

Ces loctudistes qui voyagèrent

Carnet de bord du Commandant Joël Lazennec

« Convoi du Nord-Atlantique, un mémorable Noël en mer »

Joël Lazennec qui suivait les cours de Chef de quart sur l'Armorique, quitta Brest in extremis avant l'arrivée des troupes allemandes le 18 juin sur le cuirassé Paris. Il arriva à Plymouth le 22 juin et, dès le 1^{er} juillet, il rallia la France libre. Après trois embarquements sur des patrouilleurs, il fut le 2 mars 1941 détaché à la marine marchande. C'est donc dans ce cadre qu'il servit de 1941 à 1945 sur des cargos dans l'Atlantique Nord. Dans l'article qui suit, il relate les péripéties de cette affectation pleine de risques.

Les Anglais appelaient la marine marchande : « the silent service », (le service silencieux). Pour nous en effet, il n'y avait aucune possibilité ou presque d'exploits spectaculaires ou de combats d'égal à égal, mais nous avions cependant notre récompense à voir les milliers de tonnes de camions, de tanks, d'explosifs, de vêtements, de conserves et de matériel de mille sortes que nous apportions à chaque voyage, simple cargo parmi tant d'autres qui, jours après jours, mois après mois, passaient à travers les barrages des sous-marins, les raids d'avions, les tempêtes, la brume, les icebergs. Imaginez-vous cinquante ou soixante navires de 10 à 18.000 tonnes vides comme des bouchons au départ, chargés à couler bas au retour, se suivant à se toucher les uns les autres sur 8 ou 10 colonnes sans aucun feu de position dans des nuits d'encre et des mers démontées dix jours sur dix en hiver, montant en latitude dans des parages inconnus du temps de paix pour aller chercher la protection des nuits polaires qui nous dérobaient mieux et plus longtemps aux recherches des sous-marins allemands.

Voici l'histoire d'un de ces convois parmi tant d'autres que j'ai effectués à bord du « Saint Bertrand ». (Le Saint Bertrand, qui navigue actuellement sous le pavillon de la Cie Générale Transatlantique, faisait partie de la Marine marchande française libre, c'était l'ancien cargo allemand « Chemnitz » capturé au début de la guerre par le sous-marin « Poncelet ».)

5 Décembre 1941 – Nous partons de Glasgow et avec une dizaine d'autres navires nous rejoignons le gros convoi qui vient de Liverpool. Nous nous plaçons selon le plan que possède chaque bateau, plan qui a été remis aux commandants de toutes les unités du convoi à la conférence qui a eu lieu à chaque départ et à laquelle on donne toutes les instructions sur le convoi. L'un des navires est le « commodore ». C'est sur lui que tous les autres doivent régler leur vitesse et leur route. Nous passons le North Channel entre l'Ecosse et l'Irlande et la dernière terre que nous voyons est l'île Rathlin. Plusieurs de ceux qui sont avec nous ne reverront jamais plus aucune terre mais...pourquoi y penser ?

15 Décembre – Le mauvais temps qui ne nous lâche pas depuis le North Channel commence à se gêner sérieusement, le baromètre tombe presque à la verticale et atteint 713 m/m, c'est la dernière graduation de l'enregistreur qui n'est pas prévu pour une pression plus basse.

16 Décembre – Très grosse mer, debout, les navires sur lest comme ils le sont tous à l'aller, tanguent furieusement, on peut sentir la coque fléchir sous les coups de boutoir de la mer, qui cogne comme un mur sur le gaillard, avant de déferler en formidables cascades sur les panneaux de cales. Soixante fois par heure l'hélice sort de l'eau et fait vibrer toute la coque, mais il faut tenir son poste malgré la nuit plus

noire qu'un four et la mer qui brûle les yeux, car d'autres navires sont là, sans feux, tout près, devant nous, derrière nous, à droite, à gauche et un abordage dans cette tempête risquerait d'être mortel. Notre consolation était de penser que les sous-marins n'oseraient pas attaquer par cette mer démontée mais nous nous trompions, hélas.

A 5 heures 40 du matin, un pétrolier norvégien et un pétrolier anglais sont torpillés dans la file près de la nôtre, nous ne voyons que la lueur de l'explosion qui est très forte, les navires ont sans doute été touchés au milieu et se sont brisés en deux, il n'y a que peu de chance de sauver quelqu'un.

Le baromètre tombe toujours et atteint la descente record de 711 m/m. Il est si bas qu'il tombe en dessous du tambour de l'enregistreur et qu'il faut le décoincer, la mer est énorme, effrayante, les lames doivent atteindre de 13 à 14 mètres, 3 étages ! Le sous-marin de ce matin n'a pas répété son attaque, il doit suivre le convoi le plus loin possible, il attend l'heure de la tombée de la nuit. Le jour se traîne, la tempête d'ouest ne mollit pas d'un cran ! A 17 heures 40, le cargo belge « Emile-Francqui », notre chef de file, reçoit deux torpilles par le travers de sa cale II, il fait presque nuit déjà. Etant le dernier navire de la file 9, nous devons agir comme sauveteur et stopper pour essayer de porter secours aux hommes. C'est un danger de mort pourtant, car les sous-marins s'attaquent toujours de préférence aux navires isolés derrière le convoi, mais c'est l'ordre et notre commandant, M. Louis Leterrier, n'hésite pas une seconde. Aussitôt stoppé, le navire tombe en travers des lames et le roulis devient effroyable.

Nous sommes maintenant à côté de « l'Emile-Francqui » qui déjà pique fortement du nez, presque tout son équipage a déjà sauté à l'eau, tous nos hommes s'emploient à jeter des lignes aux naufragés qui sont emportés par les lames le long de notre bord, aucun ne réussit à les saisir. Des autres, plus loin, on ne voit que le petit feu rouge de leur bouée (toutes les brassières de sauvetage portaient un petit feu rouge que l'on pouvait allumer sur une pile de lampe de poche), on entend des cris de femmes et d'enfants (« l'Emile-Francqui » étant un cargo mixte prenait des passagers).

L'avant du navire torpillé s'enfonce maintenant de plus en plus, un petit groupe qui n'a pas osé sauter à la mer, recule vers l'arrière, les voici sur le couronnement, ils ne peuvent pas aller plus loin, le navire se mâte tout droit, son arrière à plus de cinquante mètres au-dessus de l'eau, les chaudières touchées par la mer explosent, comme un dernier et mystérieux adieu, son feu de mat arrière s'allume et d'un seul bloc, dans un bruit de tonnerre qui domine la tempête, il s'enfonce emportant avec lui ceux que nous voyons cramponnés à l'arrière, sa descente va continuer pendant 3.000 mètres avant de trouver le fond !

Il faut penser maintenant à ceux qui restent. Nous réussissons à hisser un homme à bord, c'est un chauffeur, il était temps car l'homme est à bout. Il est transporté au carré où l'intendant, M. Vangelen, s'emploie à le ranimer. Une corvette arrive près de nous pour nous aider. Un canot vide passe à nous toucher, un autre plein d'eau mais flottant grâce à ses coffres étanches dérive vers nous. Il contient de 10 à 15 personnes, il en monte des cris d'agonisants, des appels en français, en flamand et en anglais. Nous essayons de leur jeter des toulines et plusieurs cherchent à se faire hisser à notre bord, mais le roulis est énorme. En essayant de monter, ils tombent à la mer et sont écrasés entre notre coque et leur canot, d'autres pris sous la quille de roulis disparaissent sous l'eau et ne remontent plus, ceux qui restent sont épuisés, ils n'ont pas la force de frapper une amarre sur l'avant de leur canot. L'un d'eux cependant par chance reçoit une ligne qui s'enroule autour de son cou et nous le ramenons à bord à demi étranglé, c'est un jeune matelot anglais que l'intendant

parvient à ramener à la vie après lui avoir pratiqué la respiration artificielle pendant plus d'une heure.

Le canot continue de dériver le long du bord mais aucun homme n'a plus la force de se dégager de l'eau, plusieurs sont déjà morts de froid. Notre second capitaine, M.Nihotte (en remplacement du second habituel, M. Balara, en repos pour un voyage), se fait amarrer par le milieu du corps pour essayer de leur porter secours, mais une lame le plaque durement et il doit se faire remonter. Il n'y a plus d'espoir de sauver quelqu'un d'autre, les bouées ne portent plus que des morts gelés dans cette mer glacée de décembre et emportés comme des fétus dans les lames énormes. Nous espérons cependant que la corvette plus maniable que notre cargo et surtout plus basse sur l'eau a mieux réussi que nous, mais dans tous les cas, la plus grande partie de l'équipage de « l'Emile-Francqui » et sans doute tous ses passagers sont morts.

Il est 19 heures 10 maintenant, il faut à tout prix rejoindre le convoi qui a poursuivi sa route, c'est une question de vie ou de mort pour nous car le sous-marin ne nous manquera pas si nous restons seuls. En avant toute ! La sonnerie du chadburn nous répond et le commandant me fait signaler à la machine de donner ce qu'elle peut. Les chauffeurs de la bordée de quart, torse nu, ne chôment pas, ils chargent sans arrêt, les énormes tiges de bielles montent et descendent à un rythme qui s'accélère de plus en plus à mesure que la pression monte. Nous faisons face à une mer déchaînée où notre avant s'enfonce comme un coin, soulevant une gerbe fantastique de plusieurs centaines de tonnes d'eau dont une partie déferle plus haut que la passerelle. Au matin nous rejoignons le convoi...

18 Décembre – Nouveau coup de vent, le journal de bord ne porte que ces mots laconiques : mer énorme de ouest suroît.

20 Décembre – Navire retardataire de notre convoi torpillé à 50 milles sur l'arrière, son S.O.S est très faible.

21 Décembre – Nouveau et formidable coup de vent du sud, navire mangé par la mer.

25 Décembre – Minuit, Noël ! C'est l'heure de mon quart. Nous sommes à 1.200 kilomètres au sud du cap Farewell du Groenland. Noël sans lumière, sans réveillon et sans joie dans le mauvais temps éternel qui règne par ici.

28 Décembre – Nous rentrons dans la baie de Fundy.

29 Décembre – Arrivée à Saint-John, nouveau Brunswick, Canada.

Ainsi fut accomplie la première partie de notre voyage n° 12 au prix de quatre navires. Le retour du précédent voyage nous en avait coûté sept, mais jamais la rotation des convois ne fut arrêtée par les meutes allemandes et par l'effort de tous ces humbles hommes sans uniforme : soutiers, chauffeurs, matelots, jamais la Grande Bretagne n'a manqué de vivres et elle a été à même de préparer la plus grande invasion de tous les temps.

Joël Lazennec

Ex-second lieutenant du « Saint Bertrand »

