certains pour enrôler à bord de navires de commerce belges, d'autres avaient rejoint la Force Publique, le Service des Voies Navigables ou encore les forces britanniques au Kenya. De plus, une dizaine de personnes avaient décidé de rester à bord au Congo avec le commandant.

C'est ainsi que le 4 avril 1941, nous sommes seulement 29 (6 officiers, l'aumônier, 15 cadets ainsi que quelques élèves et membres de l'équipage) à nous embarquer sur le "Moanda" à destination de Freetown en Sierra Leone.

2. VERS L'ANGLETERRE.

Nous avons emporté nos hamacs mais nous ne savions rien quant aux conditions dans lesquelles le voyage allait s'accomplir. Une tente sur l'écoutille de la cale avant. Notre logement, salle à manger et dortoir à la fois. Malgré tout le bon vouloir de l'équipage du "Moanda", il n'avait rien d'autre à nous offrir. Mais nous étions enfin partis. C'était là l'essentiel.

Vendredi 11 avril. Le "Moanda" jette l'ancre en rade de Freetown. Le lendemain, nous sommes transférés à bord du "Umtali", un paquebot mixte anglais avec équipage indien. De passagers de pont, nous voilà en première classe.

Nous appareillons le 13 avril, dimanche de Pâques. Capable de filer au moins 15 noeuds, le "Umtali", armé d'un canon de 120 mm, fait route indépendamment. Les cadets assurent volontairement un service de vigie à la passerelle. Par deux fois, un sous-marin est aperçu qui engage la poursuite en surface. Mais chaque fois grâce à notre vitesse, nous le semons.

Le 26 avril, un message du cargo anglais "Mount Park". Un avion vient de l'attaquer. Il coule. Il y a des blessés. L'équipage indien de l'"Umtali" est paralysé de peur. On nous demande d'être prêts à armer une embarcation. Ce ne sera pas nécessaire. Dès que nous sommes en vue, un canot accoste, chargé de rescapés parmi lesquels de nombreux blessés. Les cadets hissent le canot à bord. Avec l'aumônier, ils s'occupent des blessés. C'est notre premier contact avec les réalités de la guerre. Le lendemain, le "Umtali" entre à Oban en Ecosse. Les blessés et un mort sont débarqués.

Quant à nous, le 28, accompagnés par un policier, nous prenons le train pour Londres où nous arrivons le lendemain matin. Un bus nous conduit à "Patriotic School". Passage obligé pour tout étranger arrivant en Grande-Bretagne où s'opère un minutieux contrôle de sécurité. Dans notre cas, cela semble être une formalité. L'"Immigration Officer" écrit, en anglais, sur nos cartes d'identité belges: "Le porteur est autorisé à débarquer à Londres à condition de s'engager dans les Forces Belges en accord avec les arrangements à prendre par le Consul de Belgique à Londres". Un autre bus nous dépose à Eaton Square, centre du quartier administratif belge à Londres. Là, nous sommes cuisinés par la sûreté belge. Ce dernier obstacle franchi, on nous installe dans une espèce de dortoir. Nous recevons chacun une livre. Prime d'arrivée, nous dit-on. Lâchés dans Londres, ce fut une soirée mémorable.

Au matin, dans un sous-sol, un gendarme nous lit le code pénal militaire. Il semble qu'on essaye de nous faire signer un engagement volontaire dans l'armée belge. Quelqu'un de l'Administration de la Marine vient nous récupérer. Dans l'après-midi, l'Amirauté nous invite à prendre le thé à l'Hyde Park Hotel. L'Amiral Dickens, responsable des marines étrangères, nous reçoit personnellement et nous souhaite la bienvenue. Le lendemain, 1er mai 1941, treize cadets prennent le chemin du "HMS Royal Arthur" à Skegness.

3. LA ROYAL NAVY.

"HMS Royal Arthur" occupe les installations d'un ancien camp de vacances, le "Butlin's Holiday Camp", situé en bordure de mer, au nord de la petite cité balnéaire de Skegness dans le Lincolnshire. C'est le centre d'instruction primaire où les recrues de la Royal Navy passent 5 semaines.

Nous sommes accueillis par le Lieutenant Larose, un officier de la Marine de l'Etat passé à la Royal Navy, et par notre futur mentor, le "Chief Petty Officer" Thurton. Nous sommes équipés de neuf des pieds à la tête et transformés en "ordinary seamen", avec, pour nous distinguer des Anglais, un discret "BELGIUM" brodé en lettres rouges sur l'épaule gauche.

L'existence de la "Royal Navy (Section Belge)", ou "RNSB", vient d'être officialisée. En fait, elle est née à la fin septembre 1940, grâce à l'impulsion du Lieutenant Victor Billet. Cet officier de la Marine de l'Etat, mis en congé à sa demande, avait été chargé par le Gouvernement belge de la constituer. Nommé Lieutenant dans la Royal Navy, il arrive à Skegness en octobre de la même année, avec les 30 premières recrues. Ce sont des pêcheurs. D'autres rejoindront dans les semaines qui viennent. Puis le recrutement se généralise. Et au moment de notre arrivée à Skegness, la "RNSB" compte déjà quelque 5 officiers et 200 hommes.

Le Lieutenant Ceulemans, un officier du "Mercator", prend la direction de notre petit groupe. Il donne des cours de navigation et de révision de mathématiques. Sous la tutelle du "Chief" Thurton, nous poursuivons notre instruction. Les séances de drill, matelotage, signalisation, canotage, gymnastique, etc. se succèdent. En plus, nous avons chaque jour, avec un professeur civil des cours intensifs d'anglais.

Un bref interlude, le 21 juillet, nous participons à une prise d'armes et à un défilé devant Monsieur Pierlot et les autres membres du gouvernement belge à Londres.

Mais le 15 septembre, notre groupe se sépare. Quatre d'entre nous vont au "Royal Naval College, Dartmouth". Il s'agit de Blasin, Cornez, Van Schoonbeek et moi-même. Les autres iront au "Royal Naval College, Greenwich" qui forme les officiers de réserve.

Dartmouth, dans le Devonshire, est une petite ville historique de quelque 3.000 âmes, située à l'ouest de l'embouchure de la rivière Dart. Elle est dominée par la masse imposante du "Royal Naval College" qui, depuis 1905, assure la formation des officiers d'active de la Royal Navy.

Nous faisons partie de la classe 55 de "Special Entry Cadets". Elle comprend des élèves officiers de pont, mécaniciens et commissaires qui, après deux trimestres de cours, iront chacun rejoindre une école de spécialité. Nous sommes une centaine dont 45 Anglais, 6 Indiens, 31 Canadiens, 3 Néo-Zélandais, 4 Français, 6 Norvégiens, 2 Sud-Africains et 4 Belges.

Les cours se terminent le 31 mars 1942. Sorti premier de promotion avec le Prix du Meilleur Cadet des Marines Alliées, je suis nommé "Midshipman, Royal Naval Reserve", et vais suivre un cours d'artillerie à Chatham. Ensuite, je suis désigné comme "additional for training" à bord du "Totland" que je dois rejoindre le 23 juin 1942 à Londonderry en Irlande du Nord.

4. L'ATLANTIQUE.

Londonderry, situé au fond du Lough Foyle sur la rivière du même nom, est une des principales bases des "Western Approaches". Elle soutient dix groupes d'escorte totalisant 85 bâtiments dans leur mission de protection des convois dans l'Atlantique.

Le "Totland" (un "cutter" garde-côte américain cédé à la Royal Navy) a des ennuis de machine. Je suis transféré sur le "Wellington" qui fait partie du Groupe d'Escorte 42 affecté aux convois vers Freetown et retour.

Le "Wellington" est un "sloop" de 900 tonnes et 81 m de long construit en 1934 pour être stationné en Nouvelle-Zélande. Son équipage est de 9 officiers et 120 hommes. Sa vitesse maximum est de 16,5 noeuds. Il est armé de 3 canons: deux de 120 mm et un de 76 mm. Il y a aussi deux Oerlikons de 20 mm et deux mitrailleuses quadruples de 12,7 mm. Et enfin 90 grenades de fond, asdic et deux radars de veille (surface et air).

Début juillet, nous partons pour Freetown. Quatre escorteurs pour 40 navires de commerce. C'est fort peu mais à cette époque, les escorteurs sont encore une denrée rare. Une nuit, deux navires sont torpillés. Tir d'obus éclairants ensuite grenadage sans succès apparent. Mais les ordres sont stricts, on ne peut pas s'attarder. C'est mon premier convoi et aussi mon baptême du feu.

Au retour, passé la latitude des Canaries, nous sommes pris en chasse par une meute de sous-marins. Quatre navires torpillés, coup sur coup, la même nuit. L'un d'eux, chargé de munitions, explose et se désintègre complètement. Deux destroyers qui escortaient le cuirassé "Rodney" sont détachés en renfort. Mais à hauteur de Gibraltar, le croiseur auxiliaire "Cheshire" qui fait partie du convoi, est torpillé à son tour et les deux destroyers nous quittent pour le conduire à Belfast.



HMS Wellington. Sloop de la classe "Grimsby" (IWM,A18327)

En septembre, nous faisons encore un aller-retour sur Freetown mais cette fois sans perte.

Rentré à Londonderry, le 26 octobre, jour de mes 20 ans, je suis nommé Sub-lieutenant, Royal Naval Reserve".

Le 1er novembre, nous appareillons de Gourock, sur la Clyde, avec le convoi KMF 2 (K pour "United Kingdom", M pour "Mediterranean" et F pour "Fast" c'est-à-dire 14 noeuds). Huit escorteurs pour 18 navires. C'est le premier convoi de renfort pour l'opération "Torch", le débarquement d'Afrique du Nord. Il comprend vraiment la crème des paquebots. Le "Andes" de 42.000 tonnes est le plus gros. Le plus petit a encore 11.000 tonnes. La plupart des pavillons alliés sont présents. Il y a deux Polonais, les "Batory" et "Sobiesky", ainsi qu'un Belge le "Léopoldville".

Dans la nuit du 10 au 11 novembre, le convoi formé en 2 colonnes passe Gibraltar à 13 noeuds, au travers d'une flottille de pêcheurs espagnols. Au large d'Oran, une partie du convoi nous quitte.

Le 12 novembre au matin, nous entrons à Alger. Quelques raids aériens, la nuit, un transport de troupes est torpillé dans le port. Le retour s'effectue sans encombre avec KMF 3. Plusieurs navires transportent des prisonniers de guerre.

Décembre, nous repartons avec un autre KMF. Après une semaine de route, nous rencontrons une très forte tempête. Les transports de troupes peinent à 8 noeuds tandis que les escorteurs sont tout juste manoeuvrables. La baleinière est arrachée avec ses daviers. Nous passons dans la crête d'une déferlante et retombons très violemment dans le creux suivant. Des rivets ont probablement lâché dans les fonds car plusieurs compartiments sont noyés à l'avant. Les creux sont estimés à au moins quinze mètres. La brise-lames de la plage avant est tordu. Il y a une déchirure dans le pont avant et la mer pénètre dans un des postes. Le "Weston", commandant du groupe d'escorte, nous autorise à abandonner le convoi. Nous restons encore à la cape pendant 5 jours. Puis le

temps se calme et prudemment nous mettons le cap sur Londonderry. Nous espérons tous, secrètement passer la Noël au port. Il n'en fut rien. Les réparations effectuées d'urgence à Belfast, nous sommes envoyés à la rencontre d'un autre convoi revenant de Méditerranée.

En rentrant à Londonderry, nous apprenons que le "Wellington" doit aller en grand entretien et modernisation à Sheerness. Désigné pour un cours d'officier canonnier de destroyer à Plymouth, je débarque le 28 mars 1943.

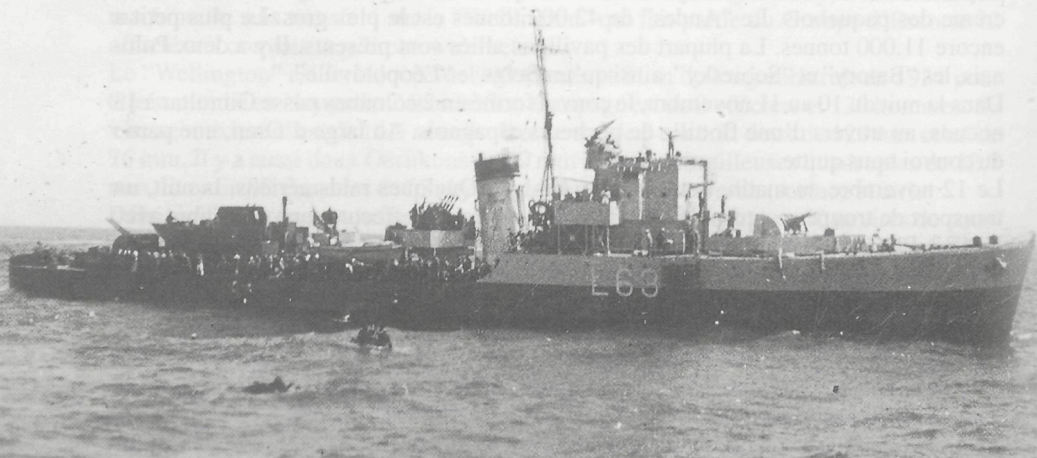
Entre-temps à Bruxelles, mes parents avaient reçu une convocation de la "Werbestelle" où j'aurais dû me présenter le 13 mars.

Mais revenons un instant au "Wellington". Après sa mise à la réserve le 9 août 1945, il est racheté, le 25 juin 1947, par la "Honourable Company of Master Mariners" - l'association professionnelle anglaise de capitaines au long cours - qui en fait son quartier général flottant. Il est maintenant amarré au "Victoria Embankment" sur la Tamise à Londres. C'est là une retraite honorable pour un bâtiment qui au cours de la guerre a parcouru 240.000 milles marins, soit un peu plus de 11 fois le tour de la terre dans l'accomplissement de sa mission de protection de la marine marchande.

5. LA MEDITERRANEE.

Le 2 juin, le cours terminé, je suis désigné comme officier canonnier à bord du "Dulverton" en Méditerranée orientale.

C'est un destroyer de la classe "Hunt" entré en service le 28 septembre 1941. Il est leader de la 5ème Flottille basée à Alexandrie en Egypte. Il déplace 1.561 tonnes en pleine charge pour 85 mètres de long. Sa vitesse maximum est de 27,5 noeuds. L'équipage comprend 9 officiers et 178 hommes. Comme armement principal: six canons de 102 mm en trois affûts jumelés disposés un à l'avant et deux à l'arrière. Pour la défense contre avion, il y a en plus un quadruple 40 mm appelé "Pompom" et deux 20 mm Oerlikon.



*HMS Dulverton, destroyer de la classe Hunt, leader de la 5ème Flottille léasée à Alexandrie.
(National Maritime Museum, London)*

C'est à Malte en ruine que, le 9 juillet, je rejoins le "Dulverton", à la veille du débarquement en Sicile, l'opération "Husky". Dans la zone d'assaut britannique, à l'est du cap Passero, où nous arrivons dans la nuit avec un convoi de transport de troupes venant du Proche-Orient, les attaques aériennes sont continues et comme nous participons à la défense contre avions, nous ne chômons pas.

Début août nous trouve à Alexandrie. L'opération "Avalanche" est en pleine préparation. L'objectif est de débarquer dans le golfe de Salerno, de capturer Naples et d'opérer la liaison avec la 8^{ème} Armée qui, après avoir franchi le détroit de Messine le 3 septembre, progresse vers le Nord.

En route pour Salerno, le 9 septembre nous croisons deux cuirassés italiens, le "Andrea Doria" et le "Caio Duilio". Conformément aux termes de l'armistice conclu secrètement le 3, ils se rendent de Tarente à Malte.

A Salerno, le débarquement rencontre une forte opposition. Afin de ménager la surprise, il n'y a pas eu de bombardement préliminaire pour neutraliser la défense. Deux cuirassés, plusieurs croiseurs et destroyers harcèlent les positions ennemies.

Le "Dulverton" fait partie du cordon de protection contre sous-marins et avions. Le 11, les attaques aériennes s'intensifient. L'ennemi utilise une nouvelle arme: une bombe téléguidée de 1.400 kg. Deux croiseurs américains en sont les premières victimes et le 16, le vieux cuirassé "Warspite", gravement endommagé, doit être remorqué à Malte.

Depuis l'armistice avec l'Italie, la situation en mer Egée a changé. Les Allemands qui partageaient avec les Italiens l'occupation des principales îles du Dodécannèse, ont liquidé ou désarmé leurs anciens alliés. Mais certaines petites îles telles que Samos, Leros, Kos, Kalymnos et Castellorizo font exception car leurs garnisons sont exclusivement italiennes. Le Gouvernement britannique, et en particulier Monsieur Churchill, estime qu'il y a là une occasion d'attaquer un point faible de la position allemande dans les Balkans par la mer Egée. Les Américains s'opposent au projet. Ils considèrent que la priorité doit rester aux opérations en Italie et aussi au débarquement dans le nord-ouest européen en préparation.

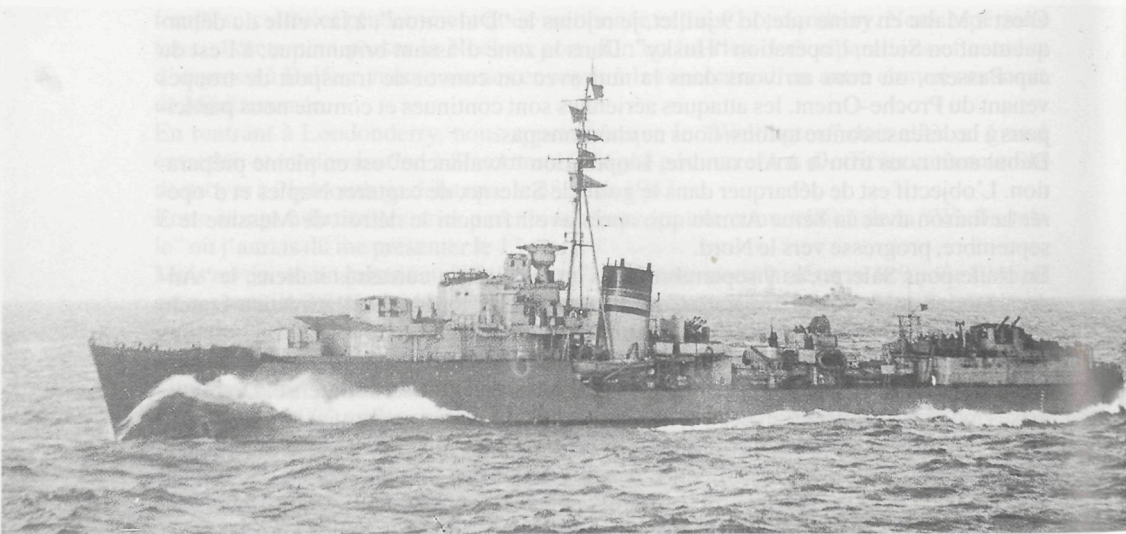
Les Allemands réagissent immédiatement. Ils renforcent leur aviation et occupent Kos et Kalymnos. Seuls Leros et Samos ainsi que Castellorizo restent encore aux mains des alliés.

Le Commandant de la 14^{ème} Flottille de destroyers à bord du "Jervis" est rappelé à Alexandrie, pour prendre en main l'opération des destroyers dans la mer Egée. Trois destroyers ont déjà été coulés et un croiseur irréparablement endommagé par attaques aériennes en ravitaillant Leros.

Le 13 octobre, alors que le "Dulverton" franchit le barrage flottant d'Alexandrie, un message me désigne comme officier canonier du "Jervis". Quand je me présente à bord, celui-ci est occupé à charger du matériel pour un premier voyage à Leros.

Le "Jervis" est un destroyer d'escadre conducteur de flottille de la classe Javelin, entré en service le 8 mai 1939. A pleine charge, il déplace 1.760 tonnes pour une longueur de 108 mètres. Son équipage est de 8 à 11 officiers et 245 hommes. Il peut atteindre la vitesse de 32 noeuds. En plus de 10 tubes lance-torpilles en deux affûts quintuples, son armement principal est constitué par six canons de 120 mm en trois affûts jumelés disposés deux à l'avant et un à l'arrière. Leur portée maximum est de 16 km. Pour la défense contre avion: un quadruple "Pompom" et cinq 20 mm Oerlikon.

Le 16 octobre à 05h00, "Jervis" et "Penn" quittent Alexandrie. Le croiseur "Aurora" et 3 destroyers accompagnent jusqu'au sud de l'île de Karpathos. La nuit est tombée. Le "Jervis" se faufile par le passage étroit entre l'île de Kos et la côte turque, longe ensuite Kalymnos pour atteindre Leros. Le petit groupe a certainement été repéré. Plusieurs avions larguent de longues lignes de fusées éclairantes. A Leros, le "Jervis" s'amarré à



HMS Jervis, leader de la 14ème Flottille (ISMA 10479)

un coffre faiblement éclairé par une lampe torche. En moins d'une heure, le déchargement est terminé. Parmi le personnel, un flegmatique Lieutenant Commander RNVR qui à l'étonnement de tous débarque avec des "golf clubs" dans une île située en première ligne et régulièrement soumise à des bombardements aériens! Les destroyers repartent vers le sud, longent la côte de Kos et au passage bombardent le champ d'aviation et quelques bâtiments allemands se trouvant dans le port. Plus tard, dans la précipitation, le "Jervis" évite de justesse un transbordeur et un schooner. Un coup de projecteur. Ce sont des Allemands. L'artillerie des deux bâtiments se déchaîne et les détruit en passant. A l'aube, nous retrouvons l'"Aurora" au sud de Karpathos, et rentrons ensemble à Alexandrie en fin d'après-midi le 18.

Le lendemain, "Jervis" et "Pathfinder" cette fois, embarquent chacun des jeeps avec remorques, des canons antichars, 2 tonnes d'essence en bidon, 8 tonnes de vivres et 50 soldats. Nous passons la journée du 19 à Limassol au sud de Chypre et à l'aube du 20, nous mouillons dans une petite baie de la côte turque. Des officiels viennent à bord. Nous faisons état de réparations urgentes. Pendant ce temps, un avion allemand nous a découverts et exécute des attaques simulées. Nous le suivons, avec nos canons chargés prêts à nous défendre. La nuit tombée, nous appareillons. Suivi de "Pathfinder", "Jervis" se glisse entre les îles et la côte. Deux "Hunts", le "Hurworth" et le Grec "Adrias", doivent créer une diversion. Ils font une grande démonstration d'obus éclairants qui attire l'aviation. Nous arrivons à Leros sans encombre. Le déchargement commence avec quelques difficultés vu l'absence de moyens de levage adéquats pour les jeeps, les remorques et les canons. Deux avions survolent le mouillage à basse altitude mais sans manifestation agressive. Les "Hunts", estimant que le déchargement est terminé, s'éloignent. "Jervis" et "Pathfinder" font de même. Mais pour les "Hunts", c'est un désastre. Ils tombent sur un champ de mines à l'est de Kalymnos. "Adrias" perd son avant jusqu'à la passerelle. "Hurworth" en se portant à son secours, heurte aussi une mine et coule en quelques minutes. Il y a de lourdes pertes dans les deux équipages. "Adrias" réussit à s'échouer en Turquie. "Jervis" et "Pathfinder" rentrent à Alexandrie dans la soirée du 23.

Les mauvaises nouvelles ne cessent d'affluer. Le commodore commandant l'ensemble des destroyers en Méditerranée orientale veut lui-même apprécier la situation. Il embarque sur l'"Eclipse" et avec le "Petard" appareille pour Leros, le 24 octobre, chacun avec 200 soldats. Dans le passage étroit entre Kos et la Turquie, l'"Eclipse" saute sur une mine. Le commodore, une grande partie de l'équipage et la plupart des soldats sont tués. Le débarquement à Leros est abandonné. "Petard" retourne à Alexandrie avec ses passagers et quelques survivants.

Tôt le 13 novembre, l'ennemi débarque à Leros. Mon ancien bâtiment, le "Dulverton", qui depuis le 20 octobre a déjà à son actif 3 voyages à Leros, est reparti avec le "Belvoir" et l'"Echo". Dans la nuit du 13, à 5 milles de Leros, les trois bâtiments sont attaqués par des Dorniers 217. "Dulverton" est touché par une bombe planeur et coule. Le "Belvoir" recueille les survivants. Le commandant, 2 officiers et 75 hommes sont portés manquants. Leros tombe le 16 et le 19, la garnison de Samos est évacuée.

Le 28 novembre, venant de Limassol (Chypre), le "Jervis" accompagné par "Penn" et "Pathfinder" arrive à Castellorizo, une petite île à 1 mille de la côte turque, dont ils évacuent la garnison de 450 hommes.

Le 3 décembre, au même endroit, "Jervis", "Penn" et le remorqueur "Brigand" rencontrent l'"Adrias". Celui-ci, que nous avons laissé le 23 octobre échoué en Turquie, avait été mis en état de naviguer avec l'aide de spécialistes amenés clandestinement d'Alexandrie. Harcelé par la Luftwaffe, il est pris en remorque par le "Brigand" jusqu'à Limassol. De là, "Adrias" (ou mieux, ce qu'il en reste) continue le voyage par ses propres moyens. Le convoi arrive à Alexandrie le 6 décembre. Une traversée de 600 milles sans étrave.

Ce dernier épisode met fin à une campagne caractérisée par l'absence de couverture aérienne, et dont l'opportunité avait, dès le début, été sérieusement mise en question. En dehors de lourdes pertes humaines estimées à près de 5.000 hommes, elle avait coûté 4 croiseurs, 10 destroyers, 2 sous-marins, 10 autres petits bâtiments et 115 avions. Le 11 décembre, "Jervis", "Penn" et "Pathfinder" escortent le croiseur "Penelope" jusqu'à Malte. Celui-ci ramène le Premier Ministre, Monsieur Churchill, qui vient de participer aux conférences de Téhéran et du Caire. Puis à Alger, pour conduire quatre transports de troupes à Port-Saïd et retour à Alexandrie où, à la veille de Noël, 15 sacs de courrier nous attendent.

Entre-temps, le "Janus" avait rejoint la flottille. Endommagé par une mine acoustique en juin 1942, il avait été en réparation en Angleterre.

En Italie, les Alliés piétinent. Depuis le 17 novembre, la progression vers Rome est arrêtée. Les 5ème et 8ème Armées butent sur la ligne "Gustav", système défensif allemand qui s'appuie sur les rivières Garigliano et Sangro.

Les deux "J" appareillent d'Alexandrie et atteignent Brindisi à 23h00, le 31 décembre 1943. La nuit du 3 au 4 janvier 1944, ils bombardent à deux reprises le port et la ville de Pesaro, puis sans autre rencontre, descendent sur Bari pour embarquer munitions et fuel. Ils repartent le 5 à minuit, et poussent vers le nord. Le lendemain soir, la mer est forte et la visibilité mauvaise. Trois schooners repérés au radar sont coulés au canon. Puis deux trains aperçus se déplaçant sur la ligne côtière, sont systématiquement détruits. A l'extérieur de la ville de Civita Nova, des concentrations de matériel et de véhicules, repérées à la lueur d'obus éclairants, sont une autre cible. Plus tard, en passant devant Ancona, ils bombardent la gare de jonction et le port. Mais ici, une batterie terrestre répond que le "Janus" engage avec succès. Au petit matin, les destroyers se retirent et font route vers le sud dans une forte tempête de suroît. Les deux bâtiments ont chacun tiré plus de 500 coups de 120 mm. L'intention est de faire le plein à Bari et de se rendre à Naples ensuite. Mais à Bari, les conditions météorologiques sont telle-

ment mauvaises qu'il est impossible d'ouvrir le barrage du port. Sans attendre, il est décidé de faire route sur Naples où nous entrons le 10 au petit matin. L'embarquement des munitions et du fuel commence immédiatement. Il n'est pas terminé que nous recevons ordre d'appareiller d'urgence pour Malte afin de ramener le croiseur "Orion" à Naples. A notre retour, le nombre de navires de tous types rassemblés dans la baie indique l'imminence d'un nouveau débarquement.

"Jervis" passe quelques jours à Castellamare pour un nettoyage de chaudière. Au retour à Naples, il nous manque deux hommes. Le lendemain, la police militaire les ramène à bord, tout penauds en uniforme de la marine italienne. Leurs uniformes avaient été volés pendant leurs ébats dans une des nombreuses maisons closes de Naples.

La nuit du 18, avec le croiseur "Orion" et 2 autres destroyers nous bombardons Gaeta et le pont sur la rivière Liri, en soutien de l'offensive du Xème Corps britannique, mais celle-ci ne réussit pas à ébranler la ligne Gustav.

Le 21 janvier, le convoi pour Anzio transportant 50.000 hommes et 5.000 véhicules, se forme à l'extérieur de la baie de Naples, et fait route au nord-ouest. Avec "Janus", nous sommes en tête et, quelques minutes après minuit le 22, nous venons à l'ancre à 2 milles de la côte dans le secteur de débarquement britannique au nord d'Anzio. Tout est artificiellement calme. Vers 1200, nous recevons une demande de tir. L'après-midi il y a des raids sporadiques de chasseurs bombardiers à basse altitude. Au crépuscule, en prévision de la possibilité d'attaques par bombes planeurs nous tendons des rideaux de fumée entre le couchant et les bâtiments au mouillage pour qu'ils ne soient pas silhouettés. La nuit, nous nous rapprochons pour les protéger contre d'éventuelles attaques de vedettes rapides.

Le 23 vers midi, quelques obus tirés par une batterie mobile se perdent sans dommages parmi les navires. Deux fois au cours de l'après-midi "Jervis" et "Janus" engagent des batteries mobiles. Les tirs terminés, à bord du "Jervis", on se prépare à une autre nuit de patrouille. Nous sommes stoppés parallèlement et à environ 4 milles du rivage avec le "Janus" un peu plus loin au large. Tout à coup, le bruit caractéristique de moteurs d'avions allemands. Un Dornier vient de la côte dans notre direction. Il largue une torpille. Klaxons d'alarme. Postes de combat. Les machines en avant toute. Nous commençons à bouger tout doucement. La torpille passe à quelques mètres de notre arrière. Tout va très vite. Le Commandant est à la passerelle. Je grimpe dans le télépointeur. Le "Janus" explose en une effrayante gerbe multicolore. La torpille a frappé sous la passerelle dans la soute à munitions No 2. Il se retourne et disparaît. A peine six minutes se sont écoulées depuis l'explosion.

Pendant ce temps, le "Jervis" vibre de toute la puissance de ses hélices qui maintenant battent en arrière, il s'arrête puis commence à culer. Une énorme déflagration à l'avant. Une bombe planeur radioguidée HS 293 portant une charge militaire de 500 kg, nous a touchés à tribord de l'étrave. Le puits aux chaînes, les ancres, les cabestans, les tanks à eau douce, le magasin à peinture, tout est parti sur environ 9 mètres, jusqu'au brise-lames de la plage avant. Un incendie fait rage dans ce qui reste du magasin à peinture mais la cloison étanche du poste inférieur a tenu. L'essentiel: il n'y a aucune victime, même pas un blessé.

La nuit est maintenant complètement tombée. Pendant que les équipes de sécurité maîtrisent l'incendie et étançonnet la cloison avant, le "Jervis" amène ses embarcations et déroule des filets de sauvetage pour récupérer les rescapés dont on voit les petites lampes rouges danser sur l'eau. Seront ainsi repêchés 5 officiers et 88 hommes. Il manque le commandant, 5 officiers et 152 hommes.

En marche arrière, le "Jervis", escorté par le remorqueur "Weasel" et quelques destroyers fait route sur Naples. L'incendie maîtrisé, la cloison étançonnée et les infil-

trations d'eau contrôlées par les pompes, le "Jervis" est tourné et graduellement poussé en avant à 10 noeuds. Au petit matin, il entre à Naples.

Le "Lucky Jervis" l'avait échappé belle et mérité sa réputation. Une fois de plus, "Snowball", le petit bâtard blanc arrivé à bord à Alexandrie en juillet 1940, lui avait porté chance.

Le commandant de la 14^{ème} Flottille rend aussitôt visite au Commandant en Chef pour lui exposer son intention de continuer à exercer son commandement à partir du "Grenville" dont le commandant actuel devrait conduire le "Jervis" à l'endroit choisi pour les réparations. Le "Grenville", équipé en conducteur de flottille, n'était pas employé comme tel. Le changement une fois approuvé fut effectué de façon assez brutale le 25 janvier. Le commandant de la flottille emmenait son état-major, tout le personnel signaleur et radio. Quant à notre nouveau commandant, le Lieutenant Commander Roger Hill, DSO, DSC, il devait s'arranger pour que ses signaleurs et radios le suivent à bord du "Jervis". Pour le "Jervis", c'était un coup dur. De conducteur de flottille au passé glorieux, commandé par un capitaine de vaisseau, il devenait un destroyer comme les autres. Le fait de peindre en gris la bande noire distinctive de la cheminée consacra cette perte de statut. De plus l'avenir était incertain. La remise en état allait nécessiter un long séjour en chantier. Mais où, ici en Méditerranée, en Angleterre ou encore en Amérique? C'est dans ce désarroi que "Snowball", le chien de l'équipage, découvre "Skerki", la petite chienne du nouveau commandant. Vous devinez facilement ce qui arriva. Comme cela eut lieu devant l'équipage rassemblé, la nouvelle, accompagnée de commentaires corsés, se répandit à bord comme une traînée de poudre.

Le 30 janvier, "Jervis" escorté par le dragueur océanique "Cadmus" (qui en janvier 1950 deviendra notre "Georges Lecoinge") fait route vers Bizerte. Là, il s'intègre à un convoi lent et arrive à Gibraltar le 5 février.

Mais à Gibraltar, une nouvelle catastrophique nous attend. Nous n'allons pas en Angleterre, ni encore moins en Amérique. C'est ici même que nous serons réparés. Nous entrons en cale sèche et les travaux commencent. Le moral retombe à zéro. Heureusement, nous arrivons à rapatrier la majorité des anciens dont beaucoup, en Méditerranée depuis plusieurs années, étaient des rescapés de bâtiments coulés.

C'est pratiquement avec un nouvel équipage que, le 8 avril, le "Jervis" sort de cale sèche avec sa nouvelle étrave. Quelques jours d'entraînement et le 16, la veille de l'appareillage, nous recevons l'Amiral Burrough, commandant Gibraltar, en visite d'inspection. Il y a deux jours, un officier WRNS était venu demander, tout à fait incidemment, combien de passagers nous pouvions prendre pour l'Angleterre. C'est donc sans surprise que nous apprenons par l'Amiral que le "Jervis" quitte la Méditerranée, où il était arrivé le 29 juin 1940. Les plans pour OVERLORD sont maintenant finalisés. Le Général Montgomery a obtenu une division supplémentaire pour la phase d'assaut. Cela signifie qu'il faut trouver six croiseurs et quatorze destroyers en plus de ceux déjà prévus et le "Jervis" sera l'un d'eux.

6. LE RETOUR.

Une traversée sans histoire et le "Jervis" touche Falmouth le 20 avril. Puis, dans la grisaille, la pluie et les tempêtes, arrive à Scapa Flow le 24 pour une période d'entraînement. Après la Méditerranée, on ne pouvait trouver plus radical changement d'environnement.

Jour après jour, le "Jervis" perfectionne son adresse au tir contre la terre, contre avion et sur toutes sortes de cibles de surface de jour comme de nuit. Et très vite, les nouvel-

les équipes de pièces, de la centrale de conduite de tir et des télépointeurs s'intègrent et retrouvent l'adresse et la précision qui ont fait la renommée du "Jervis" en Méditerranée. Comme notre séjour à Scapa Flow se termine, Skerky met au monde trois petits chiots blancs immédiatement adoptés par l'équipage.

Dès notre arrivée à Portsmouth, le 24 mai, nous entrons à l'arsenal. La concentration de navires est impressionnante. Nos canons de 120 mm reçoivent de nouvelles chemises. On installe aussi des moyens radio supplémentaires ainsi que quelques gadgets électroniques destinés à brouiller les radars ennemis.

L'état-major s'enrichit d'un capitaine de la "Royal Artillery". Il sera notre "Bombardment Liaison Officer" (ou BLO). Sa mission consistera à nous dire, en liaison avec un "Forward Observer Bombardment" (ou FOB) qui lui se trouvera à terre, où et comment tirer sur l'ennemi.

Le 28 mai, réunion d'information à Southampton. Sans dévoiler l'endroit ni la date du débarquement, on nous dit ce que nous aurons à faire. On nous montre des maquettes et des photos des objectifs que nous devons successivement engager.

A bord, où tout le monde est maintenant consigné, il y a aussi nombre de documents secrets qu'il faut tenir à jour et les modifications arrivent par sacs entiers.

Enfin, le 2 juin, nous quittons l'arsenal. Nous rejoignons l'armada qui maintenant occupe tout le plan d'eau au nord de l'île de Wight entre Spithead et l'ouest du Solent. Nous mouillons devant Yarmouth. Une vedette nous amène un sympathique passager, Norman Wilkinson, le peintre officiel de l'Amirauté. Plus tard, un dragueur de mines, le "BYMS 2004", vient s'amarrer le long de notre bord. C'est lui qui nous précédera pour l'approche finale de la position de bombardement. Le "Jervis" est fin prêt. Il n'y a plus qu'à attendre.

Samedi 3 juin. Le vent fraîchit. Le jour "J" est reporté de 24 heures.

Dimanche 4 juin. Service religieux. Ensuite, devant l'équipage rassemblé dans le poste principal, le Commandant expose pendant plus d'une heure, au tableau noir et carte de la côte française à l'appui, les grandes lignes de ce qui va se passer.

Lundi 5 juin. Cela soufflait toujours. Et la journée s'étira dans l'attente d'un contrordre qui ne vint pas et, à 18h50, nous étions nous-mêmes en route.

Après avoir passé les "Needles" à l'extrémité ouest de l'île de Wight, nous faisons route au sud-est jusqu'à "Picadilly Circus". C'est une zone circulaire de 10 milles de diamètre, au sud de Portsmouth, vers laquelle convergent 4 des 5 forces d'assaut. Ensuite, "the Spout", une espèce d'entonnoir formé par les 10 chenaux dragués au travers des champs de mines allemands, marqués par des balises provisoires faiblement éclairées qui mènent aux différentes plages de débarquement.

Dans la "Eastern (ou British) Task Force", nous faisons partie du groupe de 13 destroyers affectés à la force "G". Nous escortons le groupe G 9 composé du navire de commandement "Bulolo", responsable de la zone "Gold", et de trois "landing ship infantry" (LSI): le "Nith", le "Kingsmill" et le "Albrighton". Le groupe transporte la 50ème Division britannique, la 8ème Brigade Blindée et le 47ème Commando de Royal Marines qui débarqueront sur la plage "Gold" le 6 juin à partir de 07h25, l'heure H.

Avec le crépuscule, le vent diminue d'intensité et la mer se calme un peu mais reste dure pour les petits bâtiments. Nous marchons à 12 noeuds et, au cours de la nuit, nous dépassons un flot ininterrompu de bateaux. Ce sont les autres convois plus lents qui ont appareillé avant nous. "We will build a bridge of ships from England to France", avait dit l'Amiral Ramsay. Et c'était vrai. Plus de 4.000 navires font ainsi route pour la Normandie. Il y a, entre autres, 719 navires de guerre, 55 paquebots de 3.100 à 14.000 tonnes transformés en transports de troupes et 3.374 péniches et chalands de débarquement de tous types et tailles. Pas moins de 195.000 marins dont 25.000 civils de la marine mar-

chande, arment cette flotte d'invasion qui transporte dans ses flancs quelque 130.000 soldats, 12.000 véhicules, 2.000 tanks et près de 10.000 tonnes d'approvisionnement. Au-dessus de nous, le bruit incessant d'une multitude d'avions qui vont lâcher des parachutistes et aussi plus tard bombarder les batteries côtières les plus importantes. Mais l'absence totale de réaction de l'ennemi tant dans les airs que sur mer donnait un aspect irréel au passage de cette gigantesque force d'invasion à travers la Manche. Les seules pertes alliées au cours de la traversée seront, en effet, un dragueur de mines américain, un destroyer anglais et un chaland de débarquement, tous trois coulés par mines ainsi que quelque 50 petits bâtiments qui ont sombré par suite du mauvais état de la mer.

Il est 04h55, nous sommes pratiquement en tête de la formation. La nuit commence à pâlir et on croit deviner la terre. A 7 milles de la côte, le "Bulolo" et les "LSI" viennent à l'ancre. Les dragueurs de mines font demi-tour et commencent à élargir les chenaux. Et c'est à ce moment que l'ennemi fait sa seule et unique tentative contre l'armada à la mer avant le débarquement. Trois "E-boats" sortent du Havre et s'attaquent à la force de bombardement de la zone "Sword". Ils réussissent à couler à la torpille le destroyer norvégien "Svenner".

A 05h45, nous dépassons les "LSI" au mouillage pour rejoindre notre dragueur, le "BYMS 2004", qui nous attend. Nous le suivons imités par les autres destroyers qui, chacun précédé par un dragueur, se déploient vers les positions de bombardement en face de leur plage respective.

Dans la zone "Gold", nous sommes, avec deux autres destroyers, affectés à la plage "Jig green" limitée à l'ouest par le village fortifié du Hamel.

Le jour se lève. Des vagues successives de bombardiers américains attaquent les fortifications allemandes. Puis soudain le calme revient.

Le premier objectif du "Jervis" est un canon de 88 mm dans un blockhaus situé au Hamel et capable de prendre la plage en enfilade. Le blockhaus est camouflé à côté d'une petite maison aux volets bleu pâle. Je la connais par coeur pour l'avoir vue à Southampton et aussi dans un livre de photos de notre partie de la côte, prises par un avion volant à basse altitude.

Au travers des jumelles du télépointeur de surface, j'ai vite fait d'identifier la maison dont les détails me sont familiers. Les pièces sont chargées. Nous sommes prêts. Il est 06h25, à un peu plus de 4 milles de la plage, le "Jervis" évite, se met tête au courant, parallèlement à la côte et ouvre le feu. Comme nous avons tiré les premiers, l'observation est facile. Quelques corrections et nos coups frappent l'objectif.

Le reste de la force navale de bombardement du secteur britannique, c.-à-d. deux cuirassés, un monitor et douze croiseurs, tire depuis 05h30. Chaque bâtiment engage une des 15 batteries côtières situées au-delà des plages entre Villerville et Longues.

Des nuages de fumée et de poussière de plus en plus épais se traînent en lambeaux le long de la plage et masquent notre objectif. Toujours précédé de son dragueur de mines, le "Jervis" se rapproche jusqu'à 2 milles de la plage. Bien qu'il y ait de grandes chances que notre cible soit déjà neutralisée, les ordres sont de pilonner sans interruption jusqu'à l'heure H en respectant des cadences de tir programmées qui tiennent compte des bombardements aériens.

Dès le début, un canon solitaire nous avait pris à partie mais son tir imprécis et mal contrôlé ne nous avait vraiment pas inquiété. Mais maintenant que nous sommes moins éloignés, c'est un 88 mm qui intervient et bientôt soulève deux gerbes impressionnantes à hauteur de la passerelle à moins de 10 mètres du bord.

Vers 07h00, une nuée de chasseurs-bombardiers s'acharne sur les défenses des plages. Un déluge de bombes.

A 07h12, nous passons en salves rapides (10 à 12 coups/minute) pour 8 minutes.
A 07h15, les "landing crafts rocket" entrent en action et arrosent la plage de plusieurs milliers de fusées de 5 pouces tirées l'une après l'autre en quelques minutes. Vu d'ici, le spectacle est terrifiant.

Il est 07h25. Les péniches négocient les nombreux obstacles. Quelques-unes chavirent ou explosent. Les autres atteignent la plage et s'échouent. Les rampes s'abaissent. Les premiers chars sortent et s'aventurent sur le sable. Nous les voyons se mouvoir comme de petits jouets. Puis des soldats sortent des chaloupes, sautent dans l'eau, s'éparpillent et rapidement le débarquement devient continu. A bord, sur la passerelle, des cris répercutés dans les téléphones de conduite de tir: "By God, we're ashore in France, we're back again in France".

Depuis 07h20, et cela jusqu'à 08h15, nous arrosons notre nouvel objectif, le terrain surélevé en retrait de la plage devant Meuvaines avec des obus antipersonnel afin d'empêcher l'intervention de l'infanterie allemande.

A 08h50, des explosions parmi les chalands échoués, l'un d'eux prend feu. Le tir provient d'un canon, près d'Arromanches, dont la position est repérée par notre chef signaleur, dans l'alignement d'une tour d'église. Le "Jervis" abandonne son dragueur et fonce. Quelques salves, d'abord des quatre pièces avant, puis des six pièces et le voilà réduit au silence. Nous sommes à 1.500 mètres de la plage. Il y a beaucoup de fumée et le bruit des explosions et des tirs d'armes automatiques nous parvient étouffé.

Nous nous tenons prêts à répondre à toute demande de tir. Mais comme nous ne connaissons pas exactement la position de nos troupes, nous ne pouvons plus intervenir spontanément.

Nous savons aujourd'hui que, à terre, tout ne s'est pas passé conformément aux plans. Les tanks amphibies n'ont pu être mis à l'eau au large par suite de l'état de la mer mais ont été débarqués directement sur la plage. Ils n'ont pu ainsi précéder le groupe chargé de débayer les obstacles particulièrement denses à cet endroit. La destruction par l'ennemi des moyens radio de liaison terre-mer empêche les troupes en difficulté de demander, comme prévu, le tir des bâtiments qui, comme nous, attendent au large.

Le terrain s'élève vers une ligne de crête que la vague d'assaut a maintenant franchie. La zone de débarquement est encombrée de tanks, de canons et de chalands dont le flot ininterrompu amène personnel et matériel.

Nous sommes impatients d'en découdre encore avec l'ennemi avant qu'il ne soit hors de portée de nos pièces. Mais, pour cela il faut attendre que notre "FOB" se manifeste. Enfin à 14h50, il demande un tir sur un point de résistance au nord d'un village appelé Ryes à 5 km à l'intérieur des terres. Les premières salves ne sont pas observées. Nous n'avons utilisé qu'une seule pièce et les coups sont probablement tombés dans le village. La distance est diminuée avec précaution, pour ne pas tirer sur nos propres troupes. Le "FOB" nous signale un coup au but. Une dizaine de salves tirées rapidement par les six pièces et il nous demande de cesser le feu. Une demi-heure plus tard, nous recevons le message suivant en anglais: "Le Général vous remercie. Le village a été capturé par une compagnie sans pertes".

Les LSI du groupe G ont hissé leurs chaloupes de débarquement et retournent à Portsmouth. Le "Jervis" avait tiré 1.125 coups de 120 mm soit 75 % de sa dotation et était indemne. Avec la tombée de la nuit, il gagne la limite nord des zones de débarquement "Gold" et "Juno" qu'il va patrouiller jusqu'au matin avec le "Sioux", un destroyer canadien. A l'exception du survol de quelques avions ennemis, et d'escarmouches entre vedettes rapides allemandes et alliées à l'est de la zone "Sword" dont nous suivons les péripéties à la radiotéléphonie, ici au large, tout est calme.

Le premier jour du débarquement se termine. En tenant compte des troupes aéro-

portées plus de 165.000 soldats alliés ont déjà pris pied sur le continent. Et, si tout n'était pas encore gagné, la voie était ouverte à la reconquête de l'Europe occupée.

Le deuxième jour fut monotone. Au mouillage, nous avons vainement attendu un appel du FOB. Le soir, patrouille au nord de la zone d'assaut. Sans incident. Pas de "E-Boat" mais beaucoup d'avions ennemis et de canonnades au cours de la nuit.

8 juin. Un message nous enjoint de regagner Portsmouth d'urgence pour refaire le plein de fuel et de munitions.

Ensuite 24 heures de repos au mouillage à Spithead. Et le 10 juin, dans la matinée, nous jetons l'ancre dans la zone "Sword" entre Saint-Aubin et Riva-Bella. Nous sommes en liaison avec le FOB. L'après-midi, celui-ci nous dit que les Allemands ont un observateur d'artillerie dans la tour de l'église de Saint-Contest, un petit village à 5 kilomètres au nord de Caen. Il demande si nous pouvons intervenir. La deuxième salve est un coup au but et deux minutes plus tard, rapport du FOB: "Target destroyed. Very good shooting". (Le 10 juin 1994, je suis passé par Saint-Contest. Le curé n'était pas celui de 1944 mais il se rappelait que la tour avait été détruite. Depuis lors elle a été reconstruite mais avec un étage en moins).

En fin de journée, notre FOB demande un tir sur une poche de résistance. Mais celle-ci est tout juste hors de portée de nos canons. Utilisant la marée montante, le commandant manoeuvre prudemment vers la plage. A l'avant et de chaque bord, un homme tâte le fond au plomb de sonde. A l'aide des machines, l'avant est maintenu perpendiculairement à la côte en travers du courant. Finalement avec très peu d'eau sous la quille, nous atteignons l'objectif avec les quatre canons avant. Après quelques salves, le FOB nous dit: "Thanks. Mostly hits. Closing down for the night". Je ne me souviens plus des termes exacts de notre réponse sinon qu'il était question de calvados et de filles. En marche arrière en eau plus profonde et, comme chaque soir, nous rejoignons notre ligne de patrouille.

Mais les nuits sont devenues très animées. Les Allemands ont rassemblé leurs "E-boats" au Havre d'où ils tentent de pénétrer la zone d'assaut.

Au mouillage, nous nous joignons aux tirs de barrage contre avions lors des fréquentes incursions de la Luftwaffe qui vient semer un type de mine jusqu'alors inconnu: la mine à dépression. Celle-ci pose un réel problème car malgré un dragage incessant et la stricte application de limitations de vitesse en fonction du tonnage et de la profondeur, il ne fut pas possible d'éliminer totalement les pertes. Enfin, il y a la persistance du canonage ennemi sur l'est de la zone d'assaut.

A bord du "Jervis", à l'exception de brèves visites à Portsmouth pour embarquer fuel et munitions, les tirs en appui des forces alliées continueront, jour après jour, jusqu'au 4 juillet. Et le "Lucky Jervis" continue à bénéficier d'une apparente immunité, toujours au coeur de l'action, dans des eaux truffées de mines, il sort indemne de canonnades, d'attaques aériennes et de E-boats, là où d'autres bâtiments, moins heureux, sont endommagés ou coulés avec de nombreuses victimes.

Le 18 juillet, le "Jervis" quitte la zone britannique et passe sous contrôle opérationnel américain. Au départ de Cherbourg, il effectue des patrouilles, va tester les défenses de l'île de Cézembre devant Saint-Malo, escorte le "Rodney" qui s'attaque aux batteries d'Alderney. Enfin le 17 août, il est envoyé en mission "suicide" pour intercepter un hypothétique trafic maritime allemand entre les îles Anglo-Normandes. C'est presque par miracle qu'il en sort après avoir été soumis pendant 36 minutes au tir des batteries d'Alderney, pas de blessés mais des trous causés par les éclats un petit peu partout. Au beau milieu de cet incident, alors que nous filions à toute allure, un message urgent de l'Amirauté annonce laconiquement: "Examination of your turbines blades shows that main propulsion turbines may strip at any time. High speed should be avoided." En

clair, cela signifiait que nous avions risqué à tout moment d'être complètement immobilisé.

Quelques jours plus tard, un autre message envoie le "Jervis" en grand entretien à Belfast où il sera décommissionné.

Le 7 septembre, trois mois et un jour après le jour "J", le "Jervis" appareille de Portsmouth et arrive à Belfast dans l'après-midi du 8. Puis, c'est la débandade. Les officiers et l'équipage s'en vont chacun de son côté. Même le plus ancien "membre" de l'équipage, "Snowball", la mascotte du "Lucky Jervis" part avec son nouveau maître, un sous-officier télégraphiste.

Quant à moi, c'est le 15 septembre que je quitte ce beau navire que j'ai aimé et dont le souvenir reste encore profond aujourd'hui. Parmi ceux qui l'ont animé, je lui ai, certes, et comme tous à bord, donné beaucoup de moi-même mais lui, en retour, m'a ramené sain et sauf ainsi que tous ceux qui depuis avril 1940 servirent à son bord.

Le "Jervis" porte le nom de l'Amiral Sir John Jervis, victorieux des Espagnols à la bataille du Cap Saint-Vincent, le 14 février 1794. Pour ses actions au cours de la guerre 1939-1945, le "Jervis" s'est vu décerner 13 citations au combat ou "battle honours". Cet exploit, égalé seulement par deux autres bâtiments, le croiseur "Orion" et le destroyer "Nubian", est dépassé par un seul bâtiment dans la flotte britannique toute entière, le cuirassé vétéran "Warspite" qui en reçut 14 mais dont une au cours de la Première Guerre mondiale.

En 1954, le "Jervis" est livré au démolisseur comme les 3 autres bâtiments des classes similaires "J" et "K" qui sur les 16 construits en 1939 avaient, comme lui, survécu à la guerre. Les pertes en destroyers, toutes classes confondues, s'élèvent à 154, soit 37 % du total de 411 mis en service au cours de la guerre. Enfin, il faut noter que pour chaque destroyer coulé, il y en a eu deux ou même trois autres endommagés au combat.

Le 26 septembre, je suis désigné pour le "Royal Naval Party 1733" en Belgique. Quelque part à Hampstead, je reçois un équipement de campement complet, un revolver "Smith and Weston" et aussi un "battle dress" kaki. Et c'est dans ce déguisement que le 12 octobre, j'embarque à Harwich sur un "Landing ship tank". Nous sommes deux Belges, le lieutenant Delforge, un ancien officier du "Mercator", et moi-même. Il y a également à bord une unité de la "Royal Air Force", avec tout son charroi. Elle se rend à Bruxelles, pour remettre en service l'aérodrome d'Evere. Les aviateurs nous ont promis un lift.

Vers la fin d'un bel après-midi le vendredi 13 octobre 1944, jour aussi de la première bombe volante sur Anvers, nous rentrons à Ostende d'où nous étions partis, il y a 1.696 jours. C'est la fin de cette odyssée. Je suis rentré chez moi, dans mon pays. Mais la guerre, elle, n'était pas encore finie.

7. EPILOGUE.

Et il y aura encore bien des souffrances avant de voir notre territoire national entièrement libéré et les armes se taire définitivement en Europe.

Pour les marins, le plus dur, les cinq années de la bataille de l'Atlantique, s'achève. A terre, l'étau se resserre sur l'Allemagne à la fois par l'est et l'ouest.

La reddition de toutes les forces allemandes est enfin signée le 7 mai.

Et ce 8 mai 1945, c'est la victoire en Europe.

Mais une victoire qui, à l'ouest, avait été arrachée par des armées amenées sur le champ de bataille par la marine sous un ciel dont l'aviation avait, tout au long des années de guerre, chèrement acquis la maîtrise.

Une victoire qui trouvait son origine dans la façon dont la Royal Navy et les marines de guerre et marchandes alliées avaient réussi ensemble à maintenir ouvertes les voies de communication maritimes entre les îles britanniques et le reste du monde libre.

Une victoire enfin que la marine tant militaire que civile avait lourdement payée. A la Royal Navy, elle avait coûté 2.792 unités et sur un effectif de 800.000 hommes, les pertes furent de 73.641. De son côté, l'aviation maritime alliée avait perdu 1.515 avions et 11.475 hommes.

Dans les marines marchandes alliées, il y eut 5.150 navires coulés représentant un total de 21,5 millions de tonnes. Sur les quelque 240.000 hommes embarqués, on compte 61.631 tués, soit plus d'un sur quatre. La flotte marchande belge de son côté perdit 78 de ses 117 navires et 855 de nos marins y laissèrent la vie, souvent dans des circonstances effroyables.

Cela fait en tout près de 125.000 marins alliés civils et militaires, tous artisans de notre liberté retrouvée mais dont encore aujourd'hui dans nos cimetières terrestres très peu de tombes témoignent du sacrifice. C'est à nous tous, membres de la grande famille de la mer, qu'il incombe d'en perpétuer le souvenir.