

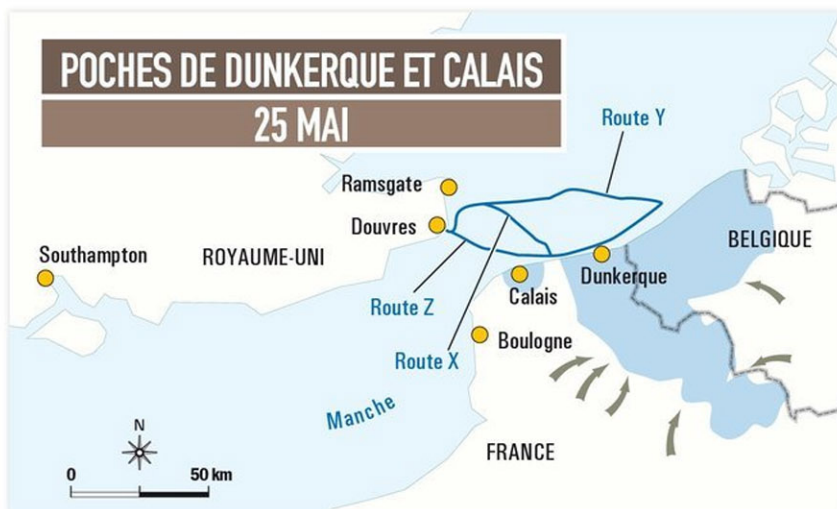


▲ Le chaos de Dunkerque vu par le peintre Charles Cundall. Crown Copyright

LES TROIS JOURS DU KEITH

PAR JEAN POIRRIEZ, MORAG BERTHON & KEITH BATCHELOR

DESTROYER, DUNKERQUE, DYNAMO



LE 10 mai 1940 à 04h35, deux armées allemandes envahissent la Hollande et la Belgique avec trois divisions blindées. Trois autres avancent dans les forêts ardennaises belges et luxembourgeoises avec sept divisions blindées. Le 13 mai, elles traversent la Meuse en plusieurs points, progressent vers l'ouest, enfoncent les 9^e et 2^e armées françaises. Le surlendemain, la Hollande capitule, et, le 16, les Alliés décident plusieurs retraits successives en Belgique. Le 19, Lord Gort, le commandant du corps expéditionnaire britannique (*British Expeditionary Force – BEF*), envisage alors un repli général vers la côte. Il en informe l'état-major qui, dès le lendemain, charge le vice-amiral Ramsay d'étudier les plans d'une

évacuation de l'ensemble des forces anglaises par la mer. Cette opération prend le nom de code « Dynamo », alors que les Allemands atteignent la Manche, enfermant dans une nasse deux armées françaises, l'armée belge et le BEF, soit environ 500 000 hommes. Gort décide de faire évacuer les « bouches inutiles », tandis que, de leur côté, les Français envisagent de ravitailler par mer les unités prises au piège. Mais le périmètre se resserre autour d'elles : le 22 mai, la 2. Panzer-Division encercle Boulogne ; le lendemain, c'est la 10. Panzer-Division qui entoure Calais... Les Britanniques décident donc de faire retraite vers la côte ; il s'agit de sauver ce BEF qui représente l'essentiel de leur armée professionnelle. Il n'y a en effet plus alors en Grande-Bretagne que quelques divisions territoriales en cours de formation ! Par conséquent, le 26 mai à 18h57, l'Amirauté britannique ordonne le déclenchement de l'opération « Dynamo » [1], espérant ainsi récupérer 45 000 hommes. Pour ce qui sera la plus grande évacuation militaire de tous les temps, Ramsay réclame tout ce qui flotte : 41 destroyers, une centaine de dragueurs de mines, 40 paquebots et ferries, environ 80 cargos et caboteurs ainsi qu'une armada de petites embarcations de tous types (les « little ships »). Pour rassembler les troupes sur les plages et diriger les opérations d'embarquement, l'Amirauté envoie à Dunkerque le capitaine Tennant avec 12 officiers et 160 marins, puis le vice-amiral Wake-Walker avec une équipe plus réduite afin de coordonner les mouvements de tous les navires.

JEUDI 30 MAI : 1^{ER} VOYAGE

À dire vrai, la Royal Navy n'a pas attendu « Dynamo » pour commencer à récupérer les débris de l'Armée britannique éparpillée le long de la côte franco-belge. Plusieurs bâtiments croisent ainsi dans cette partie de la Manche depuis le début de l'offensive allemande. Le destroyer HMS *Keith* participe par exemple, depuis le 21 mai, à des opérations d'évacuation de troupes ou de civils. Le 23, dans le port de Boulogne-sur-Mer, il embarque des soldats lorsqu'il est pris sous des tirs



▲ Les troupes françaises et anglaises se pressent sur les plages de Dunkerque pour échapper à l'état allemand. Malgré la désorganisation apparente et l'urgence extrême de la situation, l'opération « Dynamo » pourra être considérée comme une réussite. Archives Municipales de Dunkerque - 5Z18-099

◀ Le Vice-Admiral Bertram Ramsay. IWM

[1] Ce n'est que le mercredi 29 mai à 07h20 que le général Weygand donnera à son tour l'ordre d'évacuation des troupes françaises encerclées.

[2] Il s'agit probablement du lieutenant Balfour, venu avec 2 télégraphistes et 2 matelots signaleurs pour renforcer l'équipe du capitaine de frégate Michael Ellwood en charge des communications pour l'évacuation, sous les ordres du capitaine Tennant.

de mitrailleuse et de mortier qui blessent plusieurs membres d'équipage et tuent son commandant, le capitaine de vaisseau Simson. Le destroyer est envoyé réparer sans délai à Chatham, et un nouveau commandant est rapidement nommé, le *Captain* Edward Berthon. Le 30, alors que « Dynamo » bat son plein, le navire est paré, amarré à la bouée n° 3 dans le port de Douvres. Berthon va faire son rapport à Ramsay et, à 17h32, il met le cap sur Dunkerque par la route X, l'une des trois mises en place. Alors que la route Z est la plus courte (39 nautiques – voir la carte) et la Y la plus longue (87 nautiques), la X (55 nautiques) est considérée comme la moins dangereuse, car elle ne passe pas à portée des batteries de côte allemandes. Elle traverse toutefois un vaste champ de mines qu'il a fallu draguer sur une certaine largeur. Le *Keith* est un leader de flottille, c'est-à-dire un destroyer légèrement plus grand que les autres exemplaires de sa classe, car aménagé pour recevoir un amiral et son état-major. Il est d'ailleurs envoyé à Dunkerque pour servir de navire amiral à Wake-Walker, qui dirige tant bien que mal l'ensemble des forces navales qui y sont mobilisées.

19h59 : ne trouvant pas le contre-amiral, Berthon fait entrer le *Keith* dans le port de Dunkerque pour se renseigner. Il s'amarré à la jetée Est, puis deux officiers et quelques marins équipés d'une radio sont débarqués [2]. Ils apprennent cependant que l'amiral se trouve en mer, sur la vedette lance-torpilles *MTB 102*.





20h20 : le *Keith* repart donc à sa recherche, mais sans plus de succès. Berthon décide alors de participer aux opérations d'évacuation sans plus tarder et, après l'avoir signalé par radio, il accoste de nouveau à la jetée Est à 20h50. Tandis que la partie Ouest du port est bombardée à intervalles réguliers, les soldats arrivent au navire rapidement et en bon ordre grâce à l'organisation efficace du personnel naval chargé de l'embarquement.

21h19 : le destroyer appareille. Il arrive à Douvres à 00h45 et s'amarré au quai de l'amirauté pour débarquer ses passagers (992 à 1200 selon les sources).

VENDREDI 31 MAI : DERNIER TAXI POUR DUNKERQUE

03h05 : le *Keith* repart pour Dunkerque avec ordre de se présenter à Wake-Walker. Le bateau arrive devant le port français au petit matin et réduit sa vitesse. Le contre-amiral se trouve alors sur le destroyer *Express* et lui ordonne de le suivre.



▲ Le destroyer *Keith* sert dans la flotte de Méditerranée jusqu'en août 1936. Après des réparations et une mise en réserve à Sheerness, il est affecté en août 1937 dans la *Home Fleet*. Durant la guerre civile espagnole, il patrouille dans le golfe de Gascogne, puis, après diverses affectations, il est transféré à la 19^e flottille, à Douvres, en janvier 1940. IWM

◀ Le capitaine Berthon en 1940. Coll. Morag Berthon



FICHE TECHNIQUE : HMS KEITH

Type	destroyer classe B, leader de flottille
Lancement	10 juillet 1930
Mise en service	20 mars 1931
Destruction	1 ^{er} juin 1940
Déplacement en ordre de combat	1 850 t
Longueur	98,5 m
Largeur	9,8 m
Tirant d'eau	3,7 m
Puissance	34 000 cv
Vitesse maximale	34 nœuds
Autonomie	4 800 nautiques à 15 nœuds
Armement	4 canons de 119,3 mm sous bouclier blindé, un canon de 76,2 mm, 2 « Pom-pom » de 40 mm, 4 fusils-mitrailleurs Lewis de 7,7 mm, 8 tubes lance-torpilles de 533 mm et 20 grenades ASM (2 lanceurs et une rampe)
Équipage	175 hommes



◀ Les plages de Malo, Zuydcoote et Bray-Dunes vues du phare de Dunkerque fin 1940. Au premier plan, de droite à gauche : le bastion 28, l'ouvrage Tixier, le canal exutoire et la naissance de la jetée Est. Archives Municipales de Dunkerque - 13Fi2276

06h08 : après avoir stoppé au large de Bray-Dunes, Wake-Walker et son équipe sont transférés sur le *Keith* par baleinière. Le bâtiment se dirige ensuite vers la petite station balnéaire belge de La Panne pour y examiner la situation.

07h23 : les canoniers du *Keith* ouvrent le feu sur un bombardier ennemi en approche avec leur pièce de DCA de 76,2 mm et les deux « Pom-pom » de 40 mm. Vingt minutes plus tard, le navire jette l'ancre devant La Panne pour que Wake-Walker puisse échanger des messages avec d'autres bâtiments et avec le rivage. Des obus tombent de temps en temps sur la plage, sur les dunes ou sur une jetée longue de 150 m faite de camions alignés.

08h08 : Wake-Walker débarque dans une vedette lance-torpilles pour aller discuter avec le chef d'état-major de Lord Gort, puis il remonte à bord du *Keith*.

09h30 : le yacht *Bounty* vient accoster le destroyer ; à son bord, le vice-amiral Gilbert Stephenson, en charge des embarquements à La Panne, est venu s'entretenir avec Wake-Walker. L'échange dure moins de cinq minutes, et le yacht repart.

11h13 : Berthon fait lever l'ancre pour rejoindre Bray-Dunes, une commune française limitrophe, où Wake-Walker confère avec des commandants de bateaux. Vingt minutes plus tard, le *Keith* se dirige vers Dunkerque tout en ordonnant aux divers navires rencontrés de gagner les plages plus à l'est.

12h30 : Wake-Walker envoie le capitaine de corvette Cecil Wynne-Edwards sur la *MTB 68* pour dispatcher vers les

différentes plages les « little ships » au fur et à mesure de leur arrivée. L'officier s'acquittera de sa mission jusqu'à 20h35, puis la vedette s'en retournera directement à Douvres.

12h55 : le *Keith* reprend ses navettes. Il revient à Bray-Dunes, continue jusqu'à La Panne, puis fait à nouveau demi-tour.

▼ De haut en bas et de gauche à droite, une formation de bombardiers moyens Dornier Do 17, des escadrilles de bombardiers en piqué Junkers Ju 87 allant attaquer des positions françaises et une vue rapprochée d'un Heinkel He 111. Ces trois types d'appareils sont présents au-dessus de Dunkerque entre le 30 mai et le 1^{er} juin. DR





Mais le trajet est cette fois plus mouvementé : entre 14h14 et 15h13, sa DCA doit entrer trois fois en action pour éloigner des appareils allemands.

15h40 : au large de Rosendaël (quartier Est de Dunkerque), Wake-Walker débarque sur les plages grâce à la MTB 102 pour aller converser avec les équipes d'évacuation ; il revient à bord du destroyer à 16h30.

17h03 : le *Keith* est attaqué par des bombardiers en piqué Junkers Ju 87, aussitôt engagés par le canon de 76,2 mm, les deux « Pom-pom » et les mitrailleuses Lewis du bord. Deux des aéronaves sont ainsi descendus, tandis que des chasseurs britanniques en abattent probablement deux autres. Le destroyer décrit des cercles à grande vitesse, évitant ainsi les bombes allemandes, bien qu'à 17h16, l'une d'elles tombe assez près sur bâbord.

17h30 : le canon de 76,2 mm du *Keith* s'en prend à six chasseurs ennemis qui cherchaient à intercepter trois avions de reconnaissance Hudson, les obligeant à rompre leur attaque. Trois quarts d'heure plus tard, le destroyer arrive au large de La Panne... pour s'apercevoir que le mouillage est maintenant sous le feu de l'artillerie ennemie positionnée près de Nieuwpoort.

ÉVACUATION DU QG BRITANNIQUE

18h45 : un message provenant de la plage ordonne au *Keith* de procéder à l'évacuation du grand quartier général britannique de La Panne. La vedette et la baleinière de tribord sont alors mises à l'eau et gagnent le rivage. Tandis que s'effectuent ces opérations d'embarquement, le destroyer voit arriver d'Angleterre une étrange procession de petits navires de toutes sortes venus prêter main-forte à la *Royal Navy* : remorqueurs tirant des dinghies, des bateaux de sauvetage, des barges, des vedettes de la *RAF*, des yachts à moteur, des skoots [3] hollandais, des bateaux de pêche.

19h10 : le premier groupe d'état-major est à bord. Les embarcations du *Keith* repartent pour un nouvel aller-retour lorsque sont repérés environ 80 bombardiers allemands en approche ! L'officier navigateur, le lieutenant Graham Lumsden, fait réaliser au destroyer des cercles très serrés pendant que le canon de 76,2 mm engage l'ennemi... qui continue imperturbablement vers Dunkerque. Au retour de leur mission de bombardement, ils survoleront à nouveau le *Keith*, sans autre conséquence.

19h37 : un bombardier solitaire largue quatre bombes, sans résultat, sur le destroyer qui continue ses évolutions d'esquive tout en tirant. Un second chargement d'officiers est transféré à bord, puis la vedette et la baleinière repartent pour une dernière navette.

20h05 : de nombreux bombardiers ennemis survolent le navire, qui les engage aussitôt. Quelques explosions proches sont enregistrées, et un appareil manque aussi de peu les embarcations parties vers la côte... Ces dernières reviennent finalement dix minutes plus tard, et le *Keith* lève l'ancre. Il est plus que temps, car la plage de La Panne subit alors d'intenses tirs d'artillerie.

LA NUIT DU 31 MAI AU 1^{ER} JUIN

21h10 : au large de Dunkerque, le destroyer transmet des ordres aux bâtiments en approche pour leur indiquer ce qu'ils doivent faire. À bord d'une vedette ASM, un officier se charge alors de diriger vers les différentes



▲ Une nuée de « little ships » accourt devant les plages de Dunkerque pour sauver de l'encerclement un maximum de soldats. Ces derniers ont dû abandonner leurs véhicules et leur équipement lourd avant d'embarquer dans ces chalutiers, yachts de plaisance et autres « coques de noix ». IWM

[3] Skoots ou schuuts : caboteurs hollandais à fond plat, de 150 à 400 t, réfugiés en Angleterre. La *Royal Navy* en a réquisitionné 50 dès le 20 mai, les a armés d'équipages britanniques et en a mis 40 à la disposition de Ramsay.

[4] Wake-Walker privilégiait probablement sa mission de régulation, en estimant faibles les risques de bombardement durant la nuit ; il n'a envisagé de transférer sa marque sur un autre destroyer que vers 07h30.

[5] Le soleil se lève à 03h54 (heure de Greenwich), soit 04h54 en heure anglaise et 05h54 en heure française.

plages les convois de « little ships ». Le *Keith* repart vers Bray-Dunes, où il arrive à 21h40 pour canaliser les navires pendant une heure et demie vers les différents points d'embarquement. Il repart ensuite pour La Panne, qu'il atteint à 00h15. Au passage, il accueille à bord le général en chef du *BEF*, Lord Gort, que lui a amené le yacht *Bounty*.

Suite aux nombreuses attaques aériennes du jour précédent, le destroyer est maintenant à court de munitions. La pièce de 76,2 mm n'a plus que quelques rares projectiles, tandis qu'il ne reste aux « Pom-pom » plus que 150 obus chacun ! Berthon en informe Wake-Walker et lui propose d'effectuer une dernière opération de rembarquement avant de s'en retourner à Douvres. Il y ravitaillerait rapidement de façon à revenir dans environ six heures. Mais le contre-amiral refuse [4].

00h30 : pris sous le feu de plus en plus précis de l'artillerie allemande tirant depuis Nieuwpoort ou Koksijde, Berthon fait lever l'ancre et se dirige lentement vers Bray-Dunes, que les bombardements ennemis commencent à atteindre. Le *Keith* n'y arrive qu'à 02h06.

02h40 : alors que le destroyer *Vivacious* est touché par un obus (3 tués et 12 blessés), Wake-Walker donne l'ordre de stopper les évacuations à partir de La Panne et fait diriger les troupes et les navires plus à l'ouest. Peu après 03h00, Lord Gort monte sur une vedette lance-torpilles qui l'emmènera à Douvres. À l'aube [5], tous les bâtiments lèvent l'ancre et gagnent Dunkerque pour y embarquer d'autres troupes.

SAMEDI 1^{ER} JUIN : LE KEITH FACE À LA LUFTWAFFE

05h20 : mitraillé – comme les autres bâtiments – par des chasseurs ennemis, le *Keith* atteint Bray-Dunes. Des obus provenant de l'est tombent tout près, et, à 05h55, une formation de bombardiers est dispersée grâce à un tir de barrage effectué par les tubes de 119,3 mm et les « Pom-pom ».

06h30 : restant au large entre Bray-Dunes et La Panne, le destroyer supervise le départ des navires qui ont embarqué des soldats durant la nuit.

07h37 : un grand nombre de bombardiers et de chasseurs allemands sont repérés en approche. Le *Keith* se remet à décrire des cercles autour d'une épave, alors qu'il est pris pour cible par plusieurs Junkers Ju 87 Stuka. Ils effectuent des piqués presque verticaux, à 80°, et lâchent chacun une bombe de 250 kg et 4 autres de 50 kg à moins de 275 m d'altitude. Durant leur approche, ils n'offrent qu'une cible réduite et effectuent leur attaque avec adresse et rapidité malgré les tirs du canon de 76,2 mm, des « Pom-pom » et des fusils-mitrailleurs Lewis.

08h00 : le lieutenant Beauchamp signale à la passerelle l'épuisement des munitions de la pièce de 76,2 mm. Il ordonne aux servants de se mettre à l'abri et se dirige vers le canon de l'affût blindé Y, à l'arrière. Durant cette attaque, plusieurs bombes explosent près de la poupe, réussissant à bloquer l'appareil à gouverner. Beauchamp fait hisser deux boules au mât, signifiant ainsi l'absence de contrôle du navire, puis Berthon fait manœuvrer le bâtiment aux moteurs, jusqu'à ce que le gouvernail puisse être manœuvré manuellement, en le dirigeant par téléphone depuis la passerelle.



[6] Horaire approximatif, tout comme les suivants.

▲ Le *HMS Keith* dans les années 1930. Conçu comme un leader de flottille, ce destroyer est plus grand que les autres unités de la classe B. IWM



◀ Célèbre image de propagande allemande montrant deux Stuka piquant sur leur proie. Conçus pour bombardier des objectifs terrestres, les Ju 87 s'avèrent aussi efficaces contre les navires, en particulier lors de l'opération « Dynamo » : les cibles sont alors en effet concentrées dans un secteur resserré et sont souvent immobiles. DR

08h15 [6] : d'autres Stuka effectuent une nouvelle attaque en piqué sur le *Keith*. Les bombes de l'un d'eux encadrent le navire, et l'une des explosions cause sur tribord une large voie d'eau à l'avant de la salle des machines, sous la flottaison. Une autre bombe (ou peut-être la même) crève la cloison entre la salle des machines et la chaufferie arrière, tuant plusieurs hommes, dont le lieutenant mécanicien William Kenward. Ces deux compartiments sont inondés, les commandes sont détruites. Par ailleurs, une bombe serait peut-être aussi tombée droit dans la cheminée, car la chaufferie arrière prend feu. La pression diminue, le destroyer ralentit et s'arrête.

Les cheminées se mettent à vomir des nuages de fumée noire et de vapeur. Il y a aussi de sérieux dégâts à la coque : le bâtiment prend rapidement de la gîte sur bâbord, jusqu'à ce que l'eau arrive au pont supérieur... Avec deux hommes, Beauchamp lance les torpilles avant de mettre les grenades sous-marines sur position de sécurité. Ils tirent celles positionnées sur les deux lanceurs et poussent les autres à la mer. Les livres de signaux et de transmission, les cartes secrètes, les rapports confidentiels et les instructions nautiques sont ensuite jetés par-dessus bord dans des containers lestés, tandis que la vedette *MTB 102* vient à couple, embarque Wake-Walker et son équipe pour les emmener à Douvres. Pendant ce temps, les « Pom-pom » se sont remis à tirer, faisant de leur mieux pour empêcher les bombardiers ennemis de porter le coup de grâce au *Keith* en mauvaise posture :



ses antennes radio principales sont détruites, et les embarcations tribord sont endommagées. Il faut toutefois se résoudre à l'abandon. Tandis que Beauchamp rassemble sur le pont les officiers d'état-major britanniques et français jusqu'ici entassés au carré, la baleinière de bâbord est mise à l'eau ainsi que tous les radeaux pneumatiques Carley.

LE NAUFRAGE DU SKIPJACK ET DU ST ABBS

08h30 : Berthon donne l'ordre d'abandonner le navire. La majorité de l'équipage a quitté le *Keith* lorsque les bombardiers en piqué lancent une nouvelle attaque. Ils n'atteignent pas le destroyer, mais plusieurs bombes tombent au milieu des hommes à l'eau. Les servants de DCA continuent à se battre avec courage, bien qu'il y ait déjà eu des tués et des blessés parmi eux. Le commandant Berthon leur ordonne finalement de monter à bord du remorqueur *HMS St Abbs* qui vient de se placer le long du *Keith*. Maintenant à l'eau, Beauchamp repère au loin le petit remorqueur *Vincia* et, alors à la tête d'un groupe de rescapés, il décide de le rejoindre. Ses hommes vont faire preuve d'un courage stupéfiant : nageant sur une distance de 500 m, Beauchamp atteint le *Vincia* en



▲ Durant l'opération « Dynamo », la vedette *MTB-102* effectue cinq voyages à Dunkerque, en assurant diverses missions et en transportant notamment le capitaine Tennant, le vice-amiral Wake-Walker et le général Alexander.
National Maritime Museum - NO3631

compagnie d'un marin blessé aux poumons. Une fois hissés à bord, ils aideront à l'embarquement de blessés arrivant dans une baleinière, de plusieurs groupes accrochés à des radeaux Carley et de quelques hommes nageant isolément dans les parages. Le *Vincia* recueille en tout 83 marins du *Keith* (dont 6 blessés) et 24 officiers d'état-major. De son côté, le skoot *Hilda*, déjà chargé de soldats, secourt une vingtaine de survivants, avant de s'en retourner à Ramsgate avec un total de 498 hommes à son bord ! Le *St Abbs* embarque le reste des hommes, excepté douze officiers et marins volontaires (dont deux blessés) demeurés à bord avec leur commandant pour évaluer les dégâts, finir de détruire les documents secrets et préparer un éventuel remorquage du destroyer.

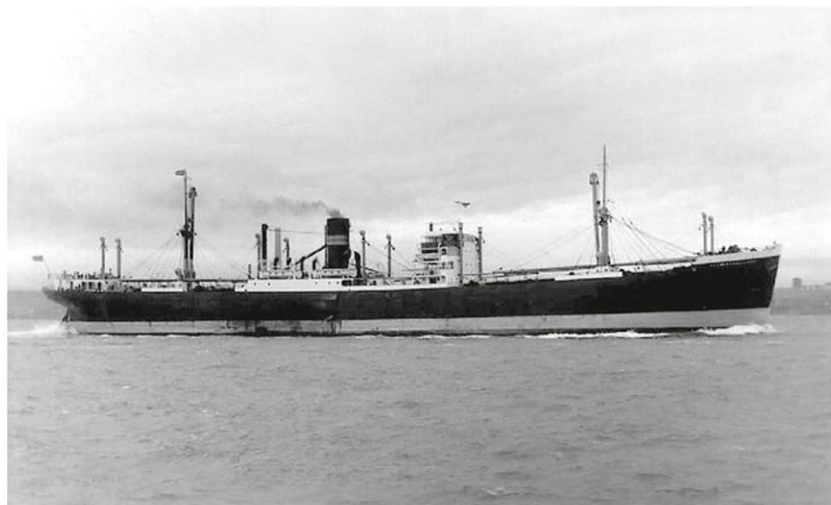
08h40 : le dragueur de mines *Skipjack* vient de récupérer quelques nageurs et une baleinière remplie d'hommes du *Keith* lorsqu'il est lui-même attaqué par des bombardiers en piqué. Il coule près du cargo *Clan Macalister*, emportant avec lui 275 soldats et marins. Les survivants essayent alors de surnager dans une mer couverte de mazout, et, à moitié aveuglés et vomissant, les bons nageurs aident les autres, tandis que le *St Abbs* s'approche pour prendre à son bord le plus possible de naufragés. Continuant à être pris pour cible, le *Keith* connaît un départ de feu à l'arrière et voit tomber les antennes radio qui venaient d'être réparées...

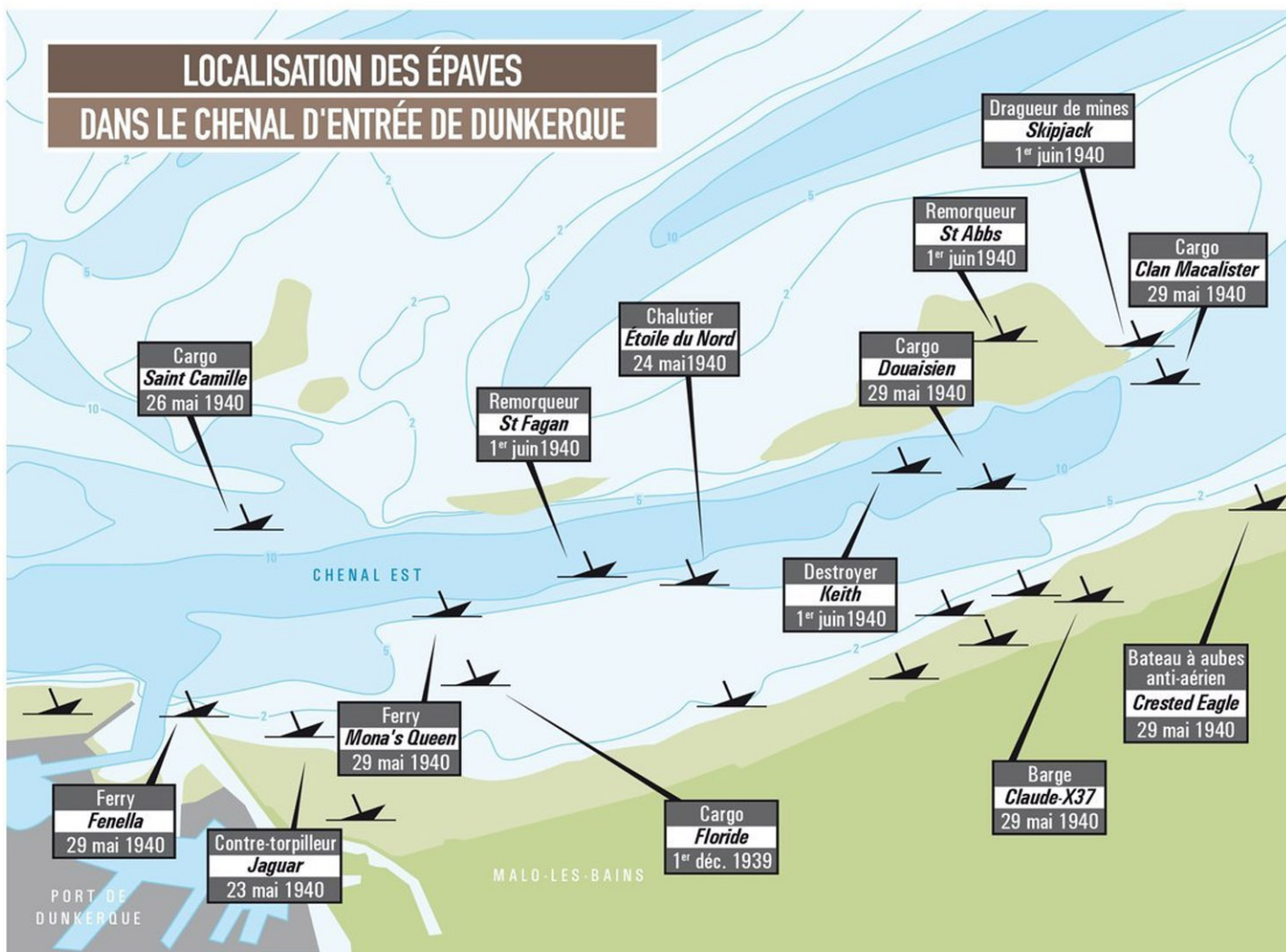
09h00 : les derniers hommes du *Keith* sont transférés sur le *St Abbs*, qui échange des signaux avec le dragueur de mines *Salamander* (qui recueille 7 marins) et le destroyer *Basilisk* pour qu'ils se chargent de mettre fin à l'agonie du *Keith* en le détruisant (pour que son Asdic ne tombe pas entre les mains de l'ennemi) au canon ou à la torpille. Le *Salamander* tire alors plusieurs obus semi-perforants, puis quitte la zone en direction de l'ouest. De son côté, bien qu'attaqué par plusieurs appareils, le *St Abbs* continue de récupérer les hommes éparpillés dans l'eau et sur l'épave du *Skipjack*. Vers 09h40, le *Keith*, à nouveau pris pour cible par des bombardiers allemands, coule dans une gerbe d'explosions. Les avions reportent ensuite leur attention sur le *Basilisk*, plusieurs kilomètres à l'est, devant La Panne, et ce dernier disparaîtra à son tour vers midi.

► Le cargo *Clan Macalister* (6 787 t), construit en 1930 à Greenock pour la compagnie Clan Line Steamers, est réquisitionné en septembre 1939 par l'Amirauté britannique. Appareillant de Southampton le 27 mai 1940, il doit amener 8 barges de débarquement ALC sur la côte française. DR

◄ Des rescapés du *Bourrasque* – un torpilleur français qui vient de couler avec 500 passagers après avoir sauté sur une mine – sont secourus par le *Branlebas* le 30 mai 1940.

© ECPA-D/France/1940/SCA

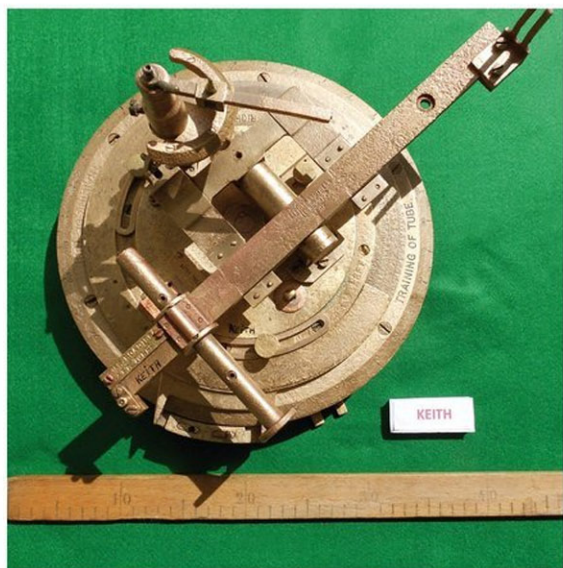




09h50 : un bimoteur isolé largue quatre bombes sur le *St Abbs*. Bien que décrivant des cercles pour les éviter, ce dernier est atteint en son centre par l'une d'elles et il coule en 30 secondes, entre les épaves du *Keith* et du *Skipjack*. L'aspirant Poustie, qui se trouvait dans la cabine du commandant, est projeté par la violence de l'explosion à travers la porte et par-dessus bord ! Il se retrouve avec le remorqueur retourné au-dessus de lui et plonge pour se dégager, puis nage vers la plage. Il y a 105 disparus et seulement 30 rescapés. Parmi les hommes projetés à l'eau, un seul pourra gagner la plage, tous les autres étant

déportés par un fort courant de nord-est. Le commandant Berthon, trois officiers (dont l'un est blessé au visage et à l'épaule) et douze hommes du *Keith* réussissent à atteindre l'épave du *Clan Macalister* qui repose sur son arrière devant Zuydcoote. Souffrant de contusions à la hanche et à une jambe, Berthon grimpe sur la poupe du cargo, qui se trouve à fleur d'eau, avec l'aide de son second, le lieutenant Adams, pour s'abriter au centre du bateau. De son côté, après avoir nagé une heure, Harry Poustie se rend compte qu'il ne progresse pas vers la plage mais dérive vers un cargo à moitié coulé – le *Clan Macalister*.

▲ et ▼ Appareil de direction de tir des tubes lance-torpilles retrouvé sur l'épave du *Keith*, restauré par l'auteur et actuellement exposé au Mémorial du Souvenir à Dunkerque. Coll. Poiriez





Au bout d'une demi-heure, il se hisse à bord et retrouve les autres rescapés. Poustie explore le navire et découvre dans les cabines des officiers, qui n'ont été que très peu endommagées, des serviettes et des vêtements propres qu'il enfle après s'être séché. La pause est de courte durée : des bombardiers allemands prennent à nouveau pour cible le cargo, qui écope de plusieurs bombes. Personne n'est blessé, mais la situation est précaire. Les officiers décident que, durant la prochaine nuit, ils mettront à l'eau une des baleinières restantes pour rejoindre l'Angleterre à la voile ou à la rame. Pour une telle aventure, un maximum d'équipements et de provisions est nécessaire : le second et Poustie trouvent ainsi les tables de courants, une boussole, des cartes, un compas à pointes sèches, des crayons, des lampes torches, des fanions de signalisation, etc. Au matin cependant, une autre solution s'offre à eux : deux allèges motorisées sont repérées. Les 17 rescapés font signe à l'une d'elles, qui accoste bientôt. Ils embarquent à son bord, y transportent les deux blessés avec précaution, mais se rendent bientôt compte que leur embarcation doit encore aller chercher des soldats sur les plages... Ils passent alors sur l'autre allège qui, elle, rentre en Angleterre. Le lieutenant Adams trace la route et organise le retour. Ce ne sera pas une partie de plaisir : les rescapés aperçoivent d'abord avec crainte un avion en approche au ras des flots, mais c'est avec soulagement qu'ils identifient bientôt un Spitfire ; à deux heures du matin par contre, le moteur de l'allège cesse de fonctionner... Le salut vient finalement d'un remorqueur (le *Sun XI*) qui répond favorablement aux signaux lumineux des officiers. Il prend l'allège en remorque, et les rescapés débarquent à Douvres le dimanche 2 juin à 07h00. Berthon

signalera dans son rapport que la discipline et le moral de l'équipage du *Keith* sont restés remarquables et qu'il faut en créditer son prédécesseur, le *Captain* Simson, ainsi que tous les officiers. Selon lui, la perte du *Keith* s'explique par des possibilités de manœuvre limitées par les bancs de sable et les épaves, une DCA manquant d'efficacité et l'épuisement des munitions.

LE SAMEDI 1^{ER} JUIN SUR LE REMORQUEUR *VINCIA*

09h30 : sur les 107 hommes ayant pris place à bord du remorqueur *Vincia*, six blessés requièrent des soins. Le sous-lieutenant Hopking demande à Beauchamp de prendre en charge le navire, mais lorsque ce dernier monte à la timonerie, il se voit répondre par le commandant A.V. Hoiles que s'il a su venir de Ramsgate, il devrait être en mesure de les y ramener... Beauchamp acquiesce. Le *Vincia* quitte la zone au moment où le *Keith* chavire. Dix minutes plus tard, le remorqueur est attaqué par 12 bombardiers en piqué. Plusieurs bombes tombent tout près, tandis que le destroyer *Ivanhoe* semble avoir reçu un coup direct. Les Stukas sont repoussés par des chasseurs britanniques, mais, une heure plus tard, arrivent 30 à 40 autres appareils allemands qui concentrent entre autres leurs attaques sur le *HMS Ivanhoe* (positionné derrière le *Vincia*) et le paquebot *King George V* (à l'avant). Plusieurs bombes tombent à quelques mètres du remorqueur, mais personne n'est blessé ; il faut encore l'intervention de chasseurs de la *RAF* pour balayer la menace.

11h00 et 12h30 : Beauchamp envoie deux messages radio à Douvres pour signaler l'arrivée du remorqueur à Margate et demander une assistance médicale pour les blessés.

14h30 : le *Vincia* arrive à bon port. Les officiers d'état-major sont accueillis par un de leurs collègues, tandis que tous les blessés sont débarqués et transférés dans des ambulances. Les marins du *Keith* sont rassemblés, nourris et habillés, puis leurs noms sont enregistrés. Sur les 175 hommes qui composaient l'équipage, 139 ont survécu au naufrage (dont 83 ramenés par le *Vincia*).

LES SOURCES UTILISÉES

- Rapport du capitaine de vaisseau Edward Berthon, daté du 1^{er} juillet 1940 et adressé au vice-amiral Ramsay
- Rapport du lieutenant J. Beauchamp
- Rapport de l'aspirant Harry Batten Poustie
- Papiers personnels du commandant Berthon, adressés par sa belle-fille, Morag Berthon



► La vedette *MTB-102* à Dunkerque en 2010. C'est le seul bâtiment de guerre restant de l'opération « *Dynamo* ». Coll. Poiriez

LES LEÇONS DE « DYNAMO »

« Dynamo » constitue la première grande opération combinée réussie, un exemple de coopération entre les trois Armes. C'est aussi un mélange d'organisation et d'improvisation, avec la participation de navires et d'équipages civils. « Dynamo » a également démontré l'insuffisance de la DCA sur les bâtiments de l'époque. À la fin des opérations de rembarquement, 338 226 hommes appartenant à quatre nations ont pu quitter la poche de Dunkerque pour l'Angleterre : 123 095 soldats français, 16 000 belges ou hollandais et 199 131 britanniques. C'est un succès attribué principalement aux 52 destroyers et torpilleurs engagés, qui ont fourni le plus gros de l'effort en ramenant 93 000 soldats ; ils sont suivis par la cinquantaine de ferries et paquebots (78 000 hommes évacués), les 22 dragueurs de mines et les 117 à 132 chalutiers dragueurs auxiliaires (63 000 soldats).

Mais les sacrifices et les pertes sont à la hauteur du résultat. Le BEF a dû abandonner la plus grande partie de son matériel lourd, dont 2 472 canons et 63 879 véhicules, tandis que la RAF doit rayer de ses listes 106 chasseurs, la Royal Navy six destroyers et la Marine nationale trois torpilleurs. Au total, les bombardiers allemands, vedettes lance-torpilles, mines et autres accidents ont causé la destruction de 112 navires et de 201 autres embarcations de plus petite taille. Il faut aussi décompter de 4 500 à 5 000 disparus en mer, ce qui est à la fois beaucoup et bien peu comparé au nombre de naufrages et aux centaines de milliers d'hommes transférés. Les quelque 200 000 Britanniques rescapés (dont les généraux Brooke, Alexander et Montgomery) constitueront les cadres de l'armée que la Grande-Bretagne engagera bientôt en Égypte, puis en Afrique du Nord, en Italie et en Normandie. ■

POUR ALLER PLUS LOIN

- Gardner (W.J.R.), *The Evacuation from Dunkirk*, Frank Cass, London, 2000
- Orde (Lt-col G.P.), *The Dunkirk list. Dunkirk withdrawal. Operation Dynamo – May 26 to June 4, 1940*, Caird Library, National Maritime Museum, Greenwich
- Site web des plongeurs de Dunkerque : <http://dkepaves.free.fr>



▲ Un Hudson du *Coastal Command* survole la plage de Dunkerque lors d'une patrouille de reconnaissance le 5 juin 1940. Au loin, les citernes d'essence brûlent en dégageant une épaisse fumée noire. IWM

▼ Des unités rescapées de la *British Expeditionary Force* arrivent saines et sauvées en Angleterre. Elles vont servir à reconstituer en urgence l'Armée britannique, qui a perdu tout son matériel lourd dans la catastrophique campagne de Belgique et de France. IWM



◀ Des soldats allemands inspectent les épaves de véhicules et de navires jonchant la plage de Malo après l'évacuation des troupes franco-britanniques. À droite, sont visibles les restes du torpilleur français *l'Adroit*, éventré au soir du 21 mai par une bombe d'avion et l'explosion de ses propres munitions. Archives Caraktère