

Les opérations maritimes et aériennes dans le Golfe du Lion en 1943/44

Après les événements de juin 1940, les clauses d'Armistice ne limitent pas la navigation maritime commerciale en Méditerranée. Ainsi, les liaisons depuis les ports français à destination de l'Afrique du Nord et des colonies françaises se poursuivent comme par le passé. En novembre 1942, suite aux débarquements des troupes alliées en Afrique du Nord, les troupes allemandes envahissent la zone libre. La Flotte militaire française ancrée, dans le port de Toulon, se saborde afin de ne pas se rendre aux Allemands. Les bateaux marchands et les paquebots français et alliés, ancrés dans les ports français, sont remis aux allemands, en vertu des accords qui stipulent que l'ensemble de la flotte de commerce française doit passer aux mains du Reich. Certains sont militarisés par la Kriegsmarine et d'autres poursuivent des activités de transport sous pavillon allemand. Dans les 10 jours, après l'invasion de la zone libre, Londres avait informé le monde maritime qu'en Méditerranée comme ailleurs, les navires ennemis des alliés ou sympathisants de l'axe seraient coulées à vue, sur place, sans sommation.

Il en résulte un certain nombre d'opérations maritimes et aériennes, de la part de la marine britannique et de la Royal Air Force, dans le Golfe du Lion.

Les opérations maritimes sont largement commentées dans des ouvrages de référence ou dans des sites Internet en rapport avec la plongée sous-marine. Nous les présenterons succinctement.

Quand aux opérations aériennes, assez peu connues, elles seront plus particulièrement développées.

Opérations maritimes

Lancé en 1912 dans un chantier naval italien, le '**Derna**' est un cargo de 84 m de long jaugeant de 1769 tonnes. Pendant la Première Guerre mondiale, il est utilisé comme transport de troupes. Entre les deux guerres, il appartient à diverses compagnies maritimes. Le **10 mars 1943**, au cours d'un voyage entre Sète et Marseille, le 'Derna' est torpillé par le sous-marin britannique 'Taurus'. Touché par trois torpilles, le 'Derna' donne de la bande, mais ne sombre pas. Le sous-marin 'Taurus' fait surface et achève le cargo de 9 coups de canon. L'équipage, une cinquantaine d'hommes, évacue le cargo à bord de deux canots. L'épave repose par 32 m de fond à 6 km de la côte, au sud-est du phare de l'Espiguette.

Construit en 1920 au Danemark, il porte à l'origine, le nom de la ville danoise d' 'Aalborg.' C'est un cargo minéralier de 80 m de long. En 1940, à la suite de l'invasion du Danemark, les alliés se partagent les navires danois mouillés dans leurs ports. L' 'Aalborg' est saisi, en avril 1940, à Leith par l'Amirauté britannique qui le cède à la France. En 1941, rebaptisé '**Saint Lucien**', il sera réarmé pour le trafic entre la zone libre et l'Afrique du Nord. Saisi par les Allemands, le 28 novembre 1942, il reprend son nom d'origine. Le **23 avril 1943**, alors qu'il rapporte de Marseille, 1230 tonnes d'oranges, il est coulé par deux torpilles lancées par le sous-marin britannique 'Unruly', à la pointe du Cap Béar. Des pêcheurs de Port-Vendres récupéreront l'équipage et une partie de la cargaison. Il repose par 40 m de fond.

En 1920, la compagnie maritime danoise Maersk achète un cargo de 4000 tonnes de 114 m de long et 16 m de large, construit en 1912 dans les chantiers Moller A.P à Odense, le 'Nykjobing', qui est rebaptisé 'Lexa Maersk'. En 1935, ce cargo-vraquier passe sous pavillon

allemand. En 1940, ce navire allemand est saisi par le Gouvernement de Vichy et rebaptisé '**Saint Félix**'. En 1942, la Kriegsmarine capture ce cargo et le baptise 'Nicoline Maersk'. Arraisonné par un bâtiment de la Marine Nationale, le **24 décembre 1943**, le capitaine du cargo échoue son navire sur la côte espagnole à Saint Charles de La Rapita.

«Le 23 décembre 1943, vers 21 heures, le 'Fantasque', bâtiment de la Marine Nationale, quitte le port d'Alger à destination des côtes orientales de l'Espagne. Sa mission : intercepter un cargo qui vient de quitter le port de Valence (Espagne) à destination du port de Marseille.

«Le 24, avant l'aube, la silhouette de la côte apparaît. Nous sommes en dehors des eaux territoriales quand le jour s'est levé. Nous devrions apercevoir notre proie vers 8 heures. Mais repérons deux petits navires, mais pas le nôtre. A petite allure, vers onze heures, nous sommes au large de Tarragone et, vers treize heures, observant la ligne des montagnes, dans le creux de la vallée de l'Ebre, nous apercevons une mature qui se distingue à l'horizon sur le ciel, un remous d'hélice, un bâtiment sans pavillon, mais très bien camouflé, car il se confond avec le rivage et le paysage.

«Nous savons que ce cargo, sans pavillon pour le moment, est le 'Saint Félix', navire cédé aux Allemands par le gouvernement de Vichy. Rebaptisé 'Nicoline Maersk', de nationalité danoise, allant de Valence vers Marseille avec une cargaison de minerais de mercure et de tungstène. Le 'pacha' du 'Fantasque' ordonne la préparation de l'équipe de prise et la mise à l'eau d'une embarcation. Un premier avertissement par signaux lui demande de stopper et de se faire connaître. Il nous présente un pavillon danois. Nous lui envoyons une première volée d'obus, juste devant son étrave. La gerbe d'eau est aussi haute que sa passerelle. A bord, nous faisons déjà des calculs sur le montant de la prime de saisie qui va nous revenir. Un deuxième coup d'obus lui est adressé. Le cargo augmente sa vitesse, amène son pavillon danois et en hisse un allemand très visible avec sa croix gammée. Nous approchons des eaux territoriales. Le cargo se dirige vers la côte pour se protéger, augmente encore sa vitesse et s'échoue sur un gros rocher. L'équipage se précipite et met les chaloupes à la mer. Ils évacuent le cargo et, un incendie se déclare à bord... Adieu le cadeau de Noël, et nous allons fêter cela à Alger !

Extrait de 'La Charte', Décembre 2004, Organe d'information de la Fédération Nationale André Maginot. 'Un Noël en mer' de René Ricart.

Navire charbonnier anglais, de 3500 tonnes, construit en 1921 aux chantiers navals de Blyth, le 'Bellbro' a pour port d'attache Hull. En 1939, réarmé, il prend le nom d'**Astrée**'. En décembre 1942, les Allemands s'en emparent, puis il navigue sous pavillon italien avec le nom de 'Siena' ou de 'Elena' suivant les sources. Il est affecté au trafic avec la Tunisie. Le **1er mai 1944**, l'**Astrée** est torpillé au nord du Cap Béar, à proximité de Port-Vendres par sous-marin britannique 'Untiring'. L'épave repose en deux morceaux par 40 m de fond.

Le cargo '**Saumur**', 108 m de long et jaugeant 2955 tonnes, a été construit par un chantier naval d'Ecosse en 1920. A l'origine, navire charbonnier exploité par la Société Maritime Auxiliaire de Nantes. Il est racheté en 1929 par l'armateur marseillais Delmas-Vieljeux qui l'affecte aux lignes coloniales. A la déclaration de guerre en 1939, il est militarisé. Le 21 décembre 1942, les Allemands s'en emparent à Marseille, et le rebaptise 'Tolentino'. Le **21 mai 1944**, à 18h, alors qu'il sort de Port-Vendres, il est torpillé par sous-marin britannique 'Upstart'. Quatre torpilles touchent en son milieu, le 'Saumur' qui sombre par 46 mètres de fond devant Port-Vendres.

Construit en 1934 au Danemark, '**Alice Robert**', est un cargo fruitier de 88m de long, 14 m de large, jaugeant 2590 tonnes, qui assure le transport de fruits depuis les colonies françaises

vers les ports de Bordeaux et de Nantes, d'où son surnom 'le Bananier'. A la déclaration de guerre en 1939, il est réquisitionné. En décembre 1942, la Kriegsmarine s'en empare et le transforme en escorteur rapide afin d'escorter le trafic maritime allemand en Méditerranée sous le nom de 'SG11'. Le **2 juin 1944**, l'Alice Robert est torpillé par le sous-marin britannique 'Ultor'. Sur les 202 militaires à bord, 27 soldats allemands périssent. Cassé en deux, le navire repose par 47 mètres de fond à 5 miles au large de Port-Vendres.

Opérations aériennes

'L'**Embla**', cargo suédois, qui jauge 1040 tonneaux, long de 69 mètres pour 10 mètres de large a été construit en 1908 par les chantiers Lindholmes VA. Dès 1941, il est au service du Comité International de la Croix-Rouge et porte sur ses flancs, en lettres énormes, le sigle de ce Comité : à peu près au milieu de la coque, juste en-dessous du bastingage et sur les deux côtés du navire s'étale sur une longueur d'environ 20 mètres, l'inscription : C.INTERNATIONAL +.

Le **6 avril 1944**, par beau temps, le navire fait route de Marseille vers Lisbonne avec un chargement de colis (cargaison supposée...) destinés aux prisonniers de la Wehrmacht détenus en Afrique du Nord. Le cargo est attaqué, vers 13h 15, au large de Port-Vendres, par plusieurs avions alliés. Les tirs de plusieurs appareils font mouches, et une torpille troue le navire, de part en part, au niveau de la cale 3 qui prend feu. Mais 'L'Embla' parvient, tout de même, à gagner Port-Vendres, où il reste douze jours pour réparer les perforations de la coque qui sont provisoirement bouchées.

Le 6 avril 1944, à 11h 20, des avions alliés décollent du terrain d'aviation d'Alghero, en Sardaigne. Une formation de huit appareils a pour mission de couvrir la Méditerranée sur une zone comprise, à l'est, depuis le Cap de Leucate, jusqu'à l'ouest, au Cap Creus (frontière franco-espagnole).

Cette formation se compose :

- de 4 bimoteur Beaufighter X du 272nd squadron de la Royal Air Force, pour escorte anti-flak :

Beaufighter, codé H, serial LZ 488, avec pour équipage S/L R.J.G. Demoulin et F/S J.S. Barker.

Beaufighter, codé M, serial LX 900, avec pour équipage F/O R.C. Bell et F/S E. Stockton.

Beaufighter, codé V, serial LX 909, avec pour équipage F/O C.N. West et F/O F.G. Burgess.

Beaufighter, codé D, serial NE 492, avec pour équipage F/S J.A Bollen et F/S C. Sutherland.

- de 4 bimoteur Beaufighter X du 39th squadron de la Royal Air Force, en patrouille libre (R.Ps ou Rover patrol), spécialisés dans l'attaque des navires :

Beaufighter, codé F, serial NE 142, avec pour équipage F/L T.G. Pearse et F/S W.G.G. Shaw.

Beaufighter, codé W, serial LZ 140, avec pour équipage F/O J.P. Markowski et F/S A.C. Collar.

Beaufighter, codé Z, serial NE 249, avec pour équipage F/O G.L. May et F/S F. Baker.

Beaufighter, codé O, serial LZ 338, avec pour équipage F/S V.J. Kyrke-Smith et F/S S.S. Campbell.

Pendant le balayage de la zone, la formation a croisé la route d'un B 26 Marauder. Au nord de la côte espagnole, la formation aperçoit, à la position 4235N/0306E, un bateau à moteur d'environ 1200 tonnes. Des marques internationales sont vues sur le navire. La formation anti-flak n'a pas attaqué, mais plusieurs appareils de la patrouille libre ont lâché

leurs projectiles. Alors que les appareils de la formation anti-flak observaient le bateau, l'appareil codé 'H' a dégagé et a attaqué un petit bateau, du type de bateau de pêche, à 2 miles au nord-est de bateau de 1200 tonnes. Des coups de canon en direction du bateau furent observés. L'appareil codé 'D' a vu la partie extérieure de l'aile droite du 'H' se froisser, et des flammes sortir du moteur. Le 'H' a viré doucement sur la gauche, et a touché l'eau, 50 yards en arrière du bateau. Aucun coup de feu ne fut observé en provenance du bateau, lequel de toute façon ne semblait pas avoir subi de dommages. L'appareil 'D' a fait des cercles au-dessus du point de chute durant quelques minutes, mais les seuls restes qui furent observés, étaient un dinghy et quelques petits objets. Le temps était beau et la mer très calme.

Les Beaufighter sont de retour au terrain d'Alghero à 14h 50. L'équipage du 'H' n'est pas rentré. Le Squadron-Leader René Demoulin, pilote d'origine belge, et son navigateur, le Flight-Sergeant John Samuel Backer, d'origine britannique, sont portés disparus.

La formation a croisé la route d'un B 26 Marauder. Il s'agit du Marauder B 26, codé FK.132 'S' du 14th squadron de la Royal Air Force, qui signale dans son rapport de mission avoir vu à 12h 56 par 4245N/0304E un navire de 1500 tonnes avec les inscriptions de la Croix-Rouge Internationale faire route à 180 degrés à la vitesse de 6 nœuds.

Pol Walham, chercheur belge, publie dans le journal 'Les Echos de Comblain' en 2004, le texte suivant : **La vraie raison d'une catastrophe**

«Il y a plus d'un an déjà, Madame Ninie Dehossay nous racontait l'échange de correspondance qu'elle avait eu avec M. Rouanet, chercheur français, au sujet de la mort de René Demoulin, aviateur belge de la Royal Air Force, dont les parents et la sœur furent nos concitoyens.

«Dans cet article qui relatait la mort du pilote, deux thèses s'opposaient :

- la première, présentée par Madame Josiane Debaty-Demoulin, sœur cadette de l'aviateur, affirmait qu'il s'agissait d'un accident causé par une mauvaise trajectoire, engendrée par la rupture impromptue d'une formation d'attaque contre un navire qui, en principe, n'aurait pas dû être attaqué.

- la seconde, celle de M. Rouanet, incriminait une erreur de pilotage, sans plus. Celle-ci était-elle le résultat d'une mauvaise visibilité, d'un manque d'expérience ou d'une exaltation incontrôlée ?

«Rien ne laissait supposer que des réponses puissent être apportées à ces questions. Afin de se faire une opinion sur ce qui a pu se passer ce jour du 6 avril 1944 où le Squadron Leader René Demoulin et son navigateur le Flight Sergeant britannique John, Samuel Backer, furent portés disparus, il convenait d'abord, me semblait-il, d'essayer de connaître la personnalité du Major Demoulin et, pour ce faire, de rassembler des renseignements à son sujet. Voici donc la biographie militaire succincte d'un aviateur qui fut l'un des 29 héros belges de la Bataille d'Angleterre (10 juillet-31 octobre 1940) :

René Demoulin est né à Ougrée le 25 mai 1920.

Après des humanités gréco-latines, il s'engage à l'Aéronautique militaire belge. Le 1er juin 1939, il est incorporé à l'école de pilotage de Welvelgem et, le 1er septembre suivant, il est admis dans le personnel navigant et fait partie, en qualité d'élève pilote, de la 81^{ème} promotion. Le 29 avril 1940, il est transféré à la 1^{ère} escadrille du 3^{ème} Régiment d'Aéronautique comme sergent aviateur.

Le 15 mai, il passe en France avec son unité et, le jour de la capitulation belge, il se trouve à Charentilly. Voulant poursuivre le combat, il s'embarque le 23 juin à Saint Jean de Luz à destination de l'Angleterre où il est immédiatement repris dans les Forces belges de Grande Bretagne.

Le 1er juillet, il rejoint le dépôt de la R.A.F, installé dans la ville portuaire de Gloucester. D'emblée, il est intégré dans les 'Volunteer Reserve' de la R.A.F sous le 'serial number' n°

16107. Douze jours plus tard, il est à l'entraînement au 5 Operational Training Unit à la base aérienne de Dorn Bircham. En même temps, il reçoit sa nomination effective de Sergeant Pilot. Le 4 août suivant, avec 12 autres compatriotes, pilotes et observateurs mitrailleurs, il est incorporé au 235 squadron du Coastal Command, unité de défense côtière. Quatre jours plus tard, il effectue sa première mission de combat comme pilote et Commandant de bord de chasseur bombardier Bristol Blenheim. Cette escadrille basée à St.Eval va participer à tous les types d'opérations que comprend la guerre aéronavale, exécutant même des missions de reconnaissance le long des côtes françaises et danoises. Fin octobre, la R.A.F sûre de sa victoire pour la sauvegarde de l'intégrité du Royaume Uni, prélève la moitié des équipages des 235 et 236 squadron, pour les transférer à Aldergrove en Irlande du Nord où ces deux 'flights' vont activer, dès le 21 novembre 1940, une nouvelle escadrille qui portera le n°272. avec d'autres belges, René Demoulin fait partie intégrante de cette réorganisation.

Le 3 avril 1941, la 272ème escadrille gagne la base de Chivenor dans le Devon et, quelques jours plus tard, les équipages reçoivent des nouveaux appareils en l'occurrence des Bristol Beaufighter. Le 24 mai, avec cette unité, il est muté en même temps que ses compagnons d'armes Charles Roman et Olivier Lejeune, au Middle East Command (Commandement du Moyen Orient). Il rejoint l'île de Malte pour y prendre ses quartiers. Le 7 août 1941, il est nommé Pilot Officer (Sous-Lieutenant). Le 18 février 1942, il est crédité d'une victoire effective et d'une autre probable sur des bombardiers allemands Junker 52.

Le 15 juillet, il rentre en Grande Bretagne et rejoint le 2nd Operational Training Unit à Montrose, en Ecosse, afin de suivre une nouvelle formation. Le 25 du même mois, il est affecté au 3rd Delivery Flight à High-Ercall. Le 7 août, un an jour pour jour après sa reconnaissance d'Officier, il est nommé Flying Officer (Lieutenant). Le 14 novembre, il rejoint le 171 squadron à Gatwick où il vole sur des chasseurs monomoteurs Mustang P 51 et fait e la reconnaissance tactique le long des côtes françaises. Le 7 décembre, il passe administrativement au Personnel Dispatch Centre de Padgate et début janvier 1943, il est muté à la 349ème escadrille qui s'est installée, depuis le 10 novembre 1942, sur la base d'Ikeja au Nigeria. Ce groupement belge va utiliser le chasseur Curtiss Tomahawks à la gueule de requin, immortalisé par les célèbres 'Tigres Volants' du Colonel Chennault. Le 12 janvier, il est décoré de la Croix de Guerre avec palme avec la citation suivante :

'Jeune pilote courageux et modeste, parti vers la France, après le 10 mai 1940, il rejoint l'Angleterre en juillet 1940. En août 1940, il est incorporé dans un squadron du Coastal Command, où il est remarqué pour son courage et le dévouement qu'il manifeste durant les opérations de son unité au-dessus des territoires occupés par l'ennemi. Transféré dans le Middle East en 1941, il prend part à des missions de protection de la Flotte pendant l'évacuation de la Crête. Il participe à des attaques contre les bases d'hydravions et bateaux lance-torpilles en Sicile et en Sardaigne, escorte des convois en Méditerranée, intercepte des bombardiers et des navires ennemis, participe à beaucoup d'attaques contre des aérodromes et des colonnes ennemies en Lybie.'

Blessé en février, il séjourne un certain temps à l'hôpital de Freetown en Sierra-Leone. Le 6 juin 1943, alors que le 349 squadron rentre en Angleterre, il retourne au 272 squadron au Moyen-Orient et dans les mois qui vont suivre, il effectue de nombreuses missions dont l'objectif est de garder ouverte la route maritime qui, par Gibraltar et le Canal de Suez, mène à l'Océan Indien. Fin juin, il est avec deux autres équipages, crédité d'une nouvelle victoire sur un Junkers 52.

Le 7 août 1943, il passe Flight Lieutenant (Capitaine) et, le 14 février 1944, il est promu Squadron Leader (Major). Le 6 avril 1944, son avion en flammes s'écrase en mer au large de Port Vendres.'

«Après avoir pris connaissance du parcours de l'aviateur René Demoulin au cours de quatre années de guerre, on peut aisément admettre que celui-ci était un pilote possédant une grande

expérience du combat aérien. D'autre part, ses nominations successives aux grades supérieurs confirment qu'il possédait des aptitudes qui n'ont rien à voir avec la désinvolture ou l'incompétence car les Britanniques sont rigoureux en la matière. Leur maxime 'The right man in the right place' n'est sûrement pas sans fondement.

«Mais revenons-en aux faits : le 6 avril 1944 dans la matinée, 4 Beaufighter du 242 squadron, sous les ordres du Sq/Lt René Demoulin quittent la base d'Alghero en Sardaigne, pour rejoindre à un point donné, des avions du 39 squadron. Un navire suspect a été repéré à l'intersection des coordonnées suivantes : 4235N/0306E, position située au large de Port-Vendres sur la côte française qui borde la Méditerranée. Lorsqu'ils approchent de la zone, les chasseurs bombardiers se placent en position d'attaque et foncent vers le navire à près de 400 km/h. Arrivés à quelques encablures, alors que le feu a été ouvert et que la tension nerveuse des aviateurs est à son paroxysme, le commandant de la formation donne l'ordre de rompre le combat car le bateau qu'ils attaquent porte ostensiblement les marques de la Croix-Rouge et de ce fait, pense-t-il, n'aurait pas dû être inquiété.

«Logiquement, on peut penser que la rupture brutale de la formation d'attaque a engendré des trajectoires désordonnées. Pourtant, le Combat Report britannique, quant à lui, relate ce qui suit : 'le Bristol Beaufighter Mk.X, serial LZ 488, identifié dans l'escadrille par la lettre H et piloté par le Sq/Lt René Demoulin, fait une attaque vers un plus petit navire, situé à 2 miles au nord-est du premier navire. Il n'y a pas eu d'impact observé, mais un autre pilote s'aperçut qu'un tiers de l'aile droite de l'appareil H avait disparu et que le moteur du même bord était en feu. Le bi-moteur toucha l'eau à 50 yards du petit navire. Un autre avion cercla pendant plusieurs minutes au-dessus de l'endroit (position 4235N/0034E), mais ne repéra qu'un dinghy et quelques petits objets. Il était 13h 16.'

«Puisque le rapport du combat confirme que l'avion du pilote belge s'est bien dirigé vers le petit navire et que, d'autre part, les marins pêcheurs français affirmèrent, à l'époque, que l'avion anglais avait bien percuté le mât de leur bateau, on ne peut mettre en doute le déroulement de 'l'accident' qui causa la mort de notre compatriote et de son navigateur.

«Toutefois, on peut être sûr d'une chose, c'est que l'impact contre le mât du petit navire est dû à une cause imprévisible, car, comme nous l'avons vu, René Demoulin était un habitué des attaques contre les navires. Son expérience et la formation qu'il avait reçue lui permettaient de reconnaître la silhouette de tous les bateaux et aussi ce connaître la hauteur à laquelle culminaient les grands mâts. D'autre part, les deux miles nautique qui séparaient les deux bâtiments étaient aussi une distance largement suffisante au pilote belge pour voir et éviter l'écueil que constituait le chalutier. Il se pourrait peut-être alors qu'au dernier moment, il ait voulu éviter la collision avec un autre avion en modifiant sa trajectoire, mais le rapport ne signale pas qu'un autre chasseur du groupe soit parti dans cette direction.

«Cependant, un autre détail du compte-rendu attire l'attention. Il est dit qu'un autre pilote a vu l'avion H, qu'il lui manquait un tiers de l'aile droite et que son moteur droit était en feu, mais qu'aucun impact n'a été observé. Il est précisé aussi que le bi-moteur est tombé dans la mer à environ 46 mètres du bateau de pêche français. Alors, en supposant même que le Beaufighter avait perdu 50% de sa vitesse initiale, il ne lui aurait fallu que 6 à 7/10ème de seconde pour parcourir cette distance, ce qui signifie qu'il aurait été impossible au pilote qui donne ces précisions sur les avaries du chasseur de ne pas avoir vu l'impact. L'avion du pilote belge était donc en feu lorsqu'il percuta le mât du bateau de pêche. Cette hypothèse rejoindrait ainsi le témoignage du Docteur Adam. Quoi qu'il en soit et compte tenu des renseignements recueillis, on peut avoir la certitude que René Demoulin a été victime d'un événement dont la cause est extérieure et imprévue.

«Dans ses mémoires de guerre, le Dr. Albert Adam, ancien Flight Lieutenant de la R.A.F, qui entre deux missions pour les Services Secrets, était médecin au 349 squadron, évoque un sabotage des gueules des canons de l'avion du pilote belge par un traître italien 'travaillant'

sur la base aérienne d'Alghero, ce qui aurait, d'après lui, provoqué la rupture d'une partie de l'aile droite du chasseur, rendant celui-ci incontrôlable.

«Le Commandement allié n'ayant pas reçu de message de la part du Comité International de la Croix-Rouge pour signaler qu'un de leur navire allait parcourir un trajet dans une zone de guerre où l'on tirait à vue, celui-ci fut considéré comme suspect et coulé volontairement. Il s'agissait, bien entendu, d'un navire de transport, ne portant pas les marques officiels d'un navire-hôpital, protégé, lui, parla Convention de Genève.

«Quant à la famille Demoulin, elle eut le malheur de perdre un deuxième fils, Marcel, né à Liège, le 23 octobre 1926, tombé au combat, le 1er novembre 1944, alors qu'il était éclaireur dans la 3ème Division blindée de l'Armée américaine.»

La mémoire du S/L Demoulin, matricule 116107 et du F/S Bakker, matricule 626234, est honorée au Mémorial de Malte.

Après visite des experts Veritas, des compagnies d'assurances, du Comité International de la Croix-Rouge, il est décidé de faire passer 'l'Embla' en cale sèche à Marseille. Il quitte donc Port-Vendres, le 18 avril à 10 h, et le soir, il s'ancre dans le port de Sète pour passer la nuit. Le **19 avril 1944**, à 6 h, 'l'Embla' appareille pour Marseille. C'est vers 9h 30, que 'l'Embla' est mitraillé, bombardé et torpillé durant plusieurs minutes par des avions alliés. Comme, par miracle, on ne déplore qu'un seul blessé léger, et les 21 hommes d'équipage embarquent dans le canot de sauvetage tribord, celui de bâbord ayant été transpercé par la mitraille. Le feu gagne le navire qui coule, en trois minutes, au large de la Pointe de l'Espiguette. L'équipage est recueilli par le navire auxiliaire allemand Fse 04 'Maryse', qui le conduit au Grau du Roi. Le Commandant Ericsson, commandant de 'l'Embla', parvenu au Grau du Roi, élèvera une protestation.

Le 19 avril, des avions alliés décollent du terrain d'aviation d'Alghero en Sardaigne. Il s'agit d'une formation de douze Beaufighter qui a pour mission la surveillance du trafic maritime dans le Golfe du Lion.

Cette formation se compose :

- de 6 Beaufighter X du 272nd squadron de la Royal Air Force, pour escorte anti-flak, qui décollent à 6h 30 :

Beaufighter, codé B, serial NE 544, avec pour équipage W/C D.H Lowe et F/S J. Rothwell.

Beaufighter, codé R, serial LX 902, avec pour équipage F/O C.F. Rideout et F/S T. Hollinghead.

Beaufighter, codé L, serial LX 879, avec pour équipage Sgt. J. Casqueiro et Sgt. G.H. Wheeliker.

Beaufighter, codé C, serial NE 550, avec pour équipage S/L R.H. Rose et F/S L.Shaw.

Beaufighter, codé F, serial NE 491, avec pour équipage F/O H.Scholefield et F/O P.J. Baker.

Beaufighter, codé T, serial LX 521, avec pour équipage F/O R.H. Hanningan et F/O D.L. Edwards.

- de 6 Beaufighter X du 39th squadron de la Royal Air Force, patrouille libre (R.Ps ou Rover patrol), spécialisés dans l'attaque des navires, qui décollent à 6h 25 :

Beaufighter, codé F, serial Ne 412, avec pour équipage F/L I.D. Charles et F/O J.P. Browne.

Beaufighter, codé O, serial LZ 338, avec pour équipage F/S J. Cuthbertson et F/S H. Nutall.

Beaufighter, codé N, serial LZ 154, avec pour équipage P/O R.H. Pitman et F/S N.W. Mitchell.

Beaufighter, codé K, serial NE 410, avec pour équipage F/S S.Goodyear et F/S R.A. Lacey.

Beaufighter, codé A, serial NE 466, avec pour équipage F/L T.B. Marshall et F/S D.J. Gravelius.

Beaufighter, codé C, serial NE 371, avec pour équipage F/S A.L. Hewitt et F/S J.F. Garnett.

A 10 miles, dans le 160 du Cap de l'Espiguette, un bateau à moteur de 1200 tonnes, faisant cap à l'est, est observé. Des croix rouges sont peintes sur l'avant et l'arrière du navire, un 'C.International' est peint au milieu du navire. Une attaque fut déclenchée, car les équipages avaient été 'briefés' pour couler n'importe quel navire dans cette zone auquel n'aurait pas été accordé le 'passage de sécurité'. Tous les avions avec leur armement de bord ont attaqué le navire. De légers départs de tir depuis le navire furent observés, mais sans aucun dommage pour les avions. A la fin de l'attaque, le navire semble s'enfoncer par l'arrière.

Durant l'attaque, le dernier appareil de la patrouille libre fut vu s'engager dans un piqué accentué, avec des traînées de vapeur en bouts d'aile, semblant aller dans un décrochage à grande vitesse. Cet appareil codé 'C' a touché l'eau et a explosé à 200 yards devant le navire attaqué. Il n'y a pas eu de survivants, seulement de l'huile enflammé et quelques débris à la surface de l'eau.

La mémoire du F/S Hewitt, matricule 964626, et du F/S Garnette, matricule, 1486588, est honorée au Mémorial de Malte.

Le Marauder B 26, codé KK.132 du 14th squadron de la RAF signale dans son rapport de mission avoir vu à 11h 35 par 4201N/0313E, le M/V 'Tarragina' se déplaçant au 170 degrés à la vitesse de 5 nœuds, à 11h 40 par 4152N/0312E, le M/V 'Jose Illueca' se déplaçant vers le nord à la vitesse de 5 nœuds, et à 13h 25 par 4325N/0411E, une quantité de petits débris et d'une partie ce radeau.

En 2014, 'Embla' repose à 4,7 miles dans le 170 du phare de l'Espiguette, soit à 6,5 kilomètre au large d'Aigues-Mortes, par une profondeur de 34 mètres. A 2 kilomètres de là, à l'est, repose un cargo italien, le 'Derna', torpillé par le sous-marin anglais 'Taurus', le 10 mars 1943.

Pour l'histoire : le 6 mai 1869, le paquebot 'Général Abbattucci' de la Compagnie Valery quitte le port de Marseille à destination du port de Civitta-Vecchia (Rome). Dans la nuit du 6 au 7, vers 2h 30, alors qu'il se situe au large des côtes de la Corse, à hauteur de Calvi, il est éperonné par un brick norvégien. Après 3 heures de lutte désespérée, le paquebot sombre : 49 passagers et matelots disparaissent dans les flots. C'est le trois-mâts norvégien 'Embla' qui a mis deux barques à l'eau qui recueille des survivants.

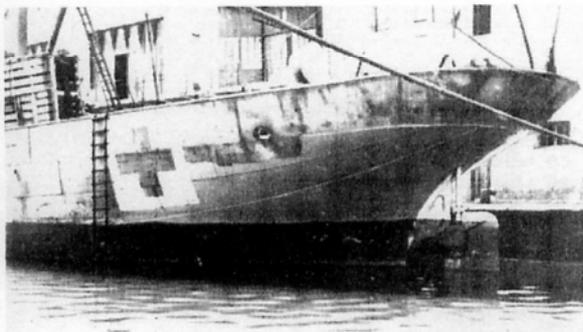
L'EMBLA

Le navire :

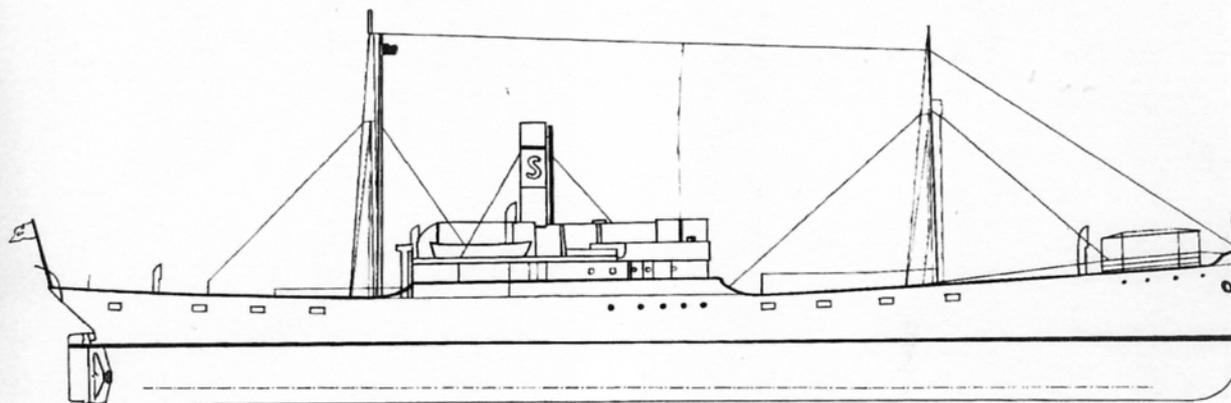
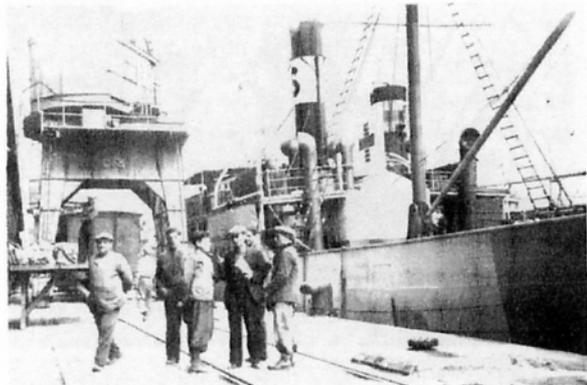
Cargo suédois de 1040 tx, long de 69 m, large de 10 m, appartenant à la Stockholms Rederiaktieb, construit en 1908 par Lindholmens VA, l'*Embla* fut affrété dès 1941 par le Comité International de la Croix Rouge. A ce titre, il portait en lettres énormes le sigle de cette organisation, et son identification ne faisait aucun doute.

Le naufrage :

Le 6 avril 1944, par beau temps, en route de Marseille vers Lisbonne, avec des colis destinés aux soldats de la Wehrmacht prisonniers en Afrique du Nord, il est attaqué, à 13 h 15, au large de Port-Vendres, juste après un bâtiment de pêche français, par des avions britanniques. L'un d'eux effectue un



L'*Embla*, aux couleurs de la Croix-Rouge, sous plusieurs angles
(Coll. M. Teissier).



Un petit cargo de 46,8 m de long et 7,2 m de large est construit en 1922 à Dantzig (actuellement Gdansk), par le chantier Danziger Wertf, pour le compte d'un armateur yougoslave. Il navigue sous le nom de 'Vojvodina' pour le compte de la compagnie yougoslave Boka Brodarsko A.D à Susak, et son port d'attache est Kotor. En 1930, il est acheté par la petite compagnie espagnole 'Compania de Vapor – correos interinsulares canarios' qui racheté la même année par la Compagnie Transmediterranea, et devient le 'Hierrro', nom d'une des îles des Canaries. Il est alors affecté au transport de marchandises et de voyageurs entre Las Palmas, son port d'attache, et les colonies espagnoles d'Afrique. La guerre d'Espagne l'immobilise à Mahon, sur l'île de Minorque aux Baléares, où il est endommagé par des attaques aériennes. Réparé dans le port de Valence, il est vendu en 1942 à la Compagnie Viuda de Enrique Illueca et baptisé '**José Illueca**'.

En 1944, il est vital pour l'industrie allemande de pouvoir s'approvisionner en pyrite de fer, importée d'Espagne par voie maritime ou par chemin de fer. Le **19 avril 1944**, alors qu'il transporte de ce précieux minerai pour le compte des Allemands (certaines sources font plutôt état d'une cargaison d'oranges), le 'Jose Illueca' est attaqué, en face du port de Cerbère, par un groupe de huit avions alliés. Touché par l'arrière, le bateau a le temps de parcourir quelques centaines de mètres avant de disparaître sous les flots, s'enfonçant par l'arrière. Cette attaque causera la mort de deux membres d'équipage, dont le capitaine, et on comptera 23 blessés. Fort heureusement, la mer est calme, et les bateaux de pêche de Cerbère peuvent porter secours aux survivants : treize seront récupérés par la vedette de sauvetage de Port-Vendres, et quatorze autres seront débarqués à Cerbère. «Un des rescapés avait le ventre ouvert par un éclat de torpilles, un autre paraissait sans vie», explique Jean Tubert, témoin du naufrage.

Le 19 avril, décollage du terrain d'aviation d'Alghero, en Sardaigne, pour une mission de surveillance en Méditerranée, d'une formation de huit Beaufighter :

- entre 15h 30 et 15h 35, quatre Beaufighter X du 272nd squadron de la Royal Air Force, pour escorte anti-flak :

Beaufighter, codé V, serial LX 909, avec pour équipage F/L P.C. Tipple et F/S F.M. Polden.

Beaufighter, codé O, serial LX 858, avec pour équipage F/O T. Grace et F/S M.Mort.

Beaufighter, codé D, serial NE 492, avec pour équipage F/S J.A. Bollen et F/S C.Sutherland.

Beaufighter, codé E, serial JM 40, avec pour équipage Sgt J. Horsford et Sgt D.A. Hubbard.

- à 15h 45, quatre Beaufighter X du 39th squadron de la Royal Air Force, en patrouille libre (R.Ps ou Rover patrol), spécialisés dans l'attaque des navires :

Beaufighter, codé R, serial NE 521, avec pour équipage F/O N.D. Cox et F/S N.C.R. Baker.

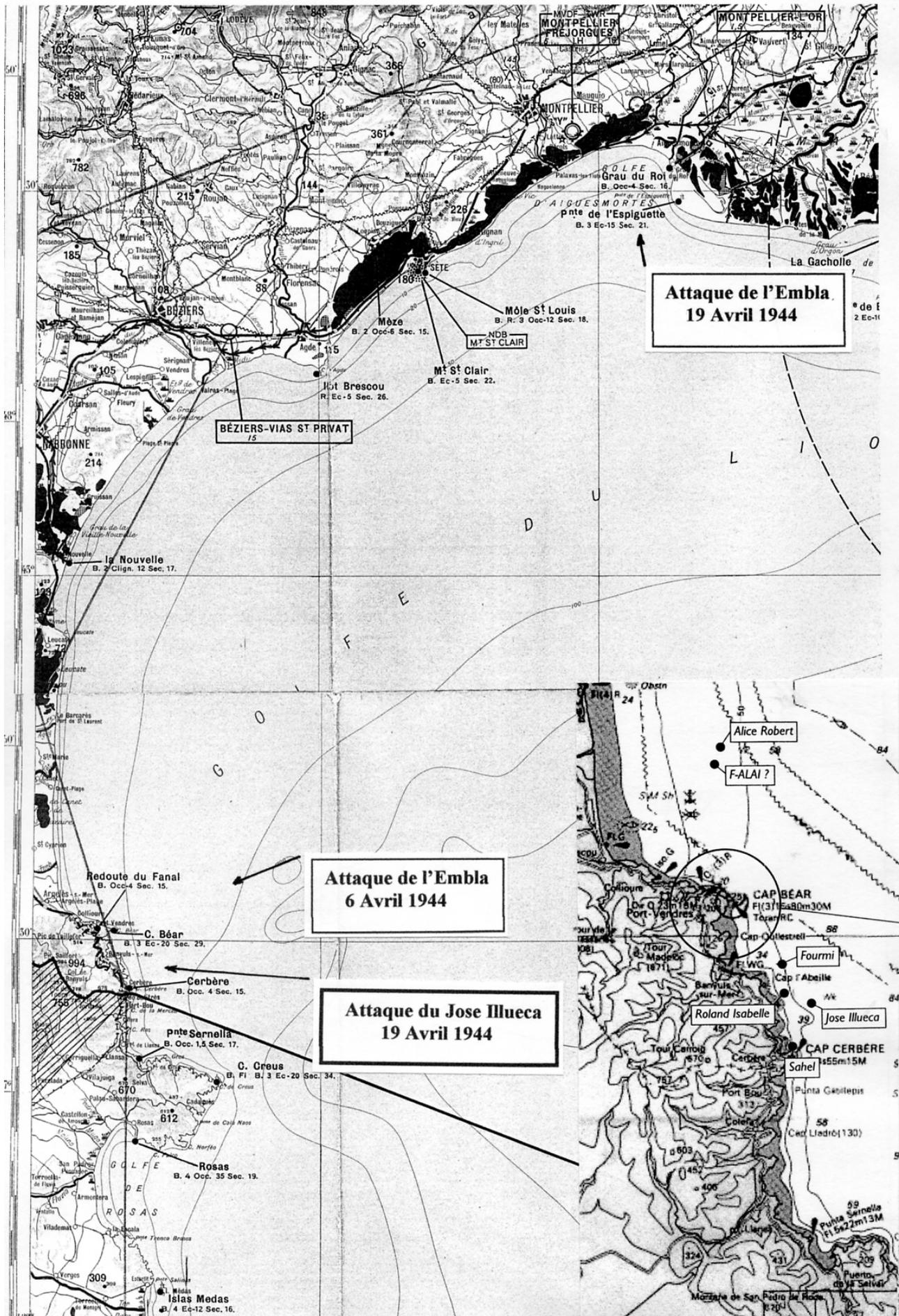
Beaufighter, codé A, serial NE 466, avec pour équipage F/S F.A. Cooper et F/S A.V. Bridle.

Beaufighter, codé T, serial NE 322, avec pour équipage P/O B.W. White et W/O F.H. Bruton.

Beaufighter, codé O, serial LZ 338, avec pour équipage F/S J.A. Spence et F/S N.E.J. Barnes.

Un bateau de 600 tonnes est repéré au nord de la frontière franco-espagnole par 4230N/0309E, à 3 kilomètres au nord-est de Banyuls sur Mer. Il est attaqué par tous les appareils de la formation en quatre passages. De nombreux tirs sont observés sur le pont et en-dessous de la ligne de flottaison du navire, qui n'a pas riposté. Quand les appareils ont quitté la zone d'attaque, le bateau donnait de la bande à tribord. Les appareils de la formation sont au retour au terrain d'Alghero entre 19h 10 et 19h 15. L'épave du 'Jose Illueca', assez bien conservée, repose sur un fond de 80 mètres, en face de la ville de Cerbère

Les opérations maritimes et aériennes dans le Golfe du Lion en 1943/44



Bref historique du 39th squadron de la Royal Air Force

Les combats en Afrique du Nord cessèrent le 12 mai 1943, et le squadron fit mouvement en juin sur Protville, près de Tunis. Le squadron fut alors équipé de Bristol Beaufighter. Le Beaufighter était un chasseur-bombardier bi-moteurs avec une vitesse maximale de 330 mph à 14000 pieds (soit environ 350 km/h à 4250 mètres). Il était armé de 4 canons de 20 mm et de 6 mitrailleuses, et en complément de torpilles ou de bombes. Les opérations anti-navires eurent pour résultat la destruction d'un navire de 4000 tonnes près de Naples. En novembre 1943, le 39th squadron était stationné en Italie, où des équipements radar et d'emport pour des roquettes furent montés sur les Beaufighter. A ses missions d'attaques anti-navires, le squadron y ajouta des missions d'interception aériennes. Il en résultat la destruction d'un appareil de reconnaissance Ju 88, le 2 décembre 1943. Quatre autres appareils furent descendus et trois autres endommagés en janvier 1944, pour la perte d'un seul Beaufighter. Les opérations anti-navires de jour en Méditerranée étaient devenues si efficaces, que l'ennemi effectuait la plupart de ses mouvements de navires, sous le couvert de l'obscurité. En conséquence, le 39th squadron vola en support défensif des opérations alliées.

Sources : La vraie raison d'une catastrophe de Pol Walham ; Naufrages en Languedoc-Roussillon de J.P. Joncherey ; Les épaves de la Côte Vermeille d'Hervé Levano ; Les 3 Vies de l'Alice Robert de Laurent Urios et Sylvain Astrie ; Service Historique de la Marine à Toulon ; Rapports de missions de la RAF au PRO de Londres par mon ami Roy E.Reader ; Divers Sites Internet relatifs à la plongée sous-marine dans le Golfe du Lion.

Les opérations maritimes et aériennes dans le Golfe du Lion (C) C.A.L.M 08/2014