

Témoignage de Jean Paul Le Franc

Embarqué sur l'avisocorreur Commandant Bourdais

Comme second maitre infirmier campagnes 1971 – 1972

Trente mois de bonheur sur ce noble vaisseau

En 1970, j'étais affecté à l'hôpital des Armées « *Albert Calmette* » de Lorient au service de médecine. Mon travail consistait à faire de la paperasse au secrétariat de ce service et je dois reconnaître que ce n'était vraiment pas ma « *tasse de thé* ». Un matin en allant au courrier, je rencontre dans les couloirs de l'hôpital mon copain du cours de chouf **Daniel Provost**, second maitre infirmier sur le « *Commandant Bourdais* », qui venait déposer des analyses médicales. De fil en aiguille dans notre conversation, il me dit qu'il était en fin d'affectation et me demande si cela m'intéressait de le remplacer. Sautant sur l'occasion je lui répondis par l'affirmative (j'étais rentré dans la « *Royale* » pour être marin infirmier et non secrétaire administratif !). A son retour à bord il en a parlé au toubib, celui-ci a téléphoné aux hautes sphères du Service de Santé aux Invalides à Paris et 8 jours plus tard le marin arrivait sur ce noble vaisseau.

J'embarquai donc le 2 Octobre 1970, fier comme « *un caban* », heureux de cette affectation avec plein de souvenirs d'enfance dans la tête (mon père qui avait lui-même fait campagne à Terre-Neuve en temps que second mécanicien sur le « *Groenland* », m'avait conté pleins d'anecdotes sur la pêche à la morue, Terre-Neuve, la banquise, Saint Pierre et Miquelon etc.). De plus j'étais ravi d'en finir avec cette satanée paperasse.

Je n'étais pas un néophyte en saluant le pavillon en passant la coupée, car j'avais déjà « *bourlingué* », en 1966. À 20 ans j'avais fait le tour du monde, embarqué sur le Porte-Avions « *Foch* » avec la Force Alpha et en 1969 à la sortie du cours de quartier maitre j'embarquais sur l'Escorreur d'escadre « *Bouvet* » à l'escadre de l'Atlantique. De ce fait, je connaissais le travail de l'infirmier embarqué. Par rapport aux autres « *bateaux gris* » que j'avais connu, l'ambiance du bord était plutôt « *bon enfant* » voir pas très militaire, il faut dire que cet avisocorreur n'était pas comme ses confrères « *un bateau pointu* », il faisait l'assistance à la grande pêche, mission très différente des autres avisocorreurs. Mais n'allez pas croire que les marins du bord étaient des « *jeanfouiste* » malgré cette ambiance détendue, ils préparaient avec sérieux et compétences, qu'ils soient « *pontus ou mécanos* » le prochain départ pour les bancs. Le « *Bourdais* » se refaisait une santé à l'arsenal de Lorient entre 2 demi-campagnes car les coups de chien et les glaces ne lui faisaient pas de cadeaux dans les eaux du Labrador, du Groenland et de Norvège. Pendant cette période d'indisponibilité à l'arsenal, les boscos et les détecteurs devenaient des « *acharnés du piquage de rouille et du pinceau* » (tout ce qui bouge on salue et ce qui est immobile on pique et on peint en gris coque) sous l'œil vigilant de notre officier en second le lieutenant de vaisseau **Barré** « *le grand Max* » et son cri de guerre légendaire « *Mef les papas ça va barder* ». Les machines étaient révisées par les mécanos du bord assistés par les ouvriers de l'arsenal. Le restant de l'équipage avait lui aussi bien d'autres occupations, corvées, embarquement de vivres et de matériel pour le bord et pour les pêcheurs. L'« *agent postal* », car nous avions un agent postal pour les missions d'assistance, avait un nom prédestiné, notre facteur s'appelait **Cheval**. Il préparait les sacs postaux en vue de la distribution du courrier aux différents chalutiers et mettait en chauffe les tampons-dateurs pour les oblitérations des lettres et pour certains philatélistes. Un spécialiste aussi avait pas mal de boulot « *le coopérateur* » **Gérard Adnet**, sur ce bateau la coop était prévue pour le bord mais aussi pour les pêcheurs qui venaient se ravitailler en tabac, dentifrice, parfum et douceurs gustatives lors des mouvements avec les chalutiers, ils n'avaient pas grand-chose à bord surtout sur les chalutiers classiques. Caser les cartons dans la soute à munitions de 100 mm et les mailles vides n'étaient pas une mince affaire pour lui, mais bien souvent des âmes charitables venaient lui donner un coup de main. Bref tout le monde y mettait du sien, sans rechigner à la peine et si certains soirs dans les bistrotts de Lorient les gars laissaient « *échapper la pression* », le lendemain, même fatigués au réveil, ils étaient à nouveau au travail.

À l'infirmerie pendant cette période avant départ, nous avions aussi pas mal de travail. Visites d'embarquements et de débarquements, radioscopies, vaccinations compléments de stocks de spécialités pharmaceutiques etc. Le médecin écrivait à bon nombres de laboratoires pour avoir des échantillons médicaux que nous ne fournissait pas la pharmacie magasin du port et qui nous faisait bien souvent défaut. Le Service de Santé sur les Aviso-escorteurs est composé d'un médecin et d'un second maitre infirmier, sur le « *Bourdais* » l'équipe était renforcée pour cette mission d'assistance. Elle comprenait un médecin de 1^oclasse, Le **Docteur Raoul** qui fut remplacé pour la dernière demi-campagne 1972 par le **Docteur Le Moigne**, un dentiste aspirant du contingent **Jean François Pornon** qui fut remplacé pour la dernière demi campagnes 1972 par **Yves Lintanf** (cumulant sa fonction de dentiste avec celle d'adjoint à l'officier des pêches) et pour le personnel infirmier, un second maitre, moi-même et un quartier maitre, **Christian Maister** qui fut remplacé pour les campagnes 1972 par le matelot puis quartier maitre **René Dubos**.

Les locaux du Service de Santé sur le « *Bourdais* » étaient répartis de cette façon :

L'« **Infirmerie – Hôpital** » placée sur les aviso-escorteurs à l'avant du bâtiment, au niveau du pont principal sous le rouf mortier (ce qui nous obligeait bien souvent à démonter les néons de la salle de visite quand le service canon décidait de jouer à la guerre et de tirer au mortier ou au canon de 100 mm). Les inconvénients principaux d'être situé à l'avant du navire était le roulis mais surtout le tangage par mer forte ou à l'arrêt du bateau par le travers pendant les ravitaillements à la mer. Ces mouvements d'ascenseurs nous obligeaient à jouer les acrobates en suivant les balancements du navire pour faire une injection ou poser des points de suture et à ne pas oublier de caler le flacon de mercurochrome ou autres fioles dans les râteliers. Sinon bonjour les dégâts sur le sol de l'infirmerie.

Ce local comprenait :

« **Une salle de visite** » comprenant un bureau, une table d'examen pouvant servir de table d'opération avec une lampe scialytique, un petit placard avec des étagères râteliers, les 3 gros coffres blancs type marine contenant, le « M » les médicaments, le « P » les pansements, le « F » le matériel pour les fractures et un petit le « S » pour les stupéfiants, un évier inox avec une réserve d'eau stérile pour le nettoyage des mains, un appareil de radiologie, un appareil de stérilisation « *Poupinel* », « *un fluoxer* » petit appareil à anesthésie qui n'a d'ailleurs jamais servi malgré mon stage au bloc opératoire de Lorient et un microscope (appareil largement utilisé pour détecter les « *maladies vénésiennes* » pouvant être contactées lors de différentes escales). Mon code de déontologie m'interdit de citer des noms !

« **Une chambre pour les malades hospitalisés** » avec 2 bannettes superposées, un W.C, un lavabo et la seule baignoire douche du bord rarement utilisée qui fut transformée en placard contenant des spécialités pharmaceutiques.

« **Une chambre pour les malades isolés** » avec 2 bannettes superposées. Local exigu et bruyant par gros temps les paquets de mer cognant sur le rouf.

Autres locaux :

« **Le cabinet dentaire** » situé sous le pont principal au niveau du poste « P3 ».

« **Le poste « P3 »** poste équipage sur les autres aviso-escorteur qui était réservé pour les pêcheurs hospitalisés à bord et comprenait une douzaine de bannettes.

« **La soute infirmerie** » placée tout à l'avant du navire à coté de la soute peinture et à étoupes. Local humide malodorant ou était entreposé le matériel qui ne craignait rien.

Dans le bord était réparti les « *gouttière belliles* » à des emplacements fixés par le PC sécurité pour le relevage des blessés. Pour le développement des radios médicales et dentaires nous utilisions les bacs du « *Photax* » au labo photos à l'arrière.

Puis un matin ce fut le grand départ. Un « *au revoir* » de la main aux familles massées sur le quai du Péristyle pour les privilégiés du « *poste de bande* » alignés sur le pont en tenue de sortie. Les pauvres

mécanos descendus dans leur trou n'avaient pas cette chance. Les aussières larguées, en avant lente jusqu'à la base sous-marine, un « *garde à vous tribord* » au clairon pour saluer l'Amiral en passant devant *Kernével*, les machines montaient à 380 tours, le « *Bourdais* » traçait sa route pour rejoindre les bancs. En général au départ de la 1^o demi-campagne le bâtiment faisait une escale au Portugal ou en Espagne pour signer les accords de pêche avant de transiter vers le Nord.

Le « *Commandant Bourdais* » transitait vers Terre-Neuve pour rejoindre les chalutiers souvent dans une mer peu clémente en début d'année. En cours d'année il faisait 2 rotations appelées « *demi-campagne* ». La première de Février à Juin, la seconde de la mi-juillet à fin Septembre avec entre les deux une période d'indisponibilité pour travaux d'entretien et de réparation à l'arsenal de Lorient.

Pourquoi « demi-campagne » ? Selon certaines sources cela évitait à la marine de verser à l'équipage une « prime campagne ». Est-ce vrai ? Je ne le sais toujours pas à ce jour.

Sa mission se décomposait en 3 parties :

Assistance à la grande pêche, mission première, ravitaillement des chalutiers français en vivres, courrier et assistance médicale et aussi aux chalutiers d'autres nationalités ayant besoin d'aide.

Escales officielles : Escale de représentation de la France dans les pays du Nord.

Mission ionosphérique : Ecoute le long des côtes russes. Cette « *mission iono* » avait lieu en général en fin de 1^o demi-campagne et durait environ 3 semaines. Le bâtiment faisait escale en Islande à *Reykjavik* pour embarquer le personnel radio et détecteur prévu à cet effet. Quel était notre bonheur de manger des cerises mises dans leurs bagages. Les fruits de saison du maître commis aux vivres était le plus souvent « *pommes bananes* ». Les officiers marins profitaient de cette escale pour organiser une journée « *méchoui* » avec chants et monologues sur une petite île en face de la capitale.

Le « *Bourdais* » abandonnait momentanément les lieux de pêche et son rôle d'assistance pour ces missions de représentation et d'écoute au grand reproche de certains capitaines de chalutiers qui regrettaient de ne pas le trouver en ces moments sur zone. Autre problème : la banquise ! Etant prévu à sa construction pour les pays chauds, n'étant pas un brise glaces malgré son étrave renforcée, il ne pouvait rentrer dans le pack, les chalutiers devaient parfois contourner la banquise pour venir au point de ravitaillement.

L'assistance à la grande pêche

Le contact était pris avec les chalutiers pour un point de rendez vous, nous faisons route pour les rencontrer, les navires chalutant sur différents lieux de pêche, il fallait faire des sauts de puce pour les retrouver. A la diffusion du bord retentissait le « *poste de ravitaillement* ». Le personnel prévu à cet effet préparait le « *pass tribord* » pour mettre la mise à poste du matériel : préparation du dinghy, décrocher les filières, mise en place de l'échelle de pilote, débloquer le monte charge, répertorier et entasser sur le pass : vivres, coop ou matériel commandés par radio par les chalutiers sans oublier le sac de courrier tant attendu par les pêcheurs (avoir des nouvelles de la famille ou de la fiancée même vieilles de 2 mois était un réconfort pour eux). Le bâtiment stoppait et se positionnait de travers à la lame de façon à abriter le dinghy. Celui-ci était mis à l'eau le long du bord, ce n'était pas toujours facile de le maintenir en place car ses boudins avaient la fâcheuse habitude de se glisser sous la lice du bateau. Selon l'état de la mer, les mouvements de balancier dus au roulis étaient plus ou moins importants (à proximité de la banquise au Groenland nous avions l'impression au contraire d'être sur un lac tant la mer était calme). Capelés de leur brassière de sauvetage, la descente des boscos dans le dinghy se révélait parfois acrobatique, selon l'inclinaison du navire, ils montaient ou descendaient dans l'embarcation. Le chalutier ayant lui aussi stoppé à proximité du bord, les rotations du canot pneumatique pouvaient commencer. En début de campagne le commandant et l'officier des pêches prenaient place dans celui-ci pour rendre une visite de courtoisie aux capitaines et voir si tout allait bien à bord. Les chalutiers étaient ravitaillés par ordre d'arrivée, mais certains capitaines pressés (*le poisson n'attend pas*) envoyaient leur doris ou zodiac s'ils n'avaient que le courrier à prendre ou à déposer. Certains même demandaient à mettre leur courrier sur un autre chalutier qui leur donnerait

plus tard. Le dinghy au retour ramenait le courrier à poster et les pêcheurs malades ou blessés devant passer la visite et les renvoyait à leur bord si une hospitalisation n'était pas envisagée. Les malades ou blessés ne pouvant gravir l'échelle de pilote pour embarquer devaient être hissés au moyen du monte charge. Plus d'un s'est retrouvé le cul mouillé en arrivant à bord suite à un coup de roulis plus fort que les autres. Le « *Bourdais* » n'était pas toujours « *un supermarché-hôpital flottant* » de temps à autre il devait faire certaines réparations mécaniques pour les chalutiers mais aussi plus rarement envoyer ses plongeurs. Il est arrivé que le quartier maître **Bernard Salvadé** et notre bidel **Jean Claude Rubis** dégagent une fune ou un filin de chalut pris dans l'hélice dans une eau avoisinant 0°. Les pauvres plongeurs revenaient à bord transis de froid et devaient rester pas mal de temps sous la douche pour retrouver un peu de chaleur corporelle.

Pendant les ravitaillements le travail à l'infirmerie ne manquait pas. Beaucoup de pêcheurs venaient consulter pour des pathologies différentes. Des panaris contactés par des piqûres d'arêtes ou brin d'acier des funes, des plaies dues à un couteau qui dérape, des fractures dues au pont glissant ou gelé, des problèmes pulmonaires et cardiaques, certains pour fatigue généralisée. Le travail sur les bancs étant très dur surtout sur les *classiques*. Leur rythme de travail était de 12 heures sur un pont sans abris sous les embruns, la glace et la neige, à travailler le poisson suivi de 6 heures de couche, ceci pendant 5 mois. Sur les *rampes arrières* le rythme de travail était peut-être un peu moins dur, 6 heures de travail et 6 heures de couche. Le travail du poisson se faisait à l'abri dans l'usine sous le pont. J'ai vu des matelots légers ayant sur les poignets des boutons purulents appelés « *choux des bancs* » (irritation due au frottement du ciré quand ils énoctaient la morue dans l'eau glacée des bailles de lavage) pleurer lors de la désinfection de ces plaies. Les pêcheurs ne venaient pas à la visite en complet veston, ils quittaient bien souvent leur poste de travail et arrivaient à bord en ciré de travail et cuissardes imbibé de tripes de poissons. La coursive centrale et l'infirmerie dégageait alors une odeur de marée que la ventilation avait bien du mal à faire disparaître. Pour les soins dentaires, l'aspirant ne pouvait faire des soins continus et devait souvent se résoudre à pratiquer une extraction dentaire.

L'état sanitaire sur certains bateaux laissait un peu à désirer, le manque d'hygiène dû à la fatigue des hommes y était pour beaucoup (certains quittaient juste ciré et bottes pour dormir). Selon l'état du malade, il venait pour une simple visite médicale ou était hospitalisé à bord et regagnait son chalutier au ravitaillement suivant. Nous devions parfois quitter en urgence les bancs pour hospitaliser dans le port le plus proche un cas jugé sérieux. Nous avons aussi malheureusement dû nous dérouter pour amener à terre un pêcheur décédé suite à une crise cardiaque ou un suicide.

Accompagnant le médecin il m'arrivait de temps à autre d'aller à bord des chalutiers pour effectuer des soins ou aller chercher un blessé ne pouvant être transféré à l'infirmerie qu'avec l'aide de la gouttière de transport. J'ai pu constater avec quelle adresse nos boscos barraient le dinghy. La mer formée, pour rejoindre le chalutier ils naviguaient sur les crêtes des vagues, à certains moments dans le creux de la vague on ne voyait plus les navires, c'était très impressionnant, j'avais « *le trouillomètre à zéro* » Une autre fois drôle d'impression aussi de voir l'eau de mer des embruns geler sur mon blouson de mer. A la dernière rotation avec le chalutier, par tradition son capitaine donnait l'ordre de remplir le dinghy de poissons frais (morue, flétan ou autre poissons). Les cuistots nous mitonnaient un de ces pâtés de flétan maison. Un midi à notre table nous voyons le mousse nous déposer un plat de crevettes bien fraîches pour l'entrée. Posant la question à notre chef cuistot **Claude Barussaud** pour savoir où il les avait eues, avec un grand sourire il m'a répondu, cadeau des pêcheurs. Mais vu la taille des mailles des filets, pêcher la crevette au chalut il y avait un problème ! En fait un des cuistots en nettoyant le poisson sur le pass bâbord avait tout simplement trouvé ces crevettes dans leur estomac. Le banc de morue avait dû passer sur une concentration de crevettes juste avant d'être pêchées et celles-ci n'avaient pas eu le temps de les digérer.

Quand l'état de la mer ne permettait plus de faire mouvement avec les chalutiers, la « *bouée postale* » était utilisée. Cette fameuse bouée était un gros bidon étanche fermé par un couvercle boulonné, entourée de filet et lestée avec des bouées rondes pour assurer la flottaison. N'étant pas de grande contenance, seule le courrier ou le petit matériel pouvaient être mis à l'intérieur. Elle était larguée par l'arrière du bord et récupérée par le chalutier au moyen d'un croc. À son tour le chalutier postait ses

lettres et renvoyait la bouée par le même procédé. Dommage qu'un cachet bouée postale n'a pas été mis sur ces enveloppes, je crois qu'elles auraient de la valeur pour les philatélistes à l'heure actuelle.

« *Dame morue* » étant reine sur les bancs, les chalutiers se déplaçaient constamment selon la concentration de poisson et la flottille était bien des fois éparpillée. Quand certains traquaient celle-ci à Terre-Neuve, d'autres la pourchassait au Groenland. Quand le poisson devenait plus rare dans ces eaux, les pêcheurs montaient chaluter sur les côtes de la Norvège.

« *Le Révérend Père Yvon* » l'ancien aumônier des bancs embarqué sur le « *Saint Yves* », un des premiers navires d'assistance, ne s'était pas trompé en titrant son livre sur la vie des morutiers « *Les bagnards de la mer* ».

La vie à bord.

Notre vie à bord au service à la mer était le même que sur les autres bâtiments de la royale. Le rythme de travail se faisait par quart, jour et nuit, aussi bien pour le pont que pour la machine. Chaque journée avait son calendrier précis réglé par la feuille de service (branle-bas, poste de propreté, relèves de quart, poste de combat de vérification, exercices incendie etc.). Il y avait pourtant des exemptions de quart sur ce bateau, une caste à part appelée « *musiciens* », elle se composait de tous les « *bras cassés* » du bord, fourriers, secrétaires, maitres d'hôtel et infirmiers : leur spécialité n'étant pas assujettie au quart à la mer. Pour certains le quart se révélait parfois pénible. Il m'arrivait de temps à autre de monter à la passerelle supérieure quelques minutes pour prendre un bol d'air et de constater, par jour de grand froid quand la neige ou le grésil tombe, que ces pauvres veilleurs n'étaient pas à la noce, les yeux rougis à force de scruter la mer face au vent glacé et aux embruns malgré leur combinaison « *Bibendum* » ils étaient transis de froid, même si une âme charitable leur apportait de temps à autre un peu de thé chaud. Ils avaient souvent à la fin du quart le moral dans les chaussettes.

Il existe sur tous les bâtiments de la royale une hiérarchie, ce qui est normal. Selon les grades nous étions répartis par carré ou poste : carré pour le commandant et les officiers, poste pour les officiers-mariniers (maitres et second-maitres) et l'équipage. Chaque catégorie de personnel était un peu comme une famille avec, sa table, ses logements et ses usages. Il y avait un président qui la représentait auprès du commandant et un « *bidouric* » (le plus jeune du groupe) qui devait s'acquitter de certaines tâches : ne pas oublier les dates anniversaires, les tournées générales etc. Le logement et le carré du commandant étaient situés sous la passerelle, les officiers logeaient par chambres de deux en général, leurs repas étaient pris au carré officiers. Les officiers-mariniers étaient séparés en 2 postes, un pour les maitres et l'autre pour les second-maitres et se restauraient dans des salles à manger différentes. L'équipage était lui aussi réparti en plusieurs postes selon les spécialités (postes des mécanos, pontus etc.) dans différentes parties du bord et prenaient leurs repas à la cafétéria.

Étant second-maitre à cette époque, je logeais donc dans le poste prévu à cet effet. Un espace assez restreint à bâbord sous le pont principal contenant onze emplacements de 3 bannettes superposées que l'on appelait « *HLM* ». Le marin s'adapte à bien des situations, celle de dormir dans un poste à trente trois bonhommes ne nous dérangeait pas. Le rideau de la bannette tiré, on était chez soi, chacun veillait à respecter l'autre, malgré cette promiscuité. Des liens d'amitié et de camaraderie se sont créés, qui quarante ans plus tard sont toujours présents. Contrairement à ce que pourraient penser certaines personnes, notre vie en mer n'était pas monotone, même si quelquefois *untel* avait un *coup de blues*, les copains étaient toujours là pour le soutenir.

Notre salle à manger, située sur tribord au niveau du pont principal, était un espace de trente mètres carrés environ comportant 3 tables : la table des mécanos, celle des pontus et des bras cassés. La prise de ces repas se faisait en deux services. Le premier pour ceux qui prenaient le quart et le suivant pour le restant des second-maitres. Nous étions servis à table par *un mousse* (un appelé du contingent) **Jean Marie Levasseur** qui faisait fonction de maitre d'hôtel. Cette salle à manger ne servait pas uniquement aux repas, elle faisait aussi office de salle de distractions. Nous avions une télé noir et blanc qui ne fonctionnait malheureusement pas en mer et un tourne disques dont l'écoute des vinils était parfois laborieuse à cause du roulis. A chaque mission un grand concours de belote

était organisé, étalé sur plusieurs semaines, les parties étaient acharnées avec une pointe de rivalité entre mécanos et pontus. Pendant les transits quand la vie du bord devenait plus calme, des soirées loto étaient organisées, suivi en fin de soirée d'un buffet campagnard qui rencontrait un vif succès, accompagné bien des fois par nos musiciens. Soirées certaines fois un peu bruyantes ce qui dérangeaient les officiers logeant à proximité. En fin de mois en général un repas de fin de gamelle nous était servi grâce au reliquat du traitement de table accordé aux officier-mariniers. Les anniversaires étaient fêtés, la fête des pères non plus n'était pas oubliée. Le dimanche matin à quai, à l'heure de l'apéro, on pouvait faire son tiercé, l'hippodrome était en réalité une variante du jeu de l'oie. La course et les rapports avaient lieu l'après midi comme en France. En dehors de ces manifestations chacun occupait son temps libre à sa façon : lecture, maquettes parties de cartes, un matelot faisait même de la broderie.

Grâce à « *Radio Cdt Bourdais - RCB* », tous les soirs à l'heure du repas nous pouvions avoir les infos de métropole, des jeux radiophoniques inter-postes et des publicités mensongères bien souvent. Un jour, un second-maitre transfiliste **Jacques Dubuc**, eh oui ! notre Président, eut une idée de génie, mettre en place un feuilleton radiophonique. Quelle trouvaille, surtout avec le peu de moyens que nous disposions à bord. Ce fut une rude entreprise, que de travail mais aussi que de rigolades pendant les enregistrements qui avaient lieu au poste P3 ou à l'infirmerie. Après bien des soirées passées avec toute l'équipe à écrire le scénario, faire les voix, le mixage et les bruitages (il nous avait même entraîné à l'université Mac Guil à Montréal afin d'y chercher un vinyle de bruitage) le feuilleton était dans la boîte. « *Les bigorneaux en délire* » une histoire complètement loufoque (sabotage du pipeline de Whisky reliant St Pierre à St Jean de Terre-Neuve) qui était pourtant appréciée lors de la diffusion des épisodes chaque soir après les infos. Il y avait aussi la séance de cinéma du soir que nous passait le *photax* à la cafétéria équipage. Des films en noir et blanc assez anciens qui se coupaient régulièrement. Avec le roulis le projecteur bougeait sur son axe et l'image sortait de l'écran passant de bâbord à tribord ainsi que les têtes des spectateurs.

Une fois par an « *Frigolus* », l'empereur des mers arctiques montait à bord pour célébrer les cérémonies de baptême du « *Passage du cercle arctique* », concoctées par les anciens du bord. Les pauvres néophytes étaient parqués plage avant, costumés comme le veut la tradition puis dirigés vers la plage arrière, enduit de farine et autres ingrédients gluants, en rampant, sous l'œil vigilant et goguenard de l'évêque, des enfants de chœur et des gendarmes de la ligne, pour recevoir les onctions salées, l'hostie au piment, l'huile de foie de morue (provenance directe des chalutiers) et la soupe des bancs faite de tripes de poisson. Une fois rincés par les grandes pompes du bord, un thé punché était servi pour réchauffer tout ce beau monde. Pour clôturer cette journée une soirée récréative (sketches, chansons et monologues) avait lieu à la cafétéria.

Nos escales étaient diverses, réduites à quelques heures pour hospitaliser un pêcheur et du fait de la mission certaines devenaient routinières, Saint Pierre et Miquelon, Saint de Terre-Neuve et Hammerfest. Le « *Bourdais* » restait plus longtemps à quai lors des escales officielles.

Autres escales, autres plaisirs. Aller à la pêche aux bigorneaux et oursins sur l'île aux marins ou se balader dans la lande sur les hauteurs de Saint Pierre était aussi un réel plaisir. Celui de jouer à la pétanque sous le soleil de minuit à Hammerfest, ou de découvrir les paysages lunaires d'Islande avec ses champs de lave, ses geysers et ses chutes d'eaux. En Mai 1972, une de ces escales officielles était *Port Hamilton* aux Bermudes. Trois jours après avoir quitté le temps froid et la grisaille de Saint Jean de Terre-Neuve, nous étions sous des latitudes tropicales. Quel bonheur de faire le tour de l'île en mobylette louée pour l'occasion, de pouvoir visiter le parc aquatique et son zoo. Plaisir de courte durée, la semaine suivante nous étions de retour à Saint Pierre ou le commandant nous avait programmé, pour couronner le tout, une inspection de tenue sur le quai.

Retour sur Lorient

Quand les chalutiers débanquaient pour ramener à leur port d'attache leur cargaison de morue salée, le « *Bourdais* » lui aussi abandonnait les bancs et transitait vers Lorient. Le « *H.P.A* » (heure prévue d'arrivée) enregistré, même si nous étions un peu en avance, il fallait respecter l'horaire donné par la Direction du Port et au besoin faire des ronds dans l'eau avant de se présenter au port ou mouiller

sous Groix. L'arrivée avait lieu en général dans la matinée. Le branlebas du matin était différent de celui des autres jours, pas de clairon mais à la diffusion le « *Boudin* » de la légion suivi de musique pendant le poste de propreté. L'ambiance ce jour-là était plutôt bonne, pas de retardataires au lever. Sur les bannettes étaient rangé le sac et valises, souvenirs achetés au cours des escales. En deux mots la « *Terre était en vue* ». Comme pour le départ poste de bande pour les plus chanceux. Les remorqueurs de la DP nous poussaient vers le quai accompagnés par la musique du « *Bagad de Lann Bihoué* » sous le regard des familles impatientes retrouver les siens et les journalistes des canards locaux. Mais il leur fallait pourtant attendre que le Préfet Maritime ai salué le commandant pour pouvoir monter à bord. Les coursives alors prenaient une allure de *kermesse* puis au fil des heures, *salle des pas perdus d'une gare*. La feuille de service avait annoncée « *Service du samedi à terre* », le personnel quittait le bord encombrés par les sacs et bagages. Les moins chanceux, ceux qui assuraient le service du jour devaient attendre le lendemain pour descendre à terre. Certains portaient en permission d'autres quittaient définitivement le bord, en général les appelés du contingent. Au pied de la coupée nos amis les « *douaniers* » contrôlaient les feuilles de douane pour voir si le marin ne sortait pas plus de cigarettes ou alcool qu'autorisé.

La fin de l'assistance aux pêches

En 1972 la 2° demi-campagne débuta fin Septembre pour finir le 15 Décembre. Au cours de cette dernière le temps fut vraiment mauvais, le navire et l'équipage en souffrit énormément. Un mois environ après le départ, le commandant **De Kerros** nous informait à la diffusion du bord que le BSL « *Loire* » remplacerait le « *Bourdais* » pour les prochaines missions d'assistance. Celui-ci nous rejoignit sur les bancs peu de temps après. Le bâtiment reprenait ses missions d'avisos-escorteur colonial et serait basé à Diégo-Suarez à Madagascar. A son retour à Lorient il entra en grand carénage et subit pas mal de transformations, piste hélicoptère sur l'arrière, remaniement des postes équipage suppression du cabinet dentaire, bref la totale.

J'attendais mon ordre de débarquement qui arriva début Avril 1973. Je fus remplacé par **Serge Couzic**. Le 16 Avril 1973 je quittais le bord avec regret. Ma future affectation était l'Hôpital Sainte Anne à Toulon au secrétariat de *l'ESSAM-CERB* centre de recherche pour la plongée profonde. Une fois de plus je retrouvais cette fichue paperasse mais la c'est une autre histoire.