

Jean BRIDELANCE



La fin de La Cancalaise

(1er mai 1940)

Le premier septembre 1939, je suis en perme chez mes parents à Arcueil. Nous entendons une voiture de la gendarmerie qui parcourt les rues, avec un haut-parleur sur le toit :

« Le gouvernement français vient de déclarer la guerre à l'Allemagne, les militaires sont informés que toutes les permissions sont suspendues et que tous doivent immédiatement rejoindre leurs corps. »

Le soir même je prend le train pour Cherbourg.

Je suis affecté sur le S/M *Amazon*, qui est actuellement en petit carénage dans un bassin de l'arsenal, quelques jours après l'*Amazon* sort de carénage et est remplacée par *La Sibylle*, sur laquelle je suis muté.

Tous les après-midi nous devons passer deux ou trois heures dans un local spécialement conçu pour permettre l'entraînement des radios à la lecture du morse. Ce n'est pas un mal, beaucoup de rappelés ont perdu l'habitude de lire au son depuis leur retour dans le civil. Ce n'est pas mon cas, au contraire, aussi je m'ennuie à perdre mon temps.

Un jour en arrivant au local, nous lisons une note épinglée sur la porte :

« Il est demandé des matelots et quartiers-maîtres radios, qui seraient volontaires pour une mission à l'étranger. »

Je mets aussitôt mon nom.

Le lendemain matin, au réveil un planton vient me chercher pour me conduire au bâtiment A. C'est le bâtiment réservé aux officiers. C'est un enseigne de 2ème classe qui m'a fait convoquer :

« Vous avez mis votre nom comme volontaire pour une mission, vous êtes trois quartiers-maîtres et deux matelots, comme vous êtes le quartier-maître le plus ancien, vous serez responsable de cette mission. Vous devez dans un premier temps vous rendre, par vos propres moyens, à l'Institut Français à Londres ou l'on vous donnera des instructions pour la suite, départ immédiat. »

Aussitôt je fais mon sac, nous ne disons au revoir à personne (c'était probablement prévu), je retrouve les quatre autres et nous partons à pied à travers Cherbourg, jusqu'à la gare maritime où nous savons que des ferries britanniques font des allers et retours tous les jours pour amener des troupes en France. Il y en a justement un sur le départ. Nos bagages sur le quai, je demande l'autorisation de monter à bord, et là je dis à un officier que nous devons nous rendre à Londres. Il est d'accord aussitôt (était-il prévenu ?) et l'on nous met dans un salon où personne ne viendra nous voir.

À la fin de la journée nous accostons à Southampton et nous partons en ville avec notre barda. Nous n'avons pas d'argent anglais, que faire ? Nous allons au Sailor's Home¹ et là on nous reçoit comme n'importe quel marin anglais. Repas du soir, couchage et le matin à la première heure breakfast et tout le monde dehors pour rejoindre son bord. Mais nous ? Nous discutons un moment et les autres me regardent d'un air narquois, je suis le responsable (sic), une idée me vient, que fait un étranger quand il est perdu quelque part hors de chez lui sans argent ? Le consulat ! On se renseigne de l'adresse et l'on y va. Je suis reçu par un Monsieur, qui écoute mon histoire, nous fait attendre dans une pièce à côté, et après quelques coups de

1 Foyer du marin

téléphone, me donne, après reçu, une somme d'argent anglais que je partage entre nous, nous remet des billets de train pour Londres et nous embarque dans des voitures pour la gare.

À Londres nous prenons le tube², où nous avons un certain succès, et nous arrivons à l'Institut. On nous met dans une espèce de grande bibliothèque où ont été installés des lits de camp. Une nuit passe, le jour suivant le soir on nous prévient :

« *Demain matin, prêts de bonne heure, vous prenez le train.* »

« *Pour où ?* »

« *Le terminus (sic).* »

Tout cela est très mystérieux et nous intrigue.

Le lendemain matin, des voitures, à la gare, on nous met dans le train, terminus : Glasgow. Bon. Toute la journée pour traverser du Sud au Nord, et le soir tout le monde descend. Un homme en civil s'approche de nous :

« *Vous ne sortez pas en ville, vos chambres sont prêtes dans l'Hôtel de la Gare et vous repartez demain.* »

C'est un hôtel luxueux, Nous sommes invités par le directeur et nous passons la soirée à boire avec eux (l'essentiel est que l'on ne nous voit pas en ville, je l'ai compris après).

Le lendemain matin dans un train :

« *Où allons nous ?* »

« *Terminus.* »

Le train ne va pas plus loin qu'Ardrossan, une petite ville au sud de Glasgow, et là un problème, la gare est une gare maritime, le train est arrêté sur un quai le long duquel est un petit paquebot en partance pour l'île de Man et dans lequel tous les passagers s'embarquent, que faire ? Devons nous aller au terminus du train ou du voyage ? Les autres me regardent de plus en plus moqueurs :

« *Ta décision ?* »

« *On attend.* »

Le bateau part.

On s'assoit sur les valises.

Le temps passe, nous sommes seuls, je suis inquiet. Au bout d'un temps qui m'a paru interminable, des voitures de police arrivent avec une camionnette, personne ne parle le français, on charge tout et on part en ville. Nous serons logés chez l'habitant, les deux quartiers-maîtres ensemble dans une maison de Glasgow Street et nous, les trois autres, dans la maison contiguë chez M. et Mme Pascoe.

La famille Pascoe se compose de Mme Pascoe, née Ferguson, son mari John dit Jack, qui, ancien de la marine, a repris du service pour la guerre et travaille à l'arsenal, Catherine, environ 20 ans, mariée a un douanier irlandais, elle s'est engagée dans les WAC³, Lina, qui doit avoir 15 ans et qui va au collège, et John, dit Johnny, qui va à l'école. Ils sont tous extrêmement gentils. Petit à petit nous connaissons beaucoup de cousins qui viennent rendre visite.

2 Métro

3 WAC : *Women's Auxiliary Corps*, Corps des auxiliaires féminins de l'armée britannique

Le temps passe et nous n'avons rien à faire jusqu'au jour où Madame Pascoe nous dit :

« *Demain matin à 7 heures à la porte de l'Arsenal.* »

Il y a un arsenal militaire, sévèrement gardé, avec une entrée sur la place.

Le matin nous nous présentons tous les 5, aussitôt un gradé de la marine anglaise vient nous chercher et nous voyons un bassin, encombré de bâtiments, nous comprenons qu'il s'agit de chalutiers qui, mobilisés par l'armée, sont transformés en bâtiments de guerre.

On nous conduit sur l'un d'eux, prêt à appareiller, on nous amène sur la passerelle et nous sortons en mer.

Il faut préciser que la première passerelle, celle du temps de paix et dans laquelle se trouvent la barre et le compas, a été recouverte d'une autre de plus grande surface, avec de chaque côté un prolongement qui conduit à une petite plateforme circulaire, sur laquelle il y a une mitrailleuse contre avions.

Dans cette deuxième passerelle, où nous nous trouvons, il y a un répétiteur qui reprend l'image du compas situé à l'étage au-dessous, une table à cartes et surtout, au milieu, quelque chose que nous ne voyons pas, caché jusqu'au sol par une toile cirée grise plastifiée. Nous nous tenons autour en essayant de gêner le moins possible.

En mer nous voyons à environ un demi-mille un sous-marin en surface. Le temps est assez calme. A un moment le sous-marin plonge et quelques instants après un officier retire la toile qui recouvrait un appareil, sur le devant se trouve comme une petite barre, un écran de verre dépoli, un enregistreur avec un rouleau de papier, jamais vu ça ! Il allume le système et là nous entendons quelque chose que nous connaissons bien pour avoir entendu des heures pendant les plongées, le fonctionnement du sondeur à ultra-sons Langevin-Florisson qui mesure le fond, il est très important à certains moments pour le commandant de savoir combien il reste dessous. Il n'y a pas de retour aux bips (donc pas de fond ?), jusqu'au moment en tournant la roue de commande où nous avons un retour, en tournant la roue on l'a ou on ne l'a pas, et sur l'écran une flèche lumineuse qui se déplace avec la roue nous indique une direction par rapport à nous, et une distance est affichée, et tout-à-coup nous comprenons : les Anglais ont monté un sondeur à ultra-sons horizontalement et le retour se produit lorsque il y a une masse dans la direction en face du sondeur, en l'occurrence le sous-marin. Nous avons sous les yeux l'Asdic⁴. Nous sommes sidérés, comment ne pas y avoir pensé ? Chacun notre tour nous essayons le système, on nous emmène voir dans la cale tout le matériel de fonctionnement et on nous donne les conseils d'entretien.

Nous rentrons très excités en discutant de ce que nous avons vu et appris.

Un matin, comme je suis allé sur la place devant la porte de l'Arsenal pour acheter des cigarettes, arrive vers moi un officier de marine français, je ne m'y attendais pas. À quelques pas je m'arrête comme il se doit, je rectifie la position je salue et je me présente :

⁴ Asdic : *Anti-Submarine Detection Investigation Committee*. Ce nouveau moyen de détection permettait aux destroyers et corvettes alliés de localiser les sous-marins ennemis. [Toutes les notes sont de Jacques Omnès]

« *Quartier-maître radio..., etc.* »

Il me rend mon salut et s'approche de moi :
« *Je suis le lieutenant de vaisseau [Roger Birot](#).* »

Il me demande comment ça se passe ici, etc.
« *Je vous verrai bientôt en attendant continuez comme ça.* »

Je reviens et prévient les autres que j'ai vu un officier français.

Quelques jours après, prévenus je ne sais plus comment, nous sommes tous les cinq sur la place devant l'Arsenal et nous voyons débarquer des officiers, des maîtres et seconds maîtres, des matelots, tous avec leurs bagages personnels. On fait ranger les hommes en rangs, je compte vingt rangs de quatre. Tout ce monde rentre dans l'Arsenal et nous suivons. Je ne sais pas comment s'est faite la répartition des équipages pour les quatre bâtiments, probablement à l'avance sur le papier.

Il y a le *P133*, ex-*St Attalus*, renommé *La Havraise* (Cdt [Harduin](#)), qui coulera le 9 juin 1944, le *P134*, ex-*St Andronicus*, renommé *La Lorientaise* (Cdt [Yves Drogou](#)), sur lequel seront embarqués les matelots [Roland Terrier](#) et [Castagnerol](#), et le *P135*, ex-*St Arcadius*, renommé *La Nantaise* (Cdt L.V. Jaume), qui coulera en juillet 1945. Les Q/mtres [Jégou](#) et [Xoual](#) sont l'un sur *La Havraise* et l'autre sur *La Nantaise*, mais je ne me souviens plus dans quel ordre précisément.

Pour ma part je suis sur le *P 132*, ex-*St Amandus*, renommé *La Cancalaise*, commandé par Roger Birot, qui est chef de cette escadrille de patrouilleurs chasseurs de sous- marins, équipés de l'Asdic.

En allant chercher nos affaires chez Mme Pascoe, elle me donne une lettre à l'attention du commandant lui demandant de nous autoriser à rester chez elle à ses frais jusqu'à notre départ. Ce qu'il accepte volontiers. Quelques jours après, les adieux sont assez émouvants, ils ont déjà des disparus dans leurs familles de marins, militaires ou commerce, en particulier avec les USA et le Canada, ils savent, et nous savons où nous allons.

Retour de l'escadrille à Brest où nous arrivons le 21 octobre et où nous complétons l'armement.

La Cancalaise sort de Brest, accompagnant un groupe de bateaux qui vont se joindre à un convoi qui vient du nord, quatre de front, sur dix rangs. C'est un convoi lent : 10 nœuds. Un bâtiment important en tête, torpilleur ou contre-torpilleur, derrière le convoi en ordre, avec aux quatre coins avant et arrière un bâtiment de protection, souvent un chalutier armé. Nous, nous sommes libres mais le meilleur endroit pour trouver des sous-marins allemands en chasse n'est-il pas de les attendre là où ils vont forcément venir : attaquer les convois.

Nous descendons plein Sud.

Nous sommes au large des côtes du Portugal (je sais maintenant que c'est le 29 novembre 1939⁵), le temps est plutôt beau, le soir, par mer calme, au coucher du soleil, une explosion, c'est sur la droite au milieu du convoi, du côté du large où le

5 En fait, il s'agit du 22 novembre 1939

soleil est au ras de l'eau. C'est un français, l'*Arijon*, qui a été torpillé, il coule en quelques minutes⁶. Un des bâtiments de l'escorte se porte au secours des quelques gars qui pourront se sauver, il y en a peu. Pour nous, rappel au poste de combat, en avant toute, nous tournons dans le secteur d'où le commandant pense que la torpille a été lancée, et des grenades sont lâchées en chapelets là où l'on a un écho. C'est notre baptême du feu, c'est terriblement impressionnant.

Le convoi qui s'était immédiatement disloqué a suivi les directives prévues et le lendemain matin, quand nous rejoignons, il est reconstitué.

Nous quittons ce convoi en face de Casablanca comme prévu, avec les bateaux qui doivent y entrer, et nous croisons les bateaux sortants qui le rejoignent à leur tour pour continuer vers le sud : Amérique du sud ou Afrique de l'ouest ou Bonne Espérance.

De retour à Brest, nous accueillons une école d'écoute sur Asdic, puis nous sommes désignés pour aller, en alternance avec un bâtiment anglais, surveiller le chenal de navigation qui est réservé entre les côtes françaises et anglaises pour la navigation internationale entre les champs de mines protégeant les côtes, et que des sous-marins allemands pourraient bien utiliser pour raccourcir le voyage de leur ports de lancement vers l'Atlantique où ils vont chasser. C'est plus court que le tour par la mer du Nord et l'Atlantique nord.

On apprend que les Allemands ont inventé les mines magnétiques, qu'ils mouillent la nuit dans les chenaux d'entrée des ports, entre les champs de mines de protections des côtes⁷. Nous allons immédiatement à Cherbourg dans le bassin Napoléon (réservé aux sous-marins), où on nous ceinture de radeaux sur lesquels sont placés d'énormes câbles, utilisés habituellement pour recharger les batteries des sous-marins, et qui vont servir à démagnétiser le bateau en y faisant passer un fort courant de 600 volts continu.

Aussitôt après, en rade, le nez sur une bouée et un petit remorqueur à l'arrière, on tourne pour recalibrer le compas magnétique qui en a pris un coup avec cette démagnétisation.

On repart aussitôt entre Dunkerque et Douvres.

Ce que l'on ne prévoit pas, c'est que la magnétisation du bateau va évoluer rapidement avec le temps, et que ce compas va indiquer un faux Nord.

Il faut peut être préciser ici un fait, qui à mon avis est déterminant pour la suite des événements. À Douvres les bateaux restent sur la rade, chacun amarré le nez sur une bouée, et tournant au gré des courants de marée. Lors de notre dernier séjour, fin avril, nous sommes voisins d'un énorme paquebot, type Malle des Indes, et ces courants font qu'une nuit nous tournons lui et nous en sens inverse et que nous nous réveillons un matin, notre arrière engagé sous sa poupe, qui nous domine largement, et les deux rampes parallèles de largage et les grenades anti-sous-marines qui sont dessus, complètement écrasées sur le pont. Aussitôt dans la matinée, un bateau-

6 Ce cargo de la Compagnie d'Orbigny, a été torpillé par le sous-marin allemand U-43 au large de La Rochelle. Il y eut 16 tués sur un équipage de 41 personnes (ou 46 suivant les sources).

7 Ces mines magnétiques, souvent larguées par des avions, explosaient sous l'effet de la variation du champ magnétique terrestre induite par le passage d'un bâtiment à coque métallique.

atelier nous accoste, découpe tout au chalumeau, rampes et grenades, et nous en soude deux autres, peintes et approvisionnées dans la journée, bien entendu cet échange de deux masses de ferrailles change tout l'équilibre magnétique du bâtiment, il aurait peut être fallu recalibrer le compas, mais était-ce possible à Douvres ?

Le premier mai, après avoir quitté Douvres, nous avons fini notre tour de garde dans le chenal. Relevés par les anglais, nous faisons route vers Dunkerque. J'ai mangé aux rations à 11 heures, pour prendre la veille Asdic de 12 à 15. Il y a un brouillard si épais qu'on voit tout juste l'avant, il fait un froid terrible, il doit geler.

Vers 14 heures 45, le commandant, qui comme presque toujours en mer, a passé la nuit à dormir d'un oeil sur un vieux fauteuil à la passerelle, demande au second qui est de quart :

« *Comment ça va ?* »

« *Moche, pas de visibilité, on entend vaguement par moment meugler la vache du Dyck.* »

« *Bon, [Paul \(?\) Beigle](#) (le matelot torpilleur, qui, au moment des grenadages, arme les grenades des tapis à la profondeur prévue et ensuite se place entre les deux 'Tornicroft', une commande dans chaque main pour envoyer des deux côtés, il est de veille et il est disponible) allez à l'avant et essayez de nous préciser d'où vient le son.* »

Paul (?) Beigle va à l'avant, on le voit tout juste.

On entend un léger beuglement :

« *Alors ?* » crie le Cdt. Paul (?) Beigle écarte les bras, indécis, puis, tout-à-coup, enlève son béret, le met par terre, un pied dessus et fait signe vers le sol, le visage du commandant devient pâle et inquiet, il dit au second, qui a le même visage interrogateur :

« *On va mouiller.* »

À ce moment il est 15 heures, je suis relevé par [Robert Guillier](#) et je m'empresse de descendre vers le poste avant pour me réchauffer.

Ce n'est que beaucoup plus tard que j'ai compris que le son entendu était produit par un léger vent qui passait sur un tube d'acier soudé et coupé au ras du pont à l'étrave, qui pouvait éventuellement être utilisé pour tenir verticalement n'importe quel espar (par exemple un mât de drapeau) et qui se comportait comme un tuyau d'orgue. Le Cdt et le second ont, eux, immédiatement compris que nous étions égarés (en fait nous étions dans un champ de mines), ayant navigué toute la nuit avec un compas faux, il suffit de penser aux courants de marées, et des corrections à apporter, dans ce cas, à la navigation en brouillard épais .

Quand j'arrive dans le poste avant, les gars ont fait un chauffage d'enfer. Au fond à bâbord il y en a quatre qui jouent aux cartes : Paul (?) Beigle, [Levoeux](#), [René Christophe](#) et [René \(dit\) Panisse Leonard](#), allongé sur un banc à tribord il y a [André Haag](#), qui souffre d'un terrible abcès à une dent, il a une joue énorme, comme les joueurs font du bruit il décide de se réfugier à l'arrière dans la chaufferie où il fait chaud et où sont ses copains de la machine. Je profite du banc libre et je m'allonge sur le dos, le béret sous la tête en guise d'oreiller comme nous le faisons habituellement, les yeux fermés, pour me reposer.

À peine quelques minutes, un choc effroyable, je me retrouve à quatre pattes par terre, me relève d'un bond, rien n'est plus stable sous les pieds, les quelques marches en bois qui permettent de sortir sur le pont sont tordues, je me précipite le premier dehors, il n'y a plus que le tiers avant sur l'eau. Dans les haubans du mât, les Anglais ont saisi un petit radeau de sauvetage, je grimpe, mais tout est mouillé et impossible de détacher, je crie :

« *Un couteau.* »

C'est René Christophe qui me tend le sien ouvert et je peux couper les bouts qui fixent le radeau, qui peut glisser à l'eau, pendant ce temps les autres ont sauté, je pense que cela a duré moins d'une minute, la partie avant tourne sur elle même et coule en m'entraînant.

Tout est noir, heureusement je sais bien nager, je donne un coup de talon et je remonte, des tas de choses sortent autour de moi, (tout ce qui est en bois), je prends quelque chose sous le nez, je suppose un banc, et à l'avant du tibia gauche, je verrais après que je saigne. Mouillée, ma vareuse m'étouffe, avec tous les lainages que j'ai dessous, je prend le bas du col à deux mains et je déchire, sur le dos, je délace mes darlans qui me serrent et je les jette, pour être plus à l'aise en chaussettes.

Le radeau n'est pas loin, je peux encore le voir, j'y vais, en quelques brasses je croise un gars sans bouée qui barbotte, c'est Levoeux, je me rappelle les recommandations faites pendant les cours de sauvetage à l'école à Toulon : ne jamais se laisser accrocher par quelqu'un qui ne sait pas nager, hors de portée je lui dis :

« *Tu ne sais pas nager ?* »

« *Non.* »

« *Alors je te ramène mais tu ne me touches pas.* »

Il lève les bras, je passe derrière lui et le prends par son col pour le tirer au radeau, nous grimpons tous les deux.

C'est vraiment complet, couché sur le fond, en long, il y a le second maître mécanicien, gravement blessé, qui agonise, il mourra dans les minutes qui suivent.

À côté, à quelques mètres, à demi conscient, les yeux fermés, flottant verticalement les deux mains agrippées à une bouée de sauvetage anglaise non attachée (sous les bras), il y a le jeune [Salvat Argouet](#), matelot radio (il devait être embarqué en remplacement de [Caillez](#) en perme). Tout à coup il lève les deux bras et lâche la bouée, crie deux fois :

« *Maman, Maman.* »

Et coule à pic. Il n'y a plus que la bouée qui flotte. Il avait juste 18 ans.

Nous sommes huit assis serrés l'un contre l'autre, sans pouvoir à peine bouger un bras, à ma droite René Leonard, il ne sait pas nager, il a froid, il est livide, à ma gauche le Cdt en second, il me dit que craignant ce qui vient d'arriver il n'est pas descendu dans sa chambre mais est resté à marcher sur le pont, il passait au moment de l'explosion sur une des dalles en fonte qui permettaient de charger le charbon en vrac, il a fait une voltige et un plongeon mais il n'a aucune blessure.

À côté de nous passe à la dérive, soutenu verticalement dans l'eau par sa bouée, un homme nu-tête, évanoui, avec une grave blessure qui saigne au front, c'est le Commandant Roger Birot. Le second le prend par l'épaule gauche et moi par la droite, et nous ne le lâcherons plus, mais il reste dans l'eau, essayer de monter une personne

de plus aurait tout fait chavirer. Un moment son portefeuille glisse de sa poche, je le rattrape et le confie au second. Je suppose que ce qui l'a sauvé, c'est l'épaisseur de vêtements qu'il avait sur lui et qui l'a protégé de l'eau glacée et le fait que sa blessure lui a évité de mourir de congestion comme tous ceux qui ne sont pas sortis rapidement de cette eau si froide (tout-à-coup leur visage devenait rouge puis noir et en quelques secondes et ils coulaient).

Combien de temps passe ? Un quart d'heure ? Une heure ? Plus ? Les gars parlent et disent n'importe quoi, je suppose une espèce de demi délire, causé par la peur et surtout le froid. Le brouillard est toujours aussi épais, peut être plus au ras de l'eau. Tout-à-coup un bruit, un bateau ? Tout le monde se met à crier à tort et à travers, je crie :

« *Il faut crier tous ensemble : Un deux trois Hooo. »*

« *Un deux trois Hooo. »*

Le bruit est tout près et on entend trois petits coups de sirène :

« *Tu-tu-tu. »*

Il nous a entendu, c'est du délire. Il arrive droit sur nous, un coup d'étrave qui manque de nous faire chavirer, on se cramponne et le radeau glisse à toucher tout le long de son bâbord, je prévois le coup :

« *Accrochez vous. »*

Ça ne rate pas, nous sommes pris dans les remous de l'hélice qui bat arrière toute et c'est une chance qu'on ne perde personne, nous n'avons pas lâché le commandant. Le bateau s'immobilise à quelques dizaines de mètres, nous sommes sur son tribord arrière, ils mettent une baleinière à l'eau, qui charge d'abord le commandant, toujours évanoui, et le corps du second maître et remorque le radeau. Ils ont déroulé sur tribord les filets prévus pour récupérer les naufragés, le long desquels nous grimpons comme des singes pour enfin être sur un pont solide, nous allons dans la cuisine où il fait chaud, nous nous mettons tout nus et les membres de l'équipage nous prêtent des vêtements secs, je me souvient que celui qui m'a prêté une chemise, un pantalon et une paire de chaussures (au moins du 45) devait être de la machine, vu l'état des vêtements, une espèce de colosse qui, je crois, m'a dit se nommer Zoom. Le cuistot nous donne des bols de thé au lait très sucrés et très chauds, dans lequel il a mis du vermicelle, mais nous crevons de soif et sommes plus intéressés par une pompe à bras, sur le pont, qui donne de l'eau qui nous rafraîchit.

Le bateau qui nous a repêchés se nomme le *Randwick*, immatriculé à Rotterdam. Le second (de *La Cancalaise*) nous dit que l'on a ranimé le commandant et qu'il a eu un accrochage avec celui du bord qui en bon "du commerce" devait d'abord livrer sa cargaison sans retard, comme c'est son travail, et Roger Birot qui ne tenait pas à se retrouver à Rotterdam. Il a obtenu que l'on passe un télégramme à Dunkerque.

Quelque temps après nous sommes rattrapés par un chasseur de la marine française qui nous prend à son bord et qui oblige le *Randwick* à faire route vers Dunkerque. Au poste on nous donne des vêtements chauds et on nous offre des quarts d'alcool, que je refuse. Je me suis assis par terre, tassé dans un coin, et là je ne me souviens plus de quoi que ce soit, je suppose que j'ai perdu connaissance pendant plusieurs heures.

Je me réveille, il me semble que c'est la nuit, je suis dans une grande salle, avec un

éclairage violent qui fait mal aux yeux, nu sur le dos sur un lit, sur lequel il y a un drap blanc, un infirmier de chaque côté du lit, les bras nus, ils trempent les mains dans quelque chose qui semble être de l'huile et me massent et pétrissent partout, cela me fait très mal, surtout les jambes, l'un dit :

« *Il se réveille.* »

Mais je repars dans l'évanouissement.

Je me réveille à nouveau, c'est le matin, je ne suis plus nu, normalement couvert, tous les autres sont levés et discutent autour des tables dans un coin de l'immense pièce.

Nous apprendrons que nous sommes dans une des salles d'un grand hôtel, qui a été réquisitionné et équipé par l'armée pour servir d'hôpital en cas de besoin.

Nous sommes consignés avec interdiction de contact extérieur (en particulier d'écrire) en attendant que tout soit réglé, et surtout les familles des disparus prévenues.

Dans la matinée les quatre permissionnaires réglementaires nous rejoignent et sont mis au secret avec nous (l'équipage était de 35, dont quatre en perme, à tour de rôle, par roulement). Je me souviens de Marcel Caille, du cuisinier et deux autres, dont je n'ai plus le nom. Ils resteront consignés avec nous provisoirement. Ils pleurent les copains disparus mais reconnaissent qu'ils ont eu personnellement beaucoup de chance.

Nous partons en perme spéciale de 10 jours après naufrage, le 4 ou 5.

Manque de chance nous n'irons pas au bout de cette perme, le 10 au matin à la radio nous apprenons que les Allemands sont entrés en Belgique. Tous les militaires doivent rejoindre immédiatement.

Le soir même direction Cherbourg. Je suis embarqué sur le [Chasseur 13 Calais](#) (Cdt [Élie-France Touchaleaume](#)).

Nous sommes à quai dans l'arsenal à Cherbourg. Il y a beaucoup de pagaille, les armées allemandes avancent partout. Nous partons à trois avec une charrette à bras pour faire un ravitaillement en vivres.

Le commandant a été appelé à l'État-major.

Une conduite intérieure s'arrête sur le quai à côté de nous. Elle est chargée de malles, valises, jusque sur la galerie. En descendant un colonel et une dame, elle a un immense chapeau, on dirait qu'elle va se promener au Bois de Boulogne C'est presque irréel. Le colonel, en tenue, a sur la tête son képi et à la main son casque, mais il n'arrête pas de permuter l'un avec l'autre.

« *Je suis colonel, vous devez obéir à mes ordres, chargez tout ça sur le pont.* »

Les gars obéissent de mauvaise grâce.

En revenant avec notre charrette chargée, des bombes tombent à quelques dizaines de mètres, cela fait un bruit et un souffle terribles, nous croisons une douzaine de gars, en mauvais état et qui ont l'air fatigués, quelques uns avec des pansements, ils

sont tous armés de mousquetons et sont commandés par un officier, lui aussi armé d'un fusil, il a un énorme pansement à la tête et son casque qui est posé par dessus fait un effet curieux, je reconnais le commandant Roger Birot, qui, je crois comprendre, dès sa sortie de l'hôpital recule en combattant devant les Allemands depuis Dunkerque. Je n'ose pas lui parler, il a l'air épuisé (de toute manière un matelot n'interpelle pas un officier).

Nous rejoignons le bord, avec nos victuailles au moment où le commandant (du *Chasseur 13 Calais*) revient. Le colonel lui tombe dessus :

« *Il faut immédiatement partir en Angleterre.* »

Cela fait sourire le commandant, qui lui, n'a pourtant que deux galons :

« *Nous appareillons immédiatement.* »

« *Ah.* »

« *Oui, nous partons en mission.* »

« *Quoi ? Débarquez mes bagages tout de suite.* »

C'est fait en quelques secondes, on balance tout son barda en vrac sur le quai en rigolant et en nous demandant ce qu'il a pu faire du régiment qu'il est sensé commander, et on embarque les vivres.

Les Allemands ont enfoncé nos lignes et avancent avec des forces motorisées très rapides.

Il paraît qu'une colonne suit la côte le long de la baie de Seine, que le cuirassé [Courbet](#), du large les canonnet du mieux qu'il peut, et que les avions de reconnaissance français qui aidaient à préciser le tir se sont faits descendre les uns après les autres. Comme il n'y a plus d'avion disponible, nous devons aller au plus près de la côte pour voir si on peut aider.

En arrivant dans la matinée du 18 juin, nous passons le cuirassé et rasons une plage jusqu'où notre tirant d'eau nous le permet.

Le commandant, qui ne quitte pas ses jumelles, a dû envoyer un message, parce que les tourelles du *Courbet* ouvrent le feu, malheureusement, nous sommes sur la trajectoire et la première salve passe au dessus de nous. C'est terrible, on croirait que les yeux nous sortent de la tête, la porte du local radio est arrachée et ce qui ne tient pas et est sur le pont subit des dégâts. Une salve de 305 cela remue de l'air.

Nous ne reviendrons pas à Cherbourg, mais comme de nombreux bâtiment français nous irons à Portsmouth.

Jean BRIDELANCE

(8 mai 2009)
