

Témoignage écrit d'un vétéran de la Deuxième Guerre mondiale

Référence : 2010-0020

Témoïn : Raymond Bérubé

Sommaire : Dans le cadre du « Projet mémoire » Raymond Bérubé fait le récit de son expérience militaire dans la Marine royale canadienne durant la Seconde Guerre mondiale.



Je me suis enrôlé dans la Réserve volontaire de la Marine royale canadienne (RCNVR) au mois d'août 1941 à Québec. J'avais alors 20 ans. Après deux mois d'entraînement de base et un choix de métier, je fus dirigé avec d'autres recrues vers l'École de signaux située à l'époque à Saint-Hyacinthe. Après une bonne période de formation, je suis sorti de là télégraphiste.

On m'envoya ensuite dans un port de mer de l'Est : Halifax. À l'époque, c'était la désignation qu'on donnait à ce port, car son nom n'était jamais mentionné autrement dans les médias, mesures de guerre obligeaient.

Après quelque temps à bord d'un bateau affecté à l'intérieur du port et qui devait partir pour Lunenburg aux fins d'inspection annuelle et de quelques radoubs, je fus muté sur une corvette en partance pour son port d'attache qui était Saint-Jean Terre-Neuve. Cette corvette faisait partie d'un groupe de navires d'escorte accompagnant les convois qui se dirigeaient vers l'Europe. Les sous-marins étaient très nombreux à cette époque dans l'Atlantique Nord.

Une nuit, vers la fin de l'été 1942, notre convoi a été attaqué. Malgré tous nos efforts, nous avons perdu plusieurs navires. Nous avons repêché un bon nombre de survivants. L'un d'eux n'a pas survécu et comme nous étions encore trop loin des côtes, le capitaine opta pour l'inhumation en mer. Le corps fut enveloppé dans de la toile et lesté. Le dernier point de couture pour fermer cette enveloppe fut passé dans le « croquant » du nez pour être certain que l'homme était bien mort. Ensuite, le capitaine a récité une prière de circonstance puis la dépouille fut jetée à la mer.

Lors d'un autre voyage, un pétrolier avec toute sa cargaison fut torpillé. Encore une fois, c'était pendant la nuit, car les sous-marins attaquaient rarement le jour. Il se dégageait du pétrolier des flammes énormes mêlées d'une épaisse fumée noire. Nous pouvions voir des membres survivants de l'équipage sauter à la mer alors que leurs vêtements étaient en feu sur eux. Nous nous sommes approchés le plus près possible de l'épave en flammes pour secourir les marins. D'ailleurs, la corvette fut immobilisée quelques instants pour que nous puissions faire monter à bord ceux qui étaient le plus près de nous. La mer était forte et il y avait beaucoup de roulis, mais nous sommes parvenus à les agripper avec des gaffes, des grappins et tout ce qui nous tombait sous la main. Enduits de pétrole, les hommes à la mer étaient très gluants, comme des anguilles. Après un certain temps, il fallut malheureusement partir et abandonner malgré nous les survivants qui étaient encore à la mer. Ceux-ci étaient trop éloignés de notre navire. Plusieurs sont morts sous nos yeux, brûlés vifs dans l'huile en feu. C'était horrible à voir, nous entendions des hurlements : « Au secours », mais

nous ne pouvions approcher plus sans mettre en danger notre propre sécurité. Le convoi avançait toujours, il nous a donc fallu doubler de vitesse pour le rejoindre. Il y a parfois des décisions très difficiles à prendre pour un capitaine qui, au-delà de toute circonstance et tout événement, demeure quand même un être humain.

Au printemps de 1943, j'ai été envoyé avec d'autres marins sur la Côte du Pacifique où une nouvelle génération de navires d'escorte appelés « frégates » était construite. À leur sortie du chantier maritime et après leur acceptation par la Marine, nous devions les amener sur la côte Est du Canada en empruntant le canal de Panama dans le but de grossir les effectifs sur l'Atlantique Nord. Ce fut un très long périple, mais aussi un merveilleux voyage sans anicroche.

À notre retour à St-John's, surnommé Newfie John par les marins, les autorités navales de l'endroit ne nous laissèrent que très peu de temps avant de nous intégrer dans un autre groupe d'escortes et nous sommes repartis en mer avec le premier convoi qui s'est présenté.

Au mois de mars 1944, soit le 13, nous avons participé avec deux autres escortes américaines au coulage du sous-marin U-575 et ramené 14 rescapés prisonniers. C'est aussi au cours de cette année que les torpilles à tête chercheuse firent leur apparition. Elles firent beaucoup de dégâts, car même lancées dans n'importe quelle direction, elles étaient attirées vers l'endroit où il y avait le plus de bruit; soit celui causé par les hélices des navires. L'Amirauté britannique trouva un moyen de contrer ces attaques. Il s'agissait de laisser traîner à l'arrière du bateau un filet métallique chargé de ferraille pour couvrir le bruit des hélices et c'est là-dessus que se dirigeaient les torpilles évitant de provoquer d'autres dégâts mortels.

Après cela, nous avons continué notre travail de routine, suivant les caprices de dame nature. L'hiver, entre autres, où le froid était très présent, surtout sur les Grands Bancs de Terre-Neuve, où l'eau salée même gelait. C'est alors qu'il fallait « chipper » la glace qui s'amoncelait sur le bateau pour l'empêcher de gîter et de couler sous un surplus de poids.

Le printemps de 1945 finit par apparaître ainsi que la date mémorable du 8 mai, le jour où la guerre prit fin. Les sous-marins allemands reçurent l'ordre formel de faire surface et de se rendre dans les 24 heures, sinon ils seraient considérés comme pirates et tirés à vue.

Aussi, toutes les lumières s'allumèrent partout où la noirceur avait été imposée. C'était comme revenir à la vie après un mauvais rêve. Je fus démobilisé à Québec d'où j'étais parti quatre ans et deux semaines auparavant comme militaire, j'étais redevenu un « civil » à plein temps... OUFF!

Si vous vous demandez ce que je suis devenu, continuez un peu.
Après trente-sept ans passés « à terre » au chemin de fer,
Je vis maintenant bien paisiblement à Saint-Jean, au bord du Saint-Laurent.

Raymond Bérubé,
Saint-Jean-Port-Joli