

Témoignage d'Alain Beck embarqué sur le *Commandant Bourdais* du 08/08/1963 au 19/08/1965 comme lieutenant de vaisseau ASM et officier des Pêches

Récit de mon embarquement sur le *COMMANDANT BOURDAIS*

*Au monde, il y a les morts, il y a les vivants,
et il y a ceux qui vont sur la mer.*

(PLATON ?)

Au matin du 8 août 1965, j'arrive sur le quai de Lorient au moment où le *Bourdais* termine son accostage ... il était temps ! J'y retrouve Yann Grincourt, un camarade de promotion qui embarque en même temps que moi. Nous sommes reçus par le capitaine de frégate Besançon, commandant du bâtiment, un homme extraordinaire qui, au moment du débarquement anglo-américain à Casablanca en 1942, avait perdu la main droite et deux doigts de la main gauche, emportés par un obus américain de gros calibre. Maintenu en activité en dépit de cette terrible mutilation, il exerce sans difficulté apparente toutes les responsabilités de sa fonction, à l'étonnement admiratif de tous ceux qui le rencontrent.

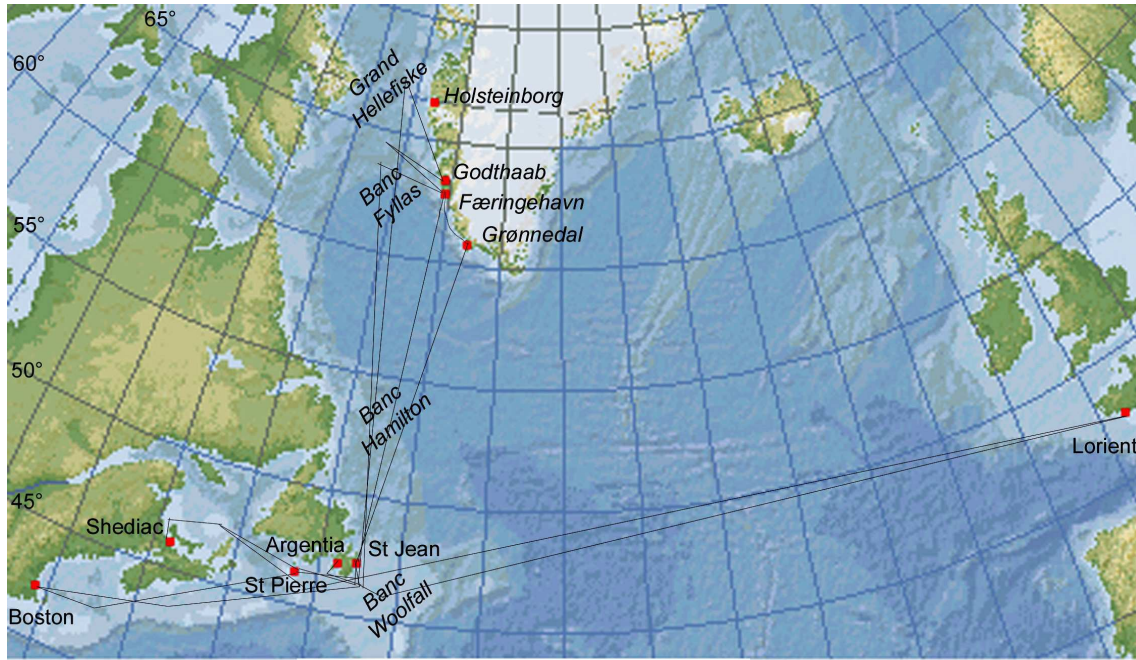


l'avis-escorteur "*Commandant Bourdais*"

Grincourt prend l'artillerie, moi les armes sous-marines, tandis qu'un nouvel officier en second, le LV Gayno, embarque quelques jours après, pas très enthousiaste car il attendait une affectation sous les tropiques ! Effectivement, pour les cocotiers et la baignade, c'est plutôt raté. Mais c'est un homme épatant, au moral d'acier, et il s'y fera très vite.

L'avis-escorteur *Commandant Bourdais* vient de terminer la première partie de sa mission annuelle d'assistance aux chalutiers de grande pêche, à Terre-Neuve, au Groenland et en mer de Barents. C'est un bâtiment de guerre récent – il est entré en service en 1962 – disposant d'un armement moderne¹, et adapté aux missions outre-mer de longue durée. Il est muni d'une climatisation centralisée, ce qui n'est pas courant à l'époque et constitue un élément de confort appréciable, même dans les mers froides. Les transferts de vivres, de courrier, de matériel et de malades se font donc par dinghy ou par doris, comme au bon vieux temps de *l'Aventure*.

¹ Trois tourelles de 100 mm, un mortier ASM de 305 mm, deux plate-formes triples de torpilles ASM.



Campagne 1963 - 2e partie
(24 août - 25 octobre)

Après une quinzaine de jours à Lorient, pour relève du personnel et réparations diverses, le *Bourdais* reprend la mer le 24 août pour atteindre, après une semaine de traversée de l'Atlantique assez mouvementée, la petite ville canadienne de Shediac, au New-Brunswick. Les Canadiens nous reçoivent de façon très sympathique, et une excursion dans les environs nous permet de découvrir la baie de Fundy, où se produisent les plus fortes marées du globe.



la baie de Fundy

Le 3 septembre, nous atteignons le petit port de Saint-Pierre, dans l'archipel français de Saint-Pierre et Miquelon, dernier vestige de nos possessions canadiennes du XVIIIe siècle. Deux tas de cailloux sans arbres et recouverts d'une maigre végétation souvent enfouie sous la neige, une petite ville triste et sale, une population désœu-

vrée et ravagée par l'alcool et la consanguinité, voilà ce que ces maudits Anglais nous ont laissé ! Et en plus, ils voudraient récupérer l'archipel¹. Il faut dire que les eaux territoriales françaises qui entourent ces îles contrarient énormément les pêcheurs terre-neuviens, tout le problème est là.



l'île de Saint-Pierre

¹ J'ai entendu dire que l'Angleterre aurait voulu, il y a quelques dizaines d'années, nous échanger l'archipel saint-pierrais contre l'île Maurice, dans l'Océan Indien. La France a refusé, et je me demande si on a eu raison !

Il y a tout de même quelque chose d'intéressant à visiter à Saint-Pierre : un élevage de visons et de renards argentés, car à cette époque, les femmes raffolent de ces fourrures et Brigitte Bardot n'a pas encore pris la défense de ces petites bêtes ! En flânant devant les rares boutiques d'accastillage, j'ai réussi à dénicher un vieux sextant anglais pour pas cher, ainsi qu'un fanal tricolore de chalutier, en cuivre rouge. Bien briqués, ces souvenirs trouveront leur place un jour, chez moi.

Le 6 septembre, le *Bourdais* fait son entrée dans le port de Saint-Jean de Terre-Neuve : une petite rade profonde et bien protégée, accessible par un étroit goulet. Une fois de plus, les Anglais ont su trouver le meilleur emplacement portuaire de la côte. La ville est assez grande et très animée, le port est très actif, et tout ceci contraste avec un arrière-pays pratiquement désertique. Nous y reviendrons souvent, car la plupart des armateurs de chalutiers français y ont un consignataire¹, intermédiaire privilégié de l'officier des pêches, Patrice Cailliau, un jeune EV1 brillamment sorti de la *Jeanne d'Arc* en

1962. Mais pour l'instant, les chalutiers sont en pêche au Groenland, et c'est là-bas que nous allons les rejoindre.



arrivée à Grønnedal

Notre première visite est pour la base navale de Grønnedal, où nous sommes accueillis le 10 septembre, non seulement par la marine danoise, mais surtout par un froid épouvantable et des glaces en dérive. Le lendemain, il fait un temps magnifique et un petit bateau danois nous emmène voir un glacier superbe au fond d'un fjord. Le paysage est d'une beauté extraordinaire, c'est la côte norvégienne avec de la glace en supplément ! Dans l'après-midi, je pars à la pêche en dinghy avec trois copains : au

bout d'une heure et demie, le fond du zodiac est recouvert de morues et de flétans.

La petite ville de Grønnedal se compose d'une cinquantaine de baraques d'aspect minable, mais très confortables à l'intérieur et, bien sûr, parfaitement climatisées. C'est indispensable, car les Danois y séjournent en général une dizaine d'années, ce qui me paraît tout de même un peu long !

On quitte Grønnedal le 12 pour faire route vers les chalutiers, en pêche sur le banc Fyllas, et je retrouve là plusieurs vieilles connaissances du temps de l'*Ailette*. La flottille des chalutiers n'a pas beaucoup évolué, il reste en tout une trentaine de chalutiers classiques, à chalutage latéral, et il n'y a pour l'instant qu'un seul chalutier moderne à chalutage par l'arrière, le *Colonel Pleven II*, de l'armement malouin Victor Pleven. Tout de suite se met en place une noria de doris qui accostent successivement le *Bourdais* pour embarquer vivres et courrier ou pour déposer un malade. La plupart apportent quelques morues fraîchement pêchées, et le commis aux vivres se frotte les mains, car cela va lui permettre d'améliorer l'ordinaire à peu de frais.



le chalutier malouin "Colonel Pleven II"

¹ Négociant mandataire d'un armateur, chargé de l'approvisionnement en vivres et en matériel des chalutiers.

Et puis le temps se gâte, une violente tempête nous tombe dessus, sans préavis, et le vent atteint des pointes à 150 km/h ... ce n'est pas confortable et ça fait vraiment beaucoup de bruit dans la mâture, je n'avais encore jamais vu cela ! C'est là que l'on apprécie une passerelle de navigation couverte et chauffée. Nous devons passer la nuit au mouillage devant le petit port d'Holsteinborg, mais devant la violence du vent, le commandant décide sagement de rester en mer, car la côte n'offre aucun abri correct.

Deux jours plus tard, le temps s'est calmé et nous passons une demi-journée au mouillage devant le port de Faeringehavn, point de relâche favori des chalutiers dans ce secteur, juste le temps de récupérer leur courrier, et nous repartons en direction du banc du Grand Hellefiske, au large d'Holsteinborg. Le beau temps est revenu et, après distribution du courrier, on s'offre une petite séance de tir au canon sur un iceberg, dont les artilleurs finiront par arracher quelques morceaux de glace !

Le 20 septembre, le bâtiment fait escale à Godthaab, la capitale du Groenland, une "grande ville" de 3000 habitants où on



Godthaab

peut accoster un quai, ce qui simplifie énormément nos relations avec la terre. C'est en fait une bourgade dont l'unique rue principale, non goudronnée, dessert quelques hôtels minables et un unique restaurant où, curieusement, le port de la cravate est obligatoire – sacrés Danois ! – et dont Yves Kerdreux, l'ingénieur mécanicien, qui

était sorti en col roulé, se voit refuser catégoriquement l'accès. C'est dommage pour lui, car on y déguste un bifteck de baleine, une grosse tranche de viande rouge qui n'a pas du tout le goût de poisson, ce qui est normal puisque la baleine n'est pas un poisson !

Le lendemain, un petit garde-pêche danois nous emmène en pêche-promenade dans les environs. Nous utilisons une turlutte¹, et au bout d'un quart d'heure, je sors de l'eau un énorme flétan de plusieurs kilos, probablement le plus gros poisson que j'aie jamais remonté de ma vie !

Une dernière patrouille sur le banc Fyllas avant de faire route sur Saint-Pierre où nous arrivons le 27 septembre. Trois jours d'escale au cours desquels Kerdreux et Cailhiau, plongeurs chevronnés, explorent une épave en plein milieu de la rade, tandis que je les attends dans le dinghy.



pêche au flétan
dans les environs de Godthaab

¹ Ustensile de pêche, formé d'une cuiller en plomb recouverte de chrome et munie d'hameçons.

Dans la nuit, le vent se lève et le lendemain matin, il fait un temps épouvantable lorsque nous appareillons de Saint-Pierre à destination de Boston, pour une escale de détente et de représentation aux USA, au grand étonnement des chalutiers qui comprennent mal pourquoi le navire d'assistance les abandonne pour partir "faire du tourisme" ! Nous en reparlerons. Le jour suivant, le vent s'est calmé et il fait un temps magnifique, sous un ciel sans nuages. La rapidité des changements météorologiques de cette région est vraiment surprenante.



"enterrement" du LV Gayno (1er octobre 1963)

Une semaine à Boston, c'est un dépaysement complet pour les loups de mer que nous sommes devenus : une grande et belle ville, un peu austère, plus anglaise qu'américaine au premier abord. Nous sommes très bien accueillis par les autorités locales et par une dynamique section de l'Alliance Française. Entre réceptions et excursions dans les environs, le temps passe très vite. Lorsque nous reprenons la mer, un message nous apprend que le LV Gayno, notre officier en second, a été promu capitaine de corvette. Il devient donc désormais "commandant en second" et doit quitter le carré des officiers subalternes pour devenir membre du carré du commandant, étant désormais officier supérieur. C'est l'occasion d'organiser la cérémonie traditionnelle de l'enterrement d'un OS. Nous le faisons donc passer en jugement pour "fainéantise aggravée et inaptitude à remplir ses anciennes fonctions de président du carré !". Mon camarade de promotion Michel Tripier, nouveau président, joue naturellement le rôle de président du tribunal, le commissaire se transforme en procureur, le médecin devient psychologue – évidemment –, le midship dentiste joue le rôle du gendarme et moi celui d'avocat. La condamnation est inéluctable : le second est chassé du carré sauf, à ma demande expresse, pour venir de temps en temps regarder un film, ce dont il ne se privera d'ailleurs pas. On l'allonge sur une civière, on le transporte solennellement jusqu'au carré du commandant, et tout se termine dans une franche rigolade.

Le 10 octobre, passage rapide à Saint-Jean de Terre-Neuve pour récupérer le courrier et en route pour le Groenland, après avoir traversé les bancs de pêche de Terre-Neuve, où les chalutiers ne se trouvent pas. Après une dernière patrouille sur le banc Fyllas et le Grand Hellefiske, nous redescendons vers Terre-Neuve pour nous arrêter

vingt-quatre heures à Argentia, sur la côte sud de l'île. C'est une base navale US, et naturellement, tout le monde se précipite au PX de l'US Navy pour le dévaliser, selon les bonnes habitudes !

Le 19 octobre, dernier appareillage à destination de la France. Tout le monde est à la fois content de rentrer chez soi et un peu triste en voyant arriver la fin d'une sympathique campagne. En tous cas, ce bateau est un bon bateau, et je ne regrette pas mon choix.

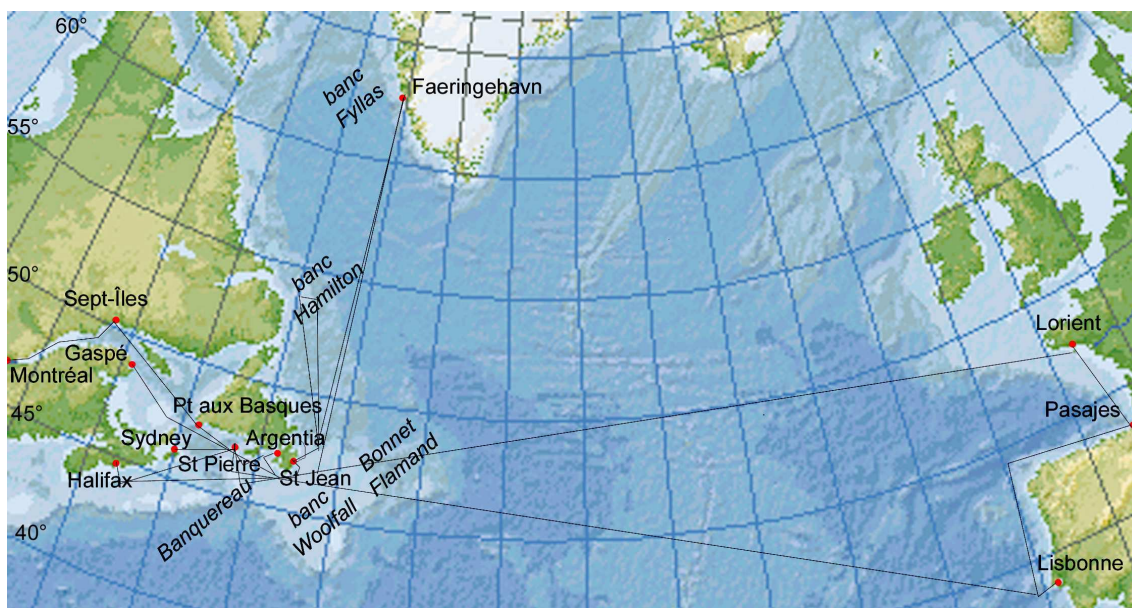
Nous retrouvons Lorient le 25 octobre, juste à temps pour Yann Grincourt qui doit se marier à Toulon deux jours plus tard, et la moitié de l'équipage part en permission. Je reste à bord jusqu'à la fin du mois de novembre pour assurer l'intérim de l'officier en second.

Entre-temps, il s'est produit un changement important dans mes fonctions à bord : l'EV1 Cailliau, officier des pêches, doit quitter le bateau l'été prochain pour embarquer sur un sous-marin et ne souhaite pas particulièrement conserver ses fonctions actuelles. J'ai laissé entendre à plusieurs reprises que ce métier me passionnait et que je n'étais pas débordé par les activités anti-sous-marines du *Bourdais*. L'idée finit par faire son chemin et je suis désigné, à ma grande joie, pour le remplacer. Il y a comme ça des années qui se terminent bien !

*

Au milieu du mois de janvier 1964, le *Bourdais* change de commandant : le nouveau pacha est le CF Guillon, que je connais bien car c'est l'ancien directeur des études de l'école de Pilotage de Saint-Servan. Mes nouvelles fonctions m'amènent à accompagner les deux commandants – le quittant et le prenant – au Grand Pardon des Terre-Neuvas de Fécamp, une très grande fête malheureusement gâchée cette année par une météo épouvantable. Une intéressante réunion de travail est organisée par l'administrateur des Affaires Maritimes et me donne l'occasion de rencontrer la plupart des capitaines fécampois de la grande pêche, des hommes extraordinaires, rudes et chaleureux malgré leur franc-parler. La semaine suivante, je pars seul à Saint-Malo pour une réunion similaire au cours de laquelle je rencontre plusieurs capitaines malouins et même bordelais. Mais l'ambiance n'est pas la même, les capitaines se plaignent du peu de temps de présence du *Bourdais* sur les bancs, notre arrivée trop tardive au printemps et notre départ trop précipité en automne. Le plus virulent est Prenveille, le subrécargue¹ du chalutier bordelais *Magdalena*, excellent pêcheur mais grande gueule. Il me faut un certain temps pour leur expliquer que le *Bourdais* est un bateau de guerre et qu'à ce titre, il a un rôle de représentation à jouer, en particulier vis-à-vis des Canadiens dont on occupe le plateau continental, que les dates d'escales sont programmées par l'Etat-Major de la Marine et les Affaires Etrangères, que notre aide est certes imparfaite mais bienveillante, et enfin que, s'ils ne sont pas contents, ils s'adressent à leurs armateurs qui pourraient affréter un navire d'assistance mieux adapté et plus disponible. Je parviens petit à petit à leur faire admettre mon point de vue et la réunion se termine cordialement. Le "patron" du *Magdalena* finit même par me dire qu'il ne m'en veut pas personnellement – ouf ! – et que, s'il peut me rendre service, il ne faut pas hésiter. J'aurai bientôt l'occasion de constater que ce ne sont pas des paroles en l'air.

¹ Egalement appelé "patron de pêche", car il sait où trouver le poisson, par opposition au "capitaine porteur" qui lui, a le diplôme permettant de commander le chalutier.



Campagne 1964 - 1ère partie
(18 février - 28 juin)

Le 17 février, le *Bourdais* appareille de Lorient à destination de l'Espagne. Après un bref passage à Brest pour embarquer des torpilles¹, le bâtiment arrive le 19 à Pasajes, le port de Saint Sébastien, où nous devons rencontrer des armateurs espagnols, très intéressés par notre programme car ils n'ont pas de navire d'assistance, eux. Il fait un temps superbe, le petit port de Pasajes est ravissant et bien abrité, car blotti au fond d'un véritable petit fjord. Le 24 février, arrivée à Lis-



le fjord de Pasajes



appareillage de Saint-Jean de Terre-Neuve

bonne par mauvais temps. Ici, notre passage est moins attendu : les Portugais, dont la pêche à la morue de Terre-Neuve constitue la ressource principale, disposent en effet du *Gil Eanes*, un navire-hôpital affrété par les armateurs et bien mieux adapté que le *Bourdais* pour cette mission d'assistance. Et si la France en faisait autant ?

On quitte Lisbonne le 28, et la traversée de l'Atlantique s'effectue par mauvais temps, mais c'était prévu. A cette époque de l'année, faut pas rêver. Nous atteignons Saint-Pierre le 7 mars, juste le temps de

¹ Car il n'y a pas de torpilles à Lorient, c'est comme ça !

ramasser le courrier, et en route vers les bancs de Terre-Neuve où les chalutiers sont tout heureux de nous revoir, ce qui fait tout de même plaisir. Mission accomplie, on se remet en route vers Halifax où nous arrivons le 11, après avoir traversé un champ de glaces de mer, pas très épaisses mais qui nous obligent tout de même à ralentir, car leur frottement le long de la coque arrache la peinture ! Le spectacle est superbe. Prise de contact avec les autorités locales, courrier et ravitaillements divers, puis en route vers Saint-Jean de Terre-Neuve que nous atteignons avec beaucoup de difficultés car le port est pratiquement bloqué par les glaces. On en repart le 18 pour une patrouille sur les bancs de Terre-Neuve : le Banquereau, le banc Woolfall et le Bonnet Flamand. Les chalutiers sont contents, et moi aussi, après les promesses faites à Saint-Malo !

Le 25 mars, une courte escale à Argentia me permet de dénicher, au PX de la base américaine, une petite machine à écrire portative Hermès, pas chère du tout, et que je trouve géniale malgré son clavier QWERTY et l'absence de voyelles accentuées. Je n'ai jamais appris la dactylo et je le regrette beaucoup, mais même avec deux doigts, on peut s'en tirer pas trop mal. Joyeuses Pâques ! Nous devons passer les fêtes pascales en escale à Sydney, en Nouvelle-Écosse, mais le port est bloqué par les glaces et on se retrouve ... au mouillage sur rade à Saint-Pierre, le 28. Le dimanche de Pâques, il fait beau et j'en profite pour me promener dans l'Île aux Marins, juste en face du port. Une dizaine de Saint-Pierrais y habitent encore à longueur d'année, on se demande pourquoi et comment.

Le lendemain, vers midi, au moment où nous attendons des invités que la vedette du *Bourdais* est partie chercher à quai, le vent se met subitement à forcer et atteint rapidement plus de 100 km/h. La vedette revient en catastrophe – sans les invités – et nous avons juste le temps de la hisser à bord avant de constater que l'ancre chasse¹. Il faut appareiller en urgence pour ne pas être drossé sur les roches de l'entrée du port. Le vent atteint bientôt 200 km/h, la mer est blanche d'écume et on ne tient pas debout sur le pont. On finit par remonter l'ancre pour s'apercevoir qu'en dérapant, elle a ramassé un gros paquet de vieux câbles rouillés qui traînaient au fond de la rade et qui forment désormais une boule inextricable d'un mètre de diamètre. Il faudra la découper au chalumeau pour dégager l'ancre, et c'est plus facile à dire qu'à faire. Au bout de quelques heures, le vent se calme, aussi rapidement qu'il s'était levé, et le personnel de la plage avant peut enfin aller se reposer. Je n'avais encore jamais vu cela, et je ne tiens pas à le revoir un jour.



l'Île aux Marins

Après avoir quitté Saint-Pierre – ouf ! – et attendu deux jours que la glace libère le port de Saint-Jean, nous retrouvons le 3 avril un poste à quai pour trois jours, le temps de faire le plein de combustible et de récupérer le courrier des chalutiers. Le week-end anglo-saxon n'est pas captivant, mais on se repose enfin. Nous commençons pourtant à retrouver des gens connus dans cette ville : si la France n'y est représentée que par un agent consulaire, un canadien curieusement appelé Mr French, et qui, malgré cela, ne parle pas un mot de français, les Espagnols y ont installé un consul, ancien capitaine de la Grande Pêche, "el señor capitán" Arrambarri, un homme distingué, s'exprimant dans

¹ C'est-à-dire : se décroche et ne tient plus sur le fond.



Glaces de mer dans le détroit de Cabot

un français impeccable, ce qui est reposant en pays anglo-saxon. Nous l'invitons régulièrement au carré et le considérons comme un ami.

Après une journée dans le sud de Terre-Neuve, nous remontons jusqu'au banc Hamilton, au large du Labrador, où se trouvent désormais la majorité de nos chalutiers. La brume et les glaces nombreuses et épaisses gênent considérablement notre travail, à tel point que nous devons en repartir sans avoir pu ravitailler un groupe de chalutiers qui étaient entourés par les glaces. Pour respecter le calendrier des escales, on redescend, aussi vite que les glaces nous

le permettent, vers l'embouchure du Saint-Laurent, où un brise-glaces canadien nous ouvre la route pour nous permettre d'atteindre la petite ville de Gaspé, le 15 avril. Une escale sans grand intérêt, à l'exception de la visite d'une mine de cuivre où l'on nous montre tout le processus, depuis l'extraction du minerai dans de longues galeries creusées à flanc de montagne jusqu'à la coulée de grandes plaques de cuivre pur, bouillant à près de 2000 degrés. Un spectacle extraordinaire, le métal en fusion ayant une couleur orange vif.

Notre patrouille suivante se déroule également sur les bancs du Labrador, mais dans de meilleures conditions : il fait toujours aussi froid, mais il y a moins de glaces, et c'est l'essentiel. Après une courte escale à Port-aux-Basques, sur la côte sud de Terre-Neuve, on quitte les bancs pour une quinzaine de jours, en mission de représentation dans le Saint-Laurent. Le 1^{er} mai, nous atteignons ainsi la petite ville de Sept-Îles, dans l'embouchure du fleuve : un pays minier, une bourgade affreuse, avec une seule grande rue et du sable autour. Le 5, on remonte le Saint-Laurent par un temps magnifique et une chaleur "accablante" pour nous, les habitués du grand froid. On retrouve Montréal, une grande ville, et je me précipite dès le premier jour chez le concessionnaire des machines à écrire Hermès. C'est un canadien francophone, et quand je lui demande de me débarrasser des touches #, \$, @ et £ pour les remplacer par é, ç, ` et ^, il me dit tout de suite, avec son accent épouvantable : "*pas de problême, r'passez demain matâin, ce s'ra fait*". C'est quand même sympa quand on se comprend. Et je me retrouve avec un clavier QWERTY francisé, probablement unique en son genre¹.

Le jour suivant, on se promène dans le parc des Laurentides, une petite chaîne de montagnes des environs, accueillis par un Français qui possède une villa sur une petite île au milieu d'un lac, un véritable petit paradis. Le lendemain, en longeant la rive du Saint-Laurent, nous allons à Québec, où se trouve actuellement la vieille *Jeanne d'Arc* qui effectue son dernier voyage avant d'être désarmée. On y retrouve un tas de vieux copains et on déjeune à bord, tout heureux d'échanger des souvenirs de campagne au lieu de visiter la ville. Curieux, non ?

A la fin de cette longue et sympathique escale, nous effectuons le 14 mai un bref passage à Saint-Jean avant de patrouiller sur les bancs du Labrador. Dans la soirée, je vois arriver à bord le capitaine Arrambarri, notre ami espagnol, l'air catastrophé : un des chalutiers de l'armement P.Y.S.B.E. (*Pesquerias y secaderos de bacalão de España*), le

¹ Je l'ai toujours, cette vieille petite machine, mais qui en voudrait désormais ?

Cierzo, a heurté un iceberg dans le nord de Terre-Neuve et menace de couler. Après quelques hésitations – car il y a un cocktail à bord prévu le lendemain, et il va falloir l'annuler – le commandant décide d'appareiller immédiatement. Le lendemain matin, on rejoint le *Cierzo* dont la quasi-totalité de l'équipage a été transférée sur un autre chalutier de la même compagnie. Il ne reste plus à bord que le capitaine, le chef mécanicien et le radio. Par malheur, les pompes d'assèchement sont noyées et le niveau d'eau monte lentement et inexorablement dans les cales. Après mûre réflexion et une tentative du chalutier pour accoster le *Bourdais*, on décide de transférer à son bord nos pompes portatives et un groupe électrogène pour les alimenter. Les plongeurs du *Bourdais* inspectent la coque, repèrent la déchirure et réussissent tant bien que mal à la colmater. Petit à petit, le niveau baisse et la coque du chalutier ressort lentement de l'eau. Au bout d'un certain temps, sans doute pris de remords, l'équipage du *Cierzo* regagne son bord, les pompes de cale du chalutier redémarrent et on peut envisager de le laisser rentrer à Saint-Jean par ses propres moyens, en l'escortant à petite distance, mais il va falloir faire vite car un banc de glaces est en train d'obstruer l'entrée de la baie où nous nous trouvons. Tout finit par s'arranger, la mer est calme – heureusement – et le convoi atteint Saint-Jean aux environs de minuit. Sacrée journée ...

Cette affaire va avoir des répercussions diplomatiques énormes. Notre ami Arambarri se confond en remerciements et rédige un compte-rendu dithyrambique sur notre intervention. Le gouvernement espagnol s'en mêle et demande que le *Bourdais* fasse l'an prochain une nouvelle escale à Saint-Sébastien, pour récompenser les acteurs du "sauvetage". Nous en reparlerons.

Le 16 mai, après nous être endormis sur nos futurs lauriers, on repart en patrouille sur les bancs du Labrador, puis en direction du Groenland où nous passons tout d'abord à Faeringehavn. Le chalutier *Magdalena* y est en train de se ravitailler en combustible et en vivres frais, et le "patron" Prenveille¹ m'invite cordialement à déjeuner à son bord. Le repas pantagruélique touche à sa fin lorsqu'une communication radio me demande de rentrer immédiatement à bord. Je prends congé de mes hôtes un peu ahuris, et j'apprends que le *Bourdais* a reçu l'ordre d'appareiller immédiatement et de faire route au sud. Vers quelle destination, pour combien de temps et pourquoi, personne ne peut ou ne veut me le dire. Et que va-t-on faire du courrier et des vivres entassés à bord et destinés à l'ensemble des chalutiers de la zone ? On pourrait peut-être les confier au *Magdalena*, puisqu'il repart sur les bancs le jour même, me suggère le commandant. C'est le patron qui va être content de la corvée qu'on va lui refiler ! Je retourne à bord du *Magdalena*, pas fier, et je lui explique la situation du mieux que je peux. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il ne bondit pas de joie, mais il accepte sans réticences, et je me souviens à ce moment que la promesse faite à Saint-Malo n'était pas du pipeau.

Tout au long de l'après-midi, les embarcations du *Bourdais* vont transborder courrier, vivres et matériels à bord du chalutier. Dans la soirée les deux bâtiments appareillent, le *Bourdais* vers son destin, et le *Magdalena* vers les bancs, à notre place !



Faeringehavn

¹ La grande gueule de la réunion de Saint-Malo, vous vous en souvenez ?

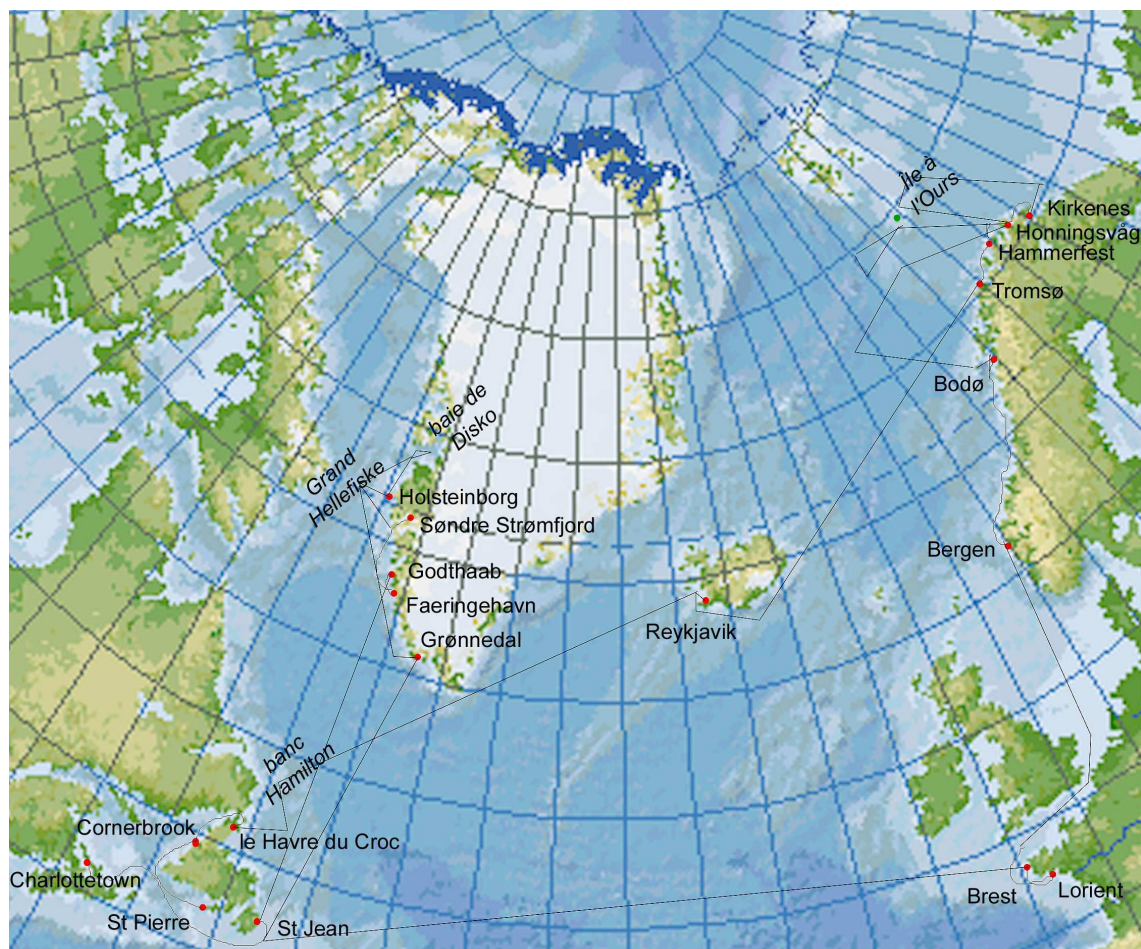
Pendant quarante-huit heures, l'ambiance à bord est sinistre. Où va-t-on, et pour quoi faire ? D'après la route qu'on suit, on se rapproche de Terre-Neuve. Bernard Benoît, l'officier des transmissions, qui a déchiffré les messages de Marine Paris, connaît la réponse mais a reçu l'ordre de ne pas en parler au carré, ce qui est exaspérant pour tout le monde. Le commandant finit par me mettre au courant : une grève générale a éclaté au port de Saint-Pierre, où une entreprise de métropole chargée d'effectuer les travaux d'agrandissement du port a voulu augmenter la cadence de travail de la main-d'œuvre recrutée localement. Le gouverneur de l'archipel est bloqué dans sa résidence, et la police locale ne s'en sort plus. Le croiseur *Jeanne d'Arc*, qui effectuait à Saint-Pierre une de ses dernières escales, a dû appareiller d'urgence, son commandant ayant été un peu "bousculé" au moment où il mettait pied à terre ! Un scénario de mauvais roman, qui bousille complètement notre patrouille au Groenland et ne va pas rehausser notre image de marque auprès des marins de grande pêche. Eux savent ce que représente le travail.

Lorsque nous atteignons Saint-Pierre le 27 mai, le calme est revenu et le gouverneur est à nouveau libre de ses mouvements. Notre présence a désormais pour but d'apaiser les esprits. En attendant, on s'organise du mieux qu'on peut pour tuer le temps : matches de football et de volley, promenades dans l'intérieur de l'île, excursion à Langlade, la partie sud de Miquelon, assez verdoyante et boisée. Bien entendu, notre courrier suit très mal – il est sans doute au Groenland – et on ne sait plus du tout ce que nous allons devenir. Nous devons rallier Lorient le 9 juin, et nous sommes déjà le 5 lorsque le *Bourdais* appareille enfin de Saint-Pierre, mais pas pour rentrer en France ! En fait, nous avons reçu l'ordre de tourner en rond autour de l'archipel saint-pierrais pendant une huitaine de jours, sans nous faire voir – car tout ceci doit être très discret – avant de prendre la route du retour.

Le 16 juin, au moment où nous mettons le cap sur Lorient, nouveau contre-ordre : il faut aller chercher à Sydney – en Nouvelle-Écosse, pas en Australie, quand même – le ministre des DOM / TOM pour le ramener à Saint-Pierre et retour, car il y a de la brume et son avion est cloué au sol. Mais c'est pas vrai, à la fin, cette galère ! Au moins, on récupère notre courrier – une lettre de ma mère datée du 13 mai ! – et on peut en expédier, pour la dernière fois, espérons-le.

Le 23 juin, après l'inauguration d'un monument aux marins disparus en mer, on redépose enfin le ministre à Sydney, et on met le cap sur la France, sans autre contre-ordre, cette fois, puisque nous finissons par atteindre Lorient le 28 juin, soit avec près de 20 jours de retard sur le programme initial, ce qui, dit-on, fait partie des charmes du métier ... ouais !

*



Campagne 1964 - 2e partie
(13 juillet - 28 septembre)

Après une petite quinzaine de jours de repos bien mérité, le *Bourdais* reprend la mer le 13 juillet, mais en direction cette fois de la Norvège et de la mer de Barents. Il y a de moins en moins de chalutiers français dans cette zone, car la morue est en voie de disparition depuis plusieurs années, mais un passage dans les mers boréales est toujours une bonne occasion de récolter quelques renseignements en écoutant le trafic radio soviétique, ce qui intéresse la Marine. Pendant ce temps-là, les chalutiers sont au Groenland, mais, je l'ai déjà dit, on ne peut pas tout faire.

Notre première escale, Bergen, me rappelle de vieux et bons souvenirs, j'y retrouve même, au hasard d'un cocktail, un Norvégien qui se souvenait m'avoir rencontré sur l'*Ailette* en 1957, mais après deux ou trois whiskies, on reconnaît n'importe qui, n'est-ce pas ?

Comme au bon vieux temps, le *Bourdais* poursuit son chemin en empruntant la fameuse Route Intérieure, et je retrouve les paysages fantastiques de la Norvège du Nord, que chacun mitraille frénétiquement, mais sous forme de diapositives couleur, cette fois, car on a fait des progrès depuis 7 ans. Le 21 juillet, une courte escale à Bodø, dans l'archipel des Vesterålen, pour rendre visite à l'amiral Nord Norvège, le successeur de celui qui se trouvait à Harstad en 1957. On en profite pour visiter l'intérieur de la Norvège, occasion rare car, en dehors de la route côtière, il n'y a pas grand chose de carrossable dans ce pays. Le 23, une courte halte à Honningsvåg pour récupérer le courrier des chalutiers. Je me précipite au petit bureau de poste où le fonctionnaire norvégien

gien de service me regarde avec effarement : à sa connaissance, il n'y a plus de chalutiers français en mer de Barents, alors, leur courrier, bof ! Je fais semblant d'être surpris, et je prends congé en me disant que plus le temps passe, plus il sera difficile de justifier notre présence dans ces mers lointaines, mais ça, ce n'est pas mon problème.

Pour le principe, on part tout de même faire un petit tour du côté de l'Île à l'Ours, et là, ô surprise, on tombe sur deux petits chalutiers fécampois, venus tenter leur chance dans ce coin perdu, sans trop y croire. Comme ils ne pensent pas s'éterniser là, ils n'ont même pas fait suivre leur courrier. J'avais déjà rencontré l'un des deux capitaines en 1957, et je vais lui dire un petit bonjour en lui empruntant son doris qui était venu nous accoster pour quelques achats à la coopérative. Tout ceci se passe aux environs de 4 heures du matin, mais dans le Grand Nord, les journées n'ont pas de fin !



l'île à l'Ours

Après avoir croisé l'*Andromède*, un navire effectuant de la recherche pétrolière au sud du Spitzberg, ravi de nous voir car on va lui servir de boîte aux lettres, on prend le large pour sillonner la mer et écouter les émissions radio avant de nous amarrer le 31 juillet au port de Kirkenes, près de la frontière soviétique. Un bref passage à Honningsvåg nous permet d'admirer – enfin – le soleil de minuit au Cap Nord. Il faut avoir vu cela pour ne pas mourir idiot. Au cours du dernier passage à l'Île à l'Ours, on met pied à terre pour dire bonjour aux norvégiens de la petite station météo, car l'île n'est plus déserte. Ils sont ravis de notre visite – les distractions sont rares dans ce bled perdu – et nous font admirer deux petits ours blancs recueillis par eux après avoir abordé l'île sur des glaces dérivantes. Ils sont mignons, mais comment vont-ils s'en débarrasser dans quelques mois ? L'ours blanc adulte est un redoutable plantigrade qui ne s'apprivoise pas, en principe. Enfin ...

Une dernière escale à Honningsvåg le 10 août, au cours de laquelle on organise l'inévitable cérémonie du passage du Cercle Polaire. Cette fois, je suis bien content de me trouver dans les rangs des anciens, car il fait plutôt froid et la douche d'eau glacée n'est pas facile à vivre, mais tout se passe bien et la journée se termine par un joyeux concours de chansons. Le lendemain, dernière escale à Tromsø, que je connais déjà. Le 14, on quitte définitivement la Norvège et on met le cap sur l'Islande.



l'archipel des Vestmann
(à gauche, l'île nouvelle de Surtsey)

Dans la soirée du 16, nous longeons la côte sud de l'île, ce qui nous permet d'admirer un magnifique coucher de soleil sur l'archipel des îles Vestmann. On passe assez près de Surtsey, une île volcanique qui a surgi de l'océan un an plus tôt, et que surplombe actuellement un cône fumant, haut d'une centaine de mètres. En regardant de plus près la carte sur laquelle nous naviguons, je m'aperçois que l'an dernier, curieusement, le *Bourdais* était passé à peu près à l'endroit où se trouve actuellement

cette île ! Quand on vous dit que les marins font un métier dangereux, hein !

Après avoir longé un panorama de hautes montagnes et de glaciers, nous atteignons Reykjavik le 17. Curieuse ville entièrement construite en bois, où se retrouvent les neuf dixièmes de la population islandaise, car l'intérieur est inhabitable et pratiquement inhabité. Une grande excursion, le lendemain, nous permet de découvrir d'énormes montagnes de basalte, des champs de cailloux noirâtres dans un paysage lunaire et des geysers un peu partout. Il y en a tellement que l'eau chaude est gratuite dans ce pays, puisque ce sont eux qui la fournissent ! En fait, tout est bizarre dans ce pays, et pas seulement le paysage : les Islandais n'ont pas de patronyme, ils utilisent le prénom du père ou de la mère, suivi de "*son*" si c'est un garçon, et "*dottir*" si c'est une fille. Ce qui ne simplifie pas les registres d'état civil, comme on peut l'imaginer.

Le 19 août, on repart, cap à l'ouest, pour mouiller l'ancre, dans la matinée du 23, devant le petit port du Havre du Croc, autrefois point de ralliement des voiliers terre-neuvas, à l'époque où se pratiquait le séchage de la morue sur les grèves. C'est désormais un tout petit village perdu dans une forêt de sapins, à l'extrême nord de l'île de Terre-Neuve. Mais il s'y trouve un petit cimetière où reposent les marins français décédés à bord des voiliers, et nous avons reçu pour mission de le remettre en état, ce qui sera fait le jour même. Le 25 août, une courte escale à Corner Brook, deuxième ville de l'île, sur la côte ouest, l'ancien "*French Shore*". Une ville industrielle sans intérêt et totalement anglophone désormais. Que diable sommes-nous venus faire ici ?



TERRE-NEUVE - le Havre du Croc

Le 28, courte escale à Saint-Pierre avant de rejoindre Charlottetown, dans l'Île du Prince-Édouard, où le *Bourdais* effectue une escale officielle à l'occasion de la célébration du Bicentenaire de la Confédération Canadienne. Les chalutiers doivent se demander ce qu'on fait, depuis le temps qu'ils ne nous ont pas vus, et à chaque fois que j'y pense, leur mécontentement à Saint-Malo me revient en mémoire. C'est vrai que tout ceci n'est pas sérieux, de leur strict point de vue.

En fait, les cérémonies du Bicentenaire sont pratiquement terminées au moment de notre arrivée et, hormis une parade militaire et un feu d'artifice avec illumination des bateaux sur rade, notre séjour se déroule dans le calme. L'île est tout entière constituée de grès rouge, ce qui donne une curieuse couleur au sable des plages. Les paysages ne sont pas sensationnels, mais un très gros effort a été réalisé pour développer le tourisme, car il fait très chaud ici, en cette saison.

Le 2 septembre, nous quittons l'Île du Prince-Édouard pour rallier Saint-Jean de Terre-Neuve et passer enfin aux choses sérieuses. Il fait un temps gris, pluvieux et venteux, ce qui ne va pas faciliter les transferts avec les chalutiers, mais c'est le métier. Du coup, il faut forcer l'allure pour rattraper le retard pris sur l'horaire et nous retrouver à Godthaab le 8, comme prévu. Il fait froid ici, dès que le soleil se cache, mais il y a très peu de neige, contrairement à l'an passé. On retrouve le fameux restaurant "avec cravate", et on y déguste cette fois un bifteck de caribou, la spécialité du coin. Avec le bifteck de baleine, voilà des menus qui sortent de l'ordinaire.



Holsteinborg

se quoique sinistre. Nous faisons enfin une courte escale à Holsteinborg, que nous n'avions pas pu atteindre l'an dernier. Le village est très dispersé dans un univers minéral impressionnant. Les rues – je devrais dire les chemins – sont encombrés d'une multitude de chiens à demi-sauvages et affamés. Ce qui oblige les Groenlandais à ranger leurs kayaks sur des potences, car sinon les chiens les mangent ! On dit aussi qu'un piéton qui tombe par terre court de grands risques d'être mordu, s'il ne se relève pas tout de suite. Personne, parmi nous, n'essaiera de vérifier si c'est vrai.

En quittant Holsteinborg, le beau temps persistant nous fournit l'occasion de monter un peu plus au nord, en direction de la baie de Disko, au pied du glacier de Jacobshavn. Nous pénétrons dans la baie au petit matin du 17 septembre, et nous découvrons un spectacle extraordinaire. De grands icebergs fraîchement détachés du glacier dérivent lentement, et le *Bourdais* se rapproche doucement de celui qui nous paraît le plus impressionnant : une montagne de glace pointue, d'un blanc éblouissant qui devient légèrement bleuté lorsque la distance qui nous en sépare diminue. On met le dinghy à l'eau, le photographe du bord et quelques veinards y prennent place et le dinghy contourne l'iceberg à faible distance pour l'admirer sous toutes ses coutures. Etant de quart à la passerelle, je n'ai pas pu y aller mais je me régale du spectacle. Il fait un temps superbe et j'ai tout juste trente ans ce jour-là. Cette matinée restera l'un des plus beaux souvenirs de ma vie.



en baie de Disko (17 septembre 1964)

Le 10 septembre, le *Commandant Bourdais* reprend enfin son rôle de navire d'assistance et nous retrouvons la dizaine de chalutiers, répartis entre le banc Fyllas et le Grand Hellefiske. La météo est favorable, tout le monde est très content de nous revoir – enfin – et tout se passe bien. Après une petite halte à Faeringehavn, nous pénétrons dans le plus grand fjord de la côte ouest du Groenland, pour une courte escale à la base américaine de Søndre Strømfjord, après un défilé sinueux de hautes murailles noires coiffées de glace, spectacle grandiose



Groenland : kayaks à l'abri des chiens (!)

Le tourisme, c'est bien joli, mais il va falloir penser désormais aux chalutiers. Ils sont très éparpillés, et je m'aperçois que, pour les ravitailler tous avant notre départ, il va falloir que j'y passe la nuit ou bien qu'une fois encore, comme au printemps, on trouve une victime pour faire le travail à notre place. Je choisis la première solution, et il est en effet près de huit heures du matin lorsque je vais enfin me coucher, après le dernier ravitaillement, bien fatigué mais content tout de même.

Un dernier adieu aux chalutiers, car la campagne 1964 est finie – eh oui – et on se remet en route vers le sud pour atteindre le 20 septembre Grønnedal, notre dernière escale, et saluer une dernière fois les autorités navales danoises. On doit y passer quarante-huit heures, mais voilà qu'un message de Marine Paris nous donne l'ordre de repartir vers Saint-Pierre avant de rentrer en France ! Qu'est-ce qui a encore bien pu se passer dans ce bled pourri ? Du coup, on écourte l'escale et nous revoilà en mer, cap au sud et non cap à l'est.

Heureusement, cette fois, les choses vont s'arranger. Lorsque nous parvenons à proximité du port de Saint-Pierre – sans nous faire voir, pour ne pas échauffer les esprits locaux – la situation s'est calmée et nous recevons enfin l'autorisation de rentrer en France. On ne se le fait pas dire deux fois, et les moteurs montent gaiement en allure car, après tout ce que nous avons vu et vécu, une traversée de l'Atlantique Nord n'a plus aucun intérêt ! Après un bref passage à Brest le 27, nous atteignons enfin Lorient dans la matinée du 28 septembre, mission terminée un peu tôt, cette année, car le bateau doit subir un grand carénage de plusieurs mois. Pour être prêt en mars prochain, c'est la seule solution.

Si l'on regarde de plus près le déroulement de notre dernière mission, il n'y a pas lieu d'être fier, car les chalutiers n'auront pas rencontré souvent le *Bourdais* depuis le printemps : une grande tournée en Norvège, alors qu'ils n'y étaient pas, un seul passage sur les bancs de Terre-Neuve, trois passages rapprochés sur les bancs du Groenland, entre le 10 et le 19 septembre, et c'est tout. Les capitaines vont encore crier au scandale, et ils n'auront pas tort, cette fois.

*

Si quelqu'un n'a rien à faire pendant un grand carénage, c'est bien l'officier des pêches. Et ce ne sont pas les armes sous-marines qui vont m'occuper pendant cinq mois. Pour que le temps ne me semble pas trop long, je me suis inscrit pour suivre un stage de sécurité de trois semaines au centre de Cherbourg. L'enseignement – consacré principalement à la lutte contre les incendies et les voies d'eau – est passionnant, mais rude, et nous en sortons souvent trempés jusqu'aux os ou noirs de fumée. J'ai conservé en mémoire deux moments forts : d'abord, la simulation très réaliste d'un crash d'avion, d'où un stagiaire volontaire sortira avec la tignasse un peu roussie, malgré sa combinaison ignifugée, car les sauveteurs néophytes que nous sommes ont un tout petit peu tardé à l'extirper de la carlingue transformée en brasier ! Ensuite, une démonstration spectaculaire du danger d'un feu de friteuse, représenté ici par un grand bassin rempli d'huile mazoutée enflammée, au-dessus duquel a été suspendu, à plusieurs mètres d'altitude, un seau rempli d'eau. Au moment où, par une télécommande astucieusement installée, on renverse le seau d'eau sur les flammes, une énorme boule de feu s'élève à une vingtaine de mètres au-dessus



simulation de crash d'avion à Cherbourg

du bassin et nous oblige à nous reculer précipitamment, alors que nous étions déjà à une distance respectable du brasier. Il faudra vider plusieurs extincteurs à poudre pour en venir à bout, mais la démonstration était superbe. Tous les amateurs de frites et toutes les cuisinières devraient avoir vu cela !

A mon retour à Lorient, le commandant en second part en permission, me revoilà officier en second par intérim pour une quinzaine de jours, puis en permission pendant le mois de décembre.

Le début de l'année 1965 voit arriver le nouveau commandant – car dans ce grade, la durée d'un commandement est réduite à un an – un camarade de promotion du CF Guillon. Dans le courant du mois de février, j'accompagne le nouveau pacha à Fécamp pour la rencontre habituelle avec les capitaines et armateurs de la grande pêche, organisée par l'administrateur des Affaires Maritimes de Fécamp. Les armateurs sont venus – ils nous le doivent bien – mais un seul capitaine est présent, sans que personne ne puisse ou ne veuille nous expliquer pourquoi. Je demande à l'administrateur de mener sa petite enquête sur place, car il connaît bien tout le monde. J'apprendrai ainsi, quelque temps après, que le boycott de cette réunion était un geste de mauvaise humeur à l'encontre de l'ancien commandant, en raison du faible temps de présence du *Commandant Bourdais* sur les bancs au cours de l'année 1964. Il faut avouer que ce n'est pas faux, mais en discuter ensemble aurait sans doute dissipé quelques malentendus, le bâtiment d'assistance n'étant pas responsable, par exemple, des incidents de Saint-Pierre. En tous cas, le nouveau commandant saura s'en souvenir.

*

Le 15 mars 1965, tous les essais après carénage étant terminés, le *Bourdais* reprend la mer à destination de Pasajes, le petit port espagnol de Saint Sébastien, où nous attendent de pied ferme les armateurs du *Cierzo* et les autorités espagnoles. Le rapport de notre ami le capitaine Arrambarri nous vaut une cascade de décorations : le CF Guillon se voit décerner la croix de 3^e classe¹ du Mérite Naval – mais il n'est pas là pour la recevoir –, le chef mécanicien Kerdreux et moi, la croix de 1^{ère} classe du même mérite, et deux mécaniciens qui s'étaient chargés des pompes d'assèchement des cales, une médaille dont le nom m'échappe. Quelle aventure ! Pour couronner le tout, le Consul Général de France à Saint Sébastien offre une réception somptueuse à laquelle nous assistons en spencer, ce qui est déjà moins drôle, mais on ne pouvait pas faire moins.

¹ Ici, c'est le niveau le plus élevé, contrairement à ce qui se passe à la SNCF !



Campagne 1965 - 1ère partie
(15 mars - 8 août)

Le lendemain, pour changer, je vais me promener avec Grincourt, Kerdreux et Benoît le long des rives du petit fjord de Pasajes, et nous atteignons ainsi le littoral cantabrique. Il ne fait pas beau, il fait froid et le vent souffle très fort. Et demain, on appareille pour traverser l'Atlantique, bien du plaisir en perspective !

Et le 19 mars, le *Bourdais* quitte l'abri du fjord de Pasajes et s'élance dans le golfe de Gascogne, cap à l'ouest. Dès le début, le bateau tousse terriblement et, comme le commandant ne veut pas réduire la vitesse pour traverser au plus vite cette zone de mauvais temps, on commence à casser du matériel. Des équipements de sécurité sont arrachés de leur point d'amarrage et tombent à la mer, la circulation est, bien évidemment, interdite sur tous les ponts et les relèves de quart se font par les coursives intérieures. Des paquets de mer énormes déferlent sur la plage avant, rebondissent sur l'affût du canon de 90 mm et inondent la passerelle où les essuie-glaces ont du mal à évacuer l'eau. Les cuisiniers, par sécurité, ont éteint les feux et on mange froid, ce qui ne reconforte pas vraiment ceux qui ont encore un peu d'appétit. Les nouveaux embarqués sont malades comme des chiens¹ et ceux qui ont pris l'habitude du gros temps – et j'ai fini par en faire partie – n'arrivent pas à trouver le sommeil. Car cela va durer des jours et des jours ! D'habitude, les dépres-



l'entrée du fjord de Pasajes
(18 mars 1965)

¹ Expression stupide car, si ça se trouve, les chiens sont moins malades que nous à la mer.

sions de l'Atlantique se déplacent d'ouest en est, mais celle-ci n'applique pas la règle et rebrousse même chemin vers l'ouest, comme si elle voulait nous accompagner, la garce. Plusieurs radeaux de sauvetage, submergés par les embruns, se décrochent comme si le bateau était en train de couler, et partent à la dérive dans l'Atlantique. Pas question de les récupérer, bien sûr. On en perd sept sur un total de douze, ce qui n'est pas rassurant. Je n'ai jamais vu une tempête aussi violente.

Une semaine se passe ainsi ! Jusqu'à ce qu'un "beau" matin, étant de quart à la passerelle, j'aperçoive sur l'écran du radar une longue barre perpendiculaire à notre route, comme si la terre était toute proche, ce qui n'est pas le cas. Au fur et à mesure que cette barre se rapproche, les grains redoublent de violence et la visibilité diminue. On a réduit la vitesse, à tout hasard. Le *Bourdais* traverse la barre et brutalement, la mer se calme, la pluie cesse et un soleil resplendissant nous inonde de sa lumière au



tempête en Atlantique



l'arrivée à Halifax
(29 mars 1965)

beau milieu d'un ciel redevenu bleu, un spectacle inoubliable ! Le premier réflexe du commandant est de faire augmenter la vitesse pour essayer de rattraper le temps perdu.

Le lendemain, il fait toujours beau, mais la nuit a été très froide, au point que les embruns, en gelant sur place, se sont agglutinés sur les rambardes et le canon avant, donnant au *Bourdais* une silhouette un peu fantomatique. Grincourt aura beaucoup de mal à récupérer son canon en le faisant arroser d'eau chaude, car la glace se reforme rapidement. Et nous arrivons comme cela à Halifax, sans avoir pu, ni

récupérer le courrier à Saint-Pierre, ni effectuer notre première patrouille sur les bancs de Terre-Neuve. On profite de l'escale pour remettre le bateau en état, car il en a bien besoin.

Après un court passage à Saint-Pierre, où les choses ne vont pas bien, comme l'an dernier, on ravitaille un chalutier – le premier de l'année – et on fait route sur Saint-Jean. Un message nous intime l'ordre de ne pas nous éloigner de l'archipel saint-pierrais, et notre première patrouille va donc se dérouler sur les bancs de Terre-Neuve, alors que la majorité des chalutiers se trouvent au Labrador et au Groenland. Les capitaines vont encore se demander à quoi on sert !

Pour comble de malchance, il ne fait pas beau et le commandant décide de gagner l'abri d'une des nombreuses baies du littoral de Terre-Neuve afin d'y effectuer les transferts de malades et de matériels en toute sécurité. Ce qui entraîne une protestation du service canadien des pêcheries, et il faut user de diplomatie pour étouffer l'affaire, on promet qu'on ne recommencera plus, comme un gamin pris en faute, ce qui est quand même vexant. La météo s'améliore heureusement les jours suivants. Une courte escale à Argientia nous permet de dévaliser – une fois de plus – le PX américain de la base.

Le 16 avril, après une courte escale à Saint-Pierre, le *Bourdais* s'amarré dans le port de Providence, dans le Rhode Island, USA, où nous devons passer le week-end de Pâques. Excellente escale au cours de laquelle la communauté française nous accueille de façon très sympathique, dans une ville par ailleurs sans grand intérêt, mais il y fait beau ! Au cours de l'escale, on nous apprend que l'escorteur d'escadre *Dupetit-Thouars* a quitté la France avec deux pelotons de gendarmes mobiles pour maintenir l'ordre à Saint-Pierre ... et c'est reparti ! Du coup, on reçoit l'ordre de rallier Halifax pour y embarquer deux autres pelotons et les déposer à Saint-Pierre, ce qui annule la prochaine patrouille sur les bancs du Labrador, car il ne reste plus assez de temps avant deux escales de représentation au Canada français. Oui mais moi, j'ai embarqué le courrier et les vivres des chalutiers, et j'en fais quoi ?

Finalement, le commandant prend la décision de me faire embarquer avec les vivres et le courrier sur le *Dupetit-Thouars*, qui doit faire escale à Saint-Jean avant de regagner la France. Je débarque donc tout seul à Saint-Jean, je rends aux consignataires des chalutiers tout ce qu'ils m'avaient confié auparavant – ils doivent se demander à quoi on joue, dans la marine française – et je demande au sympathique Mr French¹ de me rapatrier, tâche dont il s'acquitte avec beaucoup de bonne volonté. Le 1^{er} mai, après une nuit calme dans le meilleur hôtel de Saint-Jean, un taxi m'amène à l'aéroport de Gander et je m'envole à destination de Montréal. Au moment du décollage, une hôtesse à la voix suave nous donne en "c'nadien français" un tas de renseignements auxquels je ne comprends strictement rien. Fort heureusement, elle répète son baratin en anglais, et là, tout devient clair !

A Montréal, je saute dans un train qui me dépose quelques heures plus tard à Chicoutimi, une petite ville québécoise où je retrouve le *Bourdais* qui y est arrivé la veille. J'arrive juste à temps pour participer à une grande excursion qui nous fait découvrir le pays sous un soleil splendide. Le 6 mai, nous redescendons le Saint-Laurent pour une escale de quatre jours à Québec, au cours de laquelle on va célébrer la fête de Jeanne d'Arc, un événement considéra-



Québec

ble pour nos cousins d'Amérique ! La ville est très différente de Montréal et ressemblerait plutôt à une vieille ville de province française, d'autant plus que tout le monde, ici, parle français, enfin, je veux dire "français", bien sûr. Evidemment, nous sommes submergés de réceptions officielles accompagnées de grandes démonstrations d'amitié. Sympas, ces Canadiens, mais un peu collants ...

Le 12 mai, courte escale de ravitaillement et courrier à Saint-Pierre, où tout est calme – forcément, avec 130 gendarmes mobiles sur place – puis à Saint-Jean le 13. On va enfin pouvoir faire notre métier, et il est temps. Seulement voilà, lorsque je veux reprendre contact par radio avec les chalutiers, personne ne répond. Le commandant s'impatiente et s'énerve, car il ne sait pas dans quelle direction diriger le bateau. J'essaie de lui expliquer qu'un capitaine de chalutier ne cause que lorsqu'il en a envie et que je n'y peux rien. Un chalutier finit par nous répondre, ce qui calme les esprits mais ne ramène pas la bonne humeur ... tant pis.

¹ L'agent consulaire de France, celui qui ne parle pas un mot de français, vous vous souvenez ?

Après un passage sur les bancs du Labrador, on met le cap sur le Groenland et on retrouve la majorité de nos chalutiers sur le Grand Hellefiske, au large d'Holsteinborg. Il fait un temps splendide, tout se passe pour le mieux, la bonne humeur revient à tous les niveaux et j'ai même la chance de me faire inviter par le capitaine du *Joseph Duhamel*, un chalutier fécampois à bord duquel j'assiste à un trait de chalut et à sa remontée, le tout suivi d'un dîner à bord. J'ai enfin l'occasion de voir de près – et même de filmer –



le travail du poisson
à bord du *Joseph Duhamel*



le pont du *Joseph Duhamel*

les différentes étapes du traitement du poisson, et en particulier de la transformation d'une morue – poisson rond – en poisson plat ! Cette journée restera sans doute pour moi le meilleur souvenir de la campagne 1965.

De courtes escales à Holsteinborg et Faeringehavn entre deux patrouilles, et le 22 mai, nous faisons escale à Grønnedal, dans le sud du pays, pour le traditionnel contact avec la marine danoise. Après un appareillage difficile à cause des glaces qui encombrant le fjord, une redescente rapide dans le sud pour une courte escale à Saint-Jean, avant de patrouiller une nouvelle fois sur les bancs du Groenland et de nous retrouver le 5 juin à Godthaab, où prend fin notre séjour sur les bancs. Il est temps, en effet de retraverser l'Atlantique pour un séjour en Norvège du Nord, comme l'an passé à la même époque. Mais comme cette année, les chalutiers ont déserté les bancs de Norvège, faute de poisson, mon rôle d'officier des pêches va s'arrêter là, et je le regrette beaucoup. D'ailleurs, mon remplaçant vient d'être désigné ... tout a une fin.



Environs de Reykjavik - les chutes de Gulfoss

*

Le 11 juin, après une traversée difficile par gros temps, le *Bourdais* se retrouve à Reykjavik, escale incontournable de la traversée. Fort heureusement, la météo s'améliore et nous permet d'effectuer une grande excursion à l'intérieur du pays, dans des paysages extraordinaires, en particulier de gigantesques chutes d'eau qui ont creusé un profond ravin dans le basalte noir. Après trois jours d'escale agréables, on reprend la mer pour se retrouver à Bergen le 17. Mais cette année, l'ambiance est différente : il n'y a plus aucun chalutier français en Mer de Barents, et tout le monde le sait ; la présence

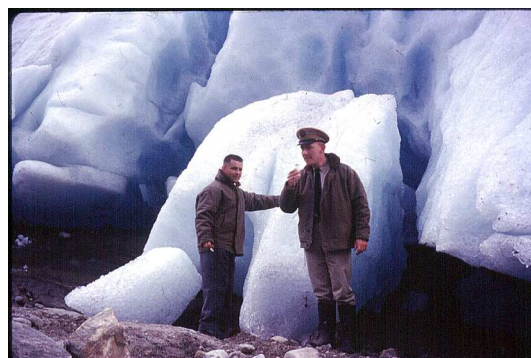
du *Bourdais* dans les mers arctiques ne se justifie plus que par une mission de renseignement, voire d'espionnage, et cela aussi, tout le monde doit s'en douter. Du coup, nos relations avec la marine norvégienne, jusque là amicales, se refroidissent sensiblement. L'accès au Spitzberg et même à l'Île à l'Ours nous est interdit. Manifestement, nous ne sommes pas les bienvenus dans le Grand Nord.



Norvège du Nord - le Kågsund

frontale, composée de roches glissantes comme des savonnettes.

Nous quittons Bodø le 25, sans programme précis jusqu'à l'escale de Tromsø qui marquera la fin de notre séjour en Norvège, le 28 juillet. Il faut donc tenir un mois sans escales exotiques et sans mission avouable, ce qui n'est pas réjouissant. Le bateau s'éloigne de la côte et sillonne la mer de Norvège et la mer de Barents, en faisant de temps en temps une courte escale de ravitaillement – ce qui permet tout de mê-



le glacier du Svartisen



Soleil de minuit au Cap Nord

me de recevoir un peu de courrier – à Hammerfest, Honningsvåg, Vardø et Kirkenes. Si encore il faisait beau ! Mais le temps est détestable cette année, il pleut presque tous les jours et il fait froid, bien entendu. Heureusement, le soleil revient à notre arrivée à Honningsvåg, ce qui nous permet d'admirer – enfin – le soleil de minuit au Cap Nord, un spectacle qu'il ne fallait surtout pas manquer.

Notre dernière patrouille se déroule aux limites des eaux territoriales soviétiques, ce qui provoque l'appareillage d'un escorteur de Mourmansk qui nous prend en chasse et nous rattrape au bout de quelques heures. On a augmenté de vitesse, mais cela ne suffit pas. Comme nous n'avons aucune liaison radio, l'escorteur nous demande – par pavillons du code international – quelle est notre route. Le commandant lui fait répondre, par le même moyen, que nous faisons route à l'ouest, ce qui paraissait évident. A la question suivante, "*quelle est votre destination ?*", on répond "*je ne comprends pas vos signaux*", ce qui ne trompe personne mais permet de gagner du temps. Au moment où



le Holandsfjord (vers 2h du matin)

nous entrons dans les eaux territoriales norvégiennes en direction du petit port de Vardø, notre prochaine escale, l'escorteur fait brusquement demi-tour, ayant sans doute deviné où on allait, ce qui n'était pas sorcier ! Je ne peux m'empêcher de penser que tout ceci manque un peu de cordialité et même de bon sens, car il n'est jamais intelligent de prendre les autres pour des imbéciles ... enfin.

Le 30 juillet, nous quittons définitivement la Norvège – que j'ai heureusement pu apprécier auparavant dans de meilleures conditions – et nous rallions directement Copenhague, notre dernière escale. Il fait beau, la ville est superbe, les environs charmants, tout se déroule bien, mais nous avons tous un peu hâte de nous retrouver chez nous désormais. Les dernières escales, c'est souvent comme ça.

Nous rallions Lorient le 8 août, deux ans exactement après mon arrivée à bord. Mon successeur, le LV de Bonet d'Oléon, embarque le 16 et je quitte définitivement le *Commandant Bourdais* le 19 août.

Ce bateau me laissera beaucoup de merveilleux souvenirs et quelques regrets : le métier d'officier des pêches m'a passionné bien que les conditions de son exercice n'aient pas toujours été excellentes. Un bâtiment de guerre n'est pas exactement fait pour cela. Et puis, les Saint-Pierrais, que le diable les emporte !

© Alain BECK - Avril 2004

