

*Entendez ci de saint Brandan  
Qui fut nez devers occident  
Qui VII ans erra par la mer  
Por plus douter Dieu et amer...*

**Kenneth White**  
*Le dernier voyage de Brandan*



# 1

## L'Atlantique

– Larguez l'amarre de pointe arrière !

L'ordre vient d'être transmis, de la passerelle, au lieutenant Breton, l'officier responsable du pont arrière, par le téléphone interne, il nous est ensuite hurlé pour couvrir le bruit des moteurs et le brouhaha ambiant.

Hé bien quoi ! N'est-ce pas ainsi que l'on démarre une épopée ? Le récit authentique d'un marin d'eau douce, d'un soldat qui n'en est pas vraiment un, d'un garçon à la moustache bien clairsemée qui ne peut guère encore prétendre à être un homme...

J'aurais pu commencer ce récit un peu plus tôt, à l'aube du mercredi 1<sup>er</sup> octobre 1975. Le jour où je montais dans le train à Châtellerault, la petite ville bien provinciale la plus proche de mon domicile, et que j'arrivais à la grande gare de Bordeaux Saint-Jean. Je tenais mon ordre d'affectation à la main droite et mon très léger sac à la main gauche. Je n'eus qu'à suivre le mouvement de la foule du matin pour sortir sans encombre du hall d'arrivée et trouver mon chemin. À la sortie, aucun risque de me perdre, je suis happé par un type en uniforme de marin. Il me désigne, d'un impérieux doigt pointé, le parking tout proche.

Nous attendons là, toute une flopée d'appelés, groupés bien serrés, comme un troupeau de moutons. Nous discutons de nos villes d'origine et nous recherchons, si parmi tous ces conscrits, ne se trouvent pas quelques « pays » sinon du même village, mais tout au moins de celui d'à côté. La marine recrute peu, et nous venons de pratiquement tout un grand quart sud-ouest de la France, je ne retrouve personne de Châtellerauld ou de sa région.

Nous nous ressemblons, gamins d'une vingtaine d'années où ne se distinguent que quelques figures plus matures, ceux incorporés après des études longues sont âgés de 25 à 30 ans. Rapidement, je grimpe dans l'un des bus bleu foncé de la marine, garés au fronton de la gare. Au fur et à mesure qu'un bus affiche complet, il s'ébranle, direction le centre de formation maritime d'Hourtin. J'apprécie ce transport en autobus, car souvent les transports de bidasses se déroulent en camions ouverts à tout vent, qu'il fasse beau ou mauvais temps, assis sur des banquettes de bois dur et inconfortables au possible.

Nous rejoignons Hourtin, une caserne cachée dans la forêt de pins landaise, au bord du lac éponyme. Elle est située à une cinquantaine de kilomètres au nord-ouest de Bordeaux et seulement quelques kilomètres la séparent de la côte de l'océan Atlantique.

À la fin de la matinée, quand je passe ma main sur mon crâne, j'ai la surprise, mainte fois renouvelée, d'y heurter une brosse dure, je viens d'être impitoyablement tondu bien ras. Le *bachi*, orné du bandeau « Marine Nationale », recouvre et protège désormais ma tête. Je m'adapte aussi à l'uniforme de travail, en denim encore apprêté. J'erre dans la grande cour, un, parmi un bon millier de gamins. Maintenant, c'est sûr, j'ai bien quitté la vie civile.

Je passe quatre semaines à Hourtin pour m'instruire au b.a.-ba du troufion de base, marcher au pas, saluer, courir dans les bois et les dunes. J'y suis nourri d'une bouffe dégueulasse un jour

et immonde le lendemain, c'est selon. J'apprends à dormir dans d'immenses dortoirs bruyants, où règnent la promiscuité, les odeurs corporelles intenses, les ronflements sonores, les grincements ou couinements incessants des lits métalliques superposés, hors d'âge et branlants. Ces semaines se déroulent dans l'insouciance et les pitreries de gamins de vingt ans, à la fin des années hippies.

Pour moi, l'armée ne constitue pas un choix, mais une obligation avec laquelle je juge préférable de composer, à défaut de l'accepter. Je ne suis pas de taille à contester, à la lutte du pot de terre contre le pot de fer, je perdrais à tous les coups. Le gagnant est déjà désigné et il est si simple, si rapide, pour le rebelle ou le petit caïd, juste sorti de sa campagne, de s'y faire rincer, essorer, broyer et d'en ressortir annihilé. Celui-là a dû ravalier, refouler, au plus profond de lui-même, toute sa haine de la chose militaire, toute son aversion pour ceux qui marchent au pas cadencé. Le traitement infligé permet même d'en retourner certains, comme une vieille carpette. Je l'ai vu de mes propres yeux, vu et vécu ! Moins de quatre semaines ont suffi pour transformer un jeune gars, anarchiste et récalcitrant, en un volontaire pour les commandos de fusiliers marins. Sans doute ignorait-il alors sa vraie vocation ?

J'aurais pu commencer ma petite histoire encore plus tôt, deux années auparavant, lorsque j'ai effectué mes trois jours à Limoges, au centre d'incorporation de la région militaire dont dépend Poitiers. Ce centre de sélection où je fis le choix, délibéré, de demander à servir dans la marine et à être embarqué, pour la durée de mon service national obligatoire d'un an. Rien dans ma courte vie passée dans la campagne poitevine ne m'y prédestinait ou ne m'y destinait.

Mais revenons à nos cordages...

Ce mardi 30 mars 1976 en soirée, l'Amyot d'Inville s'est déjà légèrement écarté du quai des avisos de l'arsenal militaire de Lorient, sa proue pivote lentement. La pesante aussière en pointe arrière, reliant encore la poupe au quai, vient de tomber avec un grand flocc, dans les eaux noires, froides et guère ragoûtantes du port. Eaux que rendent plus fangeuses et troubles les deux puissantes hélices quadripales du navire, qui les brassent et les malaxent pour décoller la lourde masse d'acier du mouillage. Je peste intérieurement. L'aussière, dégoulinante, barbouillera le pont et souillera la soute aux cordages de toute la boue ramassée dans le Scorff, la rivière qui baigne le port, quand elle sera hissée à bord et enroulée sur son touret. J'en serai quitte, encore une fois, pour nettoyer toute cette boue nauséabonde, bien après que le poste d'appareillage soit terminé pour le reste de l'équipage.

J'émerge à mi-corps de mon cagibi par l'étroite écoutille, les pieds bien assurés sur l'échelle métallique. Ce local, exigü, situé complètement à la poupe, sert à entreposer les tourets des aussières, mais aussi tous les types de filins nécessaires sur un bateau. La liste est fournie des différents modèles, des gros, des petits, des courts, des longs, des défenses et des pare-battages de toutes tailles et formes, pour protéger les flancs du bateau le long des quais et bien d'autres équipements encore. Au moindre rayon de soleil, ce cagibi de tôle devient une véritable étuve, la chaleur exhale les odeurs de chanvre, de goudron et toutes les puanteurs des vieilles marées, remontées avec les amarres à chaque mouvement dans un port.

Ma position, au ras du pont métallique, me donne une magnifique vue sur la forêt de jambes des marins. Vêtus de leur grande tenue, ils s'activent sur la plage arrière, à la manœuvre d'appareillage, sous le commandement du lieutenant Breton (enseigne de vaisseau de première classe). Le seul petit avantage

de mon poste d'appareillage, c'est qu'il n'exige pas de porter sa tenue de sortie et de faire attention à ne pas la souiller, pour pouvoir ensuite sortir en ville.

À la manœuvre, uniquement des hommes, les premières femmes ne seront embarquées que quelques années plus tard. Sur les avisos, les premières à bord seront des officières. La modification des dortoirs et des sanitaires, pour accueillir des matelots féminins, est difficile à concevoir dans un espace aussi exigu.

De mon trou à rats, à la poupe, je regarde notre embarcation s'éloigner, d'abord lentement puis de plus en plus rapidement des quais. L'équipage au grand complet se tient aligné le long du bord, impeccable dans leurs uniformes d'hiver, sur tous les ponts et passavants, de la proue à la poupe, comme il est d'usage pour saluer un grand départ. Du débarcadère, quelques familles et amis présents agitent leurs mains. Non, aucun mouchoir ne s'agite, nous ne partons pas pour très longtemps ni pour une quelconque mission dangereuse, sur un théâtre de guerre, il n'en existe d'ailleurs pas, en 1976. Le dernier sifflet, ces longs coups de sifflets des gabiers qui règlent les appareillages, s'est éteint. De loin maintenant, je vois les familles regagner la sortie de l'arsenal en papotant et les officiers leurs véhicules de service, garés à proximité.

Personne ne me regarde partir ce jour-là, sur le quai, Lorient est bien trop éloigné d'Archigny et Jean, mon père est bien trop occupé à la ferme. Nous sommes en mars, à l'époque des labours, il n'a pas de temps à perdre et ce n'est pas la première fois que je m'absente pour de nombreuses semaines. J'avoue, je ne reviens pas très souvent à la maison depuis mon embarquement, une fois par mois, environ. L'armée m'a notifié mon appel pour effectuer mon service militaire en octobre dernier. J'avais procédé à la résiliation de mon sursis, dès la fin de mes études d'électronique à Tours. J'ai intégré l'Amyot d'Inville en décembre et j'y suis

matelot spécialisé Détecteur Anti Sous-Marin (DeASM).

Le ronronnement de la machine s'accélère, le panache que crache la cheminée s'épaissit et se noircit, quelques escarbilles retombent sur le pont arrière. Nous naviguons maintenant au milieu du chenal, salués par les sirènes et sifflets des autres unités présentes au port. À quai, sont amarrés, ce jour-là, le Drogou, le suivant de nos *sister-ships*, ainsi que la frégate de Grasse et l'avisos-escorteur Protêt. Ils sont encore en construction, mais ils naviguent déjà pour leurs essais en mer.

Du Scorff, nous accédons à l'estuaire du Blavet, Locmiquélic disparaît derrière nous et nous nous engageons entre Port-Louis et Larmor-Plage. Seule l'île de Groix nous sépare et nous protège de l'océan. Les aussières sont maintenant lovées sur leurs tourets, le local est propre, bien rangé, tout est bien arrimé pour m'éviter de retrouver un monceau de cordages emmêlés au prochain appareillage. Je verrouille soigneusement l'écouille, mais je n'arrive toujours pas à quitter le pont arrière.

Dans le frais de cette soirée de fin mars 1976, je regarde la terre s'éloigner lentement. Ce n'est pas la première fois que je prends la mer, c'est vrai, mais aujourd'hui nous partons pour deux mois et demi de navigation autour de l'Atlantique. Nous partons pour tester la tenue en mer, la fiabilité des équipements, et les aptitudes de l'Amyot, comme nous appelons constamment, entre nous, notre bâtiment. C'est la première fois de ma courte vie que je pars aussi longtemps et aussi loin. Je peux bien le dire, je m'en trouve tout excité !

L'Amyot d'Inville porte le numéro de coque F782, il est nouvellement sorti des arsenaux de la Royale, comme on nomme toujours la Marine Nationale Française, plus de deux cents ans après avoir guillotiné Louis XVI. Ce nom pourrait aussi venir du fait que le ministère de la Marine et son quartier général étaient installés rue Royale à Paris. Il est le deuxième avisos de la classe

Estienne-d'Orves, type A69 à être construit : ce type de bâtiment est spécialement chargé de la lutte anti-sous-marine à proximité des côtes comme en haute mer. Une vingtaine d'unités de ce modèle seront fabriquées à Lorient, en comptant les quelques-unes destinées à l'exportation. Sa mise à la mer, toute récente, date de novembre dernier, juste quelques jours avant mon embarquement à bord.

24 nœuds et 1 250 tonnes, je suis fier d'y être matelot ce soir-là.

Il part effectuer sa « TLD », Traversée de Longue Durée avant de prendre son service définitif dans la flotte, pour nous, ce sera le port de Brest, en septembre.

Il n'est pas le premier navire de la marine française à s'appeler ainsi, un premier aviso-dragueur colonial sorti en 1948 et désarmé en 1966, l'avait déjà porté. Il tire son nom de quatre frères qui se sont illustrés pendant la Seconde Guerre mondiale dont trois sont morts, tués au combat ou en déportation. L'un des trois disparus était capitaine de frégate dans les fusiliers marins.

Bientôt, nous doublons l'île de Groix puis Belle-Île-en-Mer et devant nous s'ouvre l'immensité de l'océan Atlantique. Nous filons maintenant à la vitesse de croisière, environ treize nœuds (vingt-quatre kilomètres par heure), route au sud-ouest à travers le golfe de Gascogne, en direction du cap Finisterra, l'extrême pointe ouest-espagnole sur l'Atlantique.

Nous aurions dû partir la veille, mais une avarie de dernière minute, sur l'un des bossoirs, ce truc en forme de grue qui sert à mettre à l'eau et à hisser la vedette à bord, était en panne. Ces heures gagnées avaient été mises à profit pour effectuer quelques retouches de peinture, l'occupation habituelle du marin avec le lavage et le grattage.

Ne dit-on pas d'un marin qu'il salue tout ce qui bouge et

qu'il peint le reste ?

Les ouvriers de l'arsenal n'avaient quitté le bateau qu'au dernier moment, lorsque la coupée fut amenée sur le pont arrière. Ils travaillèrent jusqu'à l'ultime minute : serrer un dernier boulon, attacher un dernier câble ou vérifier une dernière fois une étanchéité.

Je m'aperçois que je suis maintenant seul sur le pont, je commence à prendre froid et je me décide à rentrer. Je dois déverrouiller, en tournant le volant, la lourde porte d'accès, systématiquement fermée en mer et je plonge dans la tiédeur des entrailles. À l'intérieur, le bruit des moteurs s'assourdit, mais les vibrations et les tremblements persistent. Si d'ordinaire l'ambiance des couloirs, en mer, est plutôt calme et feutrée, ce soir la fourmilière s'active, des marins déambulent, sans trop de raisons, dans les coursives et les entreponts. De leur pas chaloupé, ils s'évitent de justesse, se frôlent et se croisent, un large sourire aux lèvres. Ils s'interpellent joyeusement et bruyamment, pour pas grand-chose, pour rien, pour le simple plaisir de s'entendre parler. L'excitation du départ n'est pas encore retombée et pour beaucoup, dont je suis, ce long voyage constitue une première.

Plusieurs semaines avant le grand départ, l'activité à bord s'était nettement accélérée pour tous, depuis le pacha, le commandant du navire, jusqu'au dernier des matelots. La frénésie était aussi descendue au poste 2, le repaire des marins de pont, les gabiers, canonniers, missiliers, détecteurs, radios... et des services transversaux, les cuisiniers, secrétaires et infirmiers. Tous les membres du personnel qui devaient quitter le bateau avant deux mois révolus sont débarqués et remplacés par des nouveaux. Parmi eux, un appelé est arrivé dans notre poste d'équipage. Ses notions d'hygiène laissaient fortement à désirer, il était très fâché avec le savon et il portait un uniforme

particulièrement gras et souillé. Incommodés par les relents nauséabonds qu'il dégagait, ses voisins de lit n'ont pas tardé à se manifester. Ils l'ont tout d'abord traîné, manu militari, sous la douche, et frotté très énergiquement, et là nous pouvons leur faire confiance. Il en est ressorti aussi propre qu'un sou neuf et écarlate. Mais rien n'y fit, et comme il ne changeait absolument pas ses habitudes, il fut tout simplement débarqué. Ses collègues les plus proches de la chambrée ont alors crié :

– Bon débarras !

La vie collective à bord d'un navire, plutôt exigu et densément peuplé, s'apparente à la cohabitation de sardines dans leur boîte, ce n'est pas toujours évident. Si en plus un type, même un seul, dans le poste d'équipage, ne respecte pas un minimum d'hygiène, une once de responsabilité, l'atmosphère devient aussitôt invivable ! Heureusement, la hiérarchie se montre attentive et elle sait prendre les mesures adéquates.

En début d'année nous avons embarqué un super cuisinier, avant qu'il soit convoqué pour son service militaire, il travaillait dans un grand restaurant parisien. Il n'a pas fait long feu à bord. Il fut très vite repéré et récupéré pour œuvrer à Paris, dans un ministère quelconque ou même à l'Élysée. À cette époque, leurs cuisines regorgeaient de ces appelés, sortis des meilleures écoles ou des plus réputées des tables étoilées, une main-d'œuvre très bien formée, super-compétente, corvéable à merci et vraiment pas cher payée. Tant pis pour nous, les pauvres matelots lambda !

Marc Chéraud, le nouveau cuistot le remplace, il est très différent et présente deux facettes qui pourraient paraître bien antagonistes. D'une part, nous louons son sérieux et son courage dans son boulot à la coquerie où nous avons la chance d'avoir deux bons coqs à bord. En même temps, appelé, il entend passer son année de service militaire sans trop s'en faire. Il est pour moi, un excellent copain, gai compagnon de sortie à Lorient ou aux

escales et grand amateur de farces, de celles qui nous font très souvent glousser au poste 2.

Son attitude me rappelle la *goëlle*, la mouette rieuse en langage marin. Sa devise pourrait s'écrire « ce n'est pas parce que l'on n'a rien à dire qu'il faut fermer sa gueule ! », il n'arrête jamais de nous chambrer. Ses rires en cascades annoncent de loin sa descente au poste d'équipage, ils précèdent l'apparition d'une bouille hilare, des cheveux châtain clair, raides comme des baguettes de tambour, toujours ébouriffés et de son regard rieur bleu. Ils nous promettent l'arrivée de la prochaine connerie. Petite anecdote, pas si anodine : il reçut la proposition, à l'escale de Fall-River aux États-Unis, du propriétaire du grand restaurant le White's où nous aurons l'honneur d'être invités à dîner, de revenir dès son année de service militaire terminée, pour y tenir les cuisines. Il n'y a pas donné suite, d'ailleurs après son retour à la vie civile, il est devenu éducateur sportif dans un centre pour handicapés.

La longue queue des matelots se tasse le long de la coursive principale de la porte de l'infirmerie jusqu'à la porte des cuisines. À la queue leu leu, nous attendons notre dernière piqûre, à savoir l'injection de la seconde dose de vaccin contre le choléra, la première nous fut administrée la semaine précédente. Le sorcier du bord, autrement dit l'infirmier, fait attention de ne pas me faire trop mal, je signale que nous fréquentons le même poste d'équipage. En janvier, à l'infirmerie de l'arsenal, nous avons reçu en trois injections rapprochées, les différents vaccins contre la variole, la fièvre jaune et le rappel pour le cocktail TABDT, c'est-à-dire Typhoïde A et B, Diphtérie et Tétanos. Les injections sont réalisées à la chaîne, à plusieurs centaines de marins, par des infirmiers aux dons de piqueurs plus ou moins affirmés. Chacun, dans la file, torse nu, attend patiemment son tour. La dernière piqûre m'a laissé le bras endolori pendant deux ou trois jours

alors que d'autres s'écroulaient, quelques heures plus tard, et rejoignaient l'infirmerie pour quelques heures ou plus.

Par groupes, tous les novices, nous nous rendons chez les fourriers de l'arsenal, où sur place, nous procédons aux essayages de nos uniformes pour une campagne en zone tropicale et en particulier ceux en coton blanc. Bien que je ne sois guère militariste ; souvenons-nous, nous sommes à l'époque du Larzac et du conflit entre les paysans locaux emmenés par José Bové et l'armée, au sujet de l'agrandissement d'un camp d'entraînement ; je préfère porter cet uniforme dans une ville étrangère et inconnue, plutôt que de devoir me balader, les froides nuits d'hiver, dans des bois, avec un fusil, quelque part dans l'est de la France.

J'y reçois aussi la tenue « coloniale » avec le short long et les chaussettes blanches montantes. Cet uniforme me déplaît fortement, me promener en vaste short avec de grandes chaussettes, c'est ressembler aux vieux coloniaux anglais. C'est vraiment inacceptable pour le jeune gars de vingt ans que je suis en 1976. Nous traversons alors la pleine époque des pantalons « pattes d'éph », bien serrés à la taille et aux fesses, de vrais moule-burnes et des chemises satinées au col pelle à tarte aux couleurs vives de John Travolta.

Nous passons nos journées à embarquer et à essayer de trouver la place suffisante pour tout ce dont un bateau de guerre, partant en mission pour plusieurs mois, peut nécessiter. Pièces de rechange, palettes de peintures diverses et variées, monceaux de bois de charpente et de ferrailles pour d'éventuelles réparations, outils les plus bizarres, s'entassent dans toutes les armoires et réserves, y compris dans la prison. La nourriture arrive maintenant jusqu'au plafond des cambuses et des chambres froides et au dernier moment, les ultimes cageots de produits

frais sont stockés dans un coin de la cafétéria de l'équipage. Je n'oublie pas les nombreuses touques, ces tonnelets en plastique résistant, d'une vingtaine de litres, elles contiennent tout le vin nécessaire au maintien du moral des marins et je ne connais pas beaucoup de buveurs d'eau à bord. À bord, nous bénéficions, uniquement aux repas, d'un tafia rouge bien costaud, au moins du treize ou quatorze degrés ! C'est du Corbières, de l'époque où l'on fait pisser les vignes dans le Sud, si je me rappelle l'étiquette. Un vin bien fort en alcool pour qu'il ne tourne pas rapidement en vinaigre avec les mouvements permanents d'un bateau ballotté par les vagues.

À quelques kilomètres de Lorient, en amont de la rivière, nous nous amarrons au quai, face à l'entrée du dépôt souterrain des munitions de la marine, la Pyro. À peine arrivées, les différentes équipes se mettent immédiatement en branle, pour moi, c'est l'embarquement des obus du canon automatique, installé sur la plage avant du bâtiment. Chaque munition est descendue, manuellement, une par une, avec un palan et un bout. La corde n'existe pas dans la marine, excepté celles de la cloche et du pendu.

Un court moment de relâchement et au travers des épais gants de cuir je vois le bout en chanvre filer et accélérer entre mes paumes. Je serre les mains aussi fort que je peux et même les dents, j'ai conscience que le cuir se délite sous l'effet du frottement intense. Mes paumes deviennent brûlantes et douloureuses, je sens ma peau s'arracher. Ouf ! le bout se bloque et je reprends la maîtrise de la descente. Quelques mètres sous mes pieds, en route vers la soute à munitions, se balance l'obus de marine de 100 millimètres dans sa gaine, un long tube d'environ 24 kilogrammes que j'ai failli laisser échapper par mégarde.

Pas question de le lâcher ! Même en l'absence de sa fusée, le risque existe. Ce matin, nous en avons bien 500 à descendre et

rapidement, car la marée haute ne va pas durer et nous devons vite regagner le port avant de nous retrouver sur le flanc dans la rivière.

Je profite d'un relais entre matelots pour réparer sommairement mes gants avec un chiffon. Par chance, ce sont les derniers obus et je suis heureux quand c'est fini, il ne me reste plus qu'à passer à l'infirmerie, pour soigner mes pauvres mains.

Pendant ce temps, d'autres équipes embarquent les roquettes anti-sous-marines, un concentré de 300 kilogrammes d'explosifs et de carburant propulseur. La soute arrière en contient une bonne trentaine, deux ponts en dessous du lance-roquettes. Nous devons aussi insérer dans leurs tubes les quatre torpilles, de belles bêtes d'une tonne chacune. Les deux caissons, pour les missiles Exocet mer-mer à longue portée, resteront vides, je n'ai d'ailleurs jamais connu cet armement sur l'Amyot. Nous transportons les dernières caisses d'obus des canons de vingt millimètres antiaériens et quelques munitions pour les armes légères du commando de débarquement avant de revenir au plus vite à l'arsenal avant la marée basse.

Pour compléter notre bombinette, j'allais oublier les 138 tonnes de gazole, elles remplissent à ras bord les grandes cuves en fond de cale, pour alimenter nos deux puissants diesels de 6 000 chevaux chacun. Chaque moteur dispose de douze cylindres en ligne, de 400 millimètres de diamètre chacun, impressionnants quand on pénètre la première fois dans la salle des machines, surtout à pleine vitesse. Nous possédons une douzaine de jours d'autonomie à la vitesse de croisière de quinze nœuds et bien plus à douze ou treize nœuds.

Ça y est, notre bombe flottante est maintenant parfaitement au point !

Nous concentrons tous ces explosifs ou carburants sur les 80 mètres de long que fait le navire de sa proue à sa poupe et sur ses dix mètres de large. Un tout petit obus bien placé, une

réaction en chaîne malheureuse et nous pourrions ainsi intimement participer à un immense, magnifique, unique et définitif feu d'artifice. Plus prosaïquement, sans que soyons engagés dans un combat et en période de paix, le danger reste important. Un petit feu qui se déclare dans un endroit caché du bateau, et des petits recoins, nous en avons beaucoup et alors, ce tout petit feu, trop tard connu et maîtrisé, se communique subrepticement, via les câbles et les gaines, aux explosifs. Boom !

Les jours suivant le chargement, je cogite souvent. La nuit, éveillé, j'écoute attentivement si je ne perçois aucun bruit suspect, si tout va bien à bord. Petit à petit j'oublie et m'en soucie de moins en moins. Néanmoins si ensuite on n'y pense plus beaucoup dans la journée, je constate qu'il est inutile de nous motiver lors des forts nombreux exercices d'incendie. Nous ne sommes jamais avertis, si la sirène nous appelle pour se former, ou pour un feu réel. De jour comme de nuit, tout le monde court, sans perdre un instant, rejoindre son poste, pour acquérir les automatismes et le savoir-faire nécessaires, la survie de tous en dépend.

L'océan est calme ce soir, c'est suffisamment rare dans le golfe de Gascogne pour le souligner. Je prends mon premier service à la mer à quatre heures du matin à la barre. Le poste du barreur est situé dans une sorte de cuve, juste en dessous des fauteuils du pacha et de l'officier de quart. Mon nez se trouve ainsi à la hauteur de leurs chaussures, au plus près ! Au moins, je vois s'ils ont bien ciré leurs souliers et sentir s'ils ont lavé leurs pieds ! Cette disposition permet de bien entendre les ordres qu'ils me transmettent. Mal réveillé, après cette courte nuit, j'éprouve beaucoup de difficultés à tenir la barre droite et le cap du bateau constant. Enfin, ce que nous appelons la barre, c'est un petit *joystick* de quinze centimètres, pas très compliqué à manœuvrer. Il suffit de le pencher doucement d'un côté ou de l'autre pour que

les énormes vérins fassent pivoter le safran. Avec un retard de quelques secondes, le bâtiment commence à tourner, d'abord imperceptiblement puis de plus en plus vite.

Le vrai métier du barreur consiste à anticiper les mouvements, la force du vent dans les superstructures, le courant marin sur la coque et à agir par légères touches pour garder le bon cap en restant bien en ligne droite. L'indicateur de l'angle que fait la barre avec l'axe du navire complète l'équipement. La barre orientée à l'angle maximum de trente degrés, le bateau se met à gîter rapidement et fortement en pivotant. Gare à tout ce qui traîne sur les tables et à tout ce qui n'est pas bien arrimé.

Sur le gros compas, les chiffres indiquent le cap suivi et tournent dans un sens ou dans l'autre sous la loupe. La nuit, quand je commence à somnoler, ne captant même plus les ronronnements des moteurs, les craquements de la coque et le bruit des flots contre la tôle, les chiffres défilent, inlassablement, et finissent petit à petit par m'hypnotiser. Ma vision se dédouble, l'instrument devient un objet mouvant, je papillonne, je ferme les yeux, un court instant, pour me reprendre et je les frictionne vigoureusement. Je bâille à me décrocher la mâchoire et je rectifie le cap, le plus doucement possible, pour que le chef de quart ne remarque pas mes errements. Je jette un coup d'œil sur la pendule et ses satanées aiguilles qui refusent d'avancer.

En cas d'avarie de la barre de la passerelle et en dernier recours, une grande roue manuelle en bois, comme celle figurant sur les photographies des vieux voiliers, est manœuvrable à l'arrière du bâtiment. Avec cette barre, dès que le bateau atteint une certaine vitesse, deux matelots ne sont pas de trop pour la manœuvrer !

Le deuxième de mes postes en mer consiste à tenir le chadburn, le transmetteur d'ordres aux machines, le poste le plus reposant du quart. Assis sur une étroite banquette, à côté du

barreur, mon unique activité est de transmettre les différents ordres du chef de quart à la salle des machines. À ma disposition, ce n'est plus le manche que l'on bascule plus ou moins d'un côté ou de l'autre, mais des séries de boutons et un interphone. Ensuite, dès que la réponse est reçue, je dois la retransmettre à l'officier de service, assis dans le fauteuil, au-dessus de moi. En dernier ressort, si tous les autres systèmes sont en panne, il reste le bon vieux tube en cuivre, comme au temps de la marine à voiles.

De nuit et en plein milieu de l'Atlantique, très rares sont les changements de rythmes des moteurs, en dehors des exercices. De nombreux quarts se déroulent sans rien avoir à transmettre. La journée se passe à discuter à voix basse avec le barreur et la nuit à somnoler, celui-ci te réveille si besoin, d'un léger, ou pas, coup de pied dans les tibias !

Après le petit déjeuner, l'océan bouge un peu plus, un tout petit peu plus, nous prenons la houle en plein travers et le navire roule bord sur bord, quelques degrés de part et d'autre. Pour moi, pauvre terrien, c'est suffisant pour me rendre malade, je ne suis et je ne serai de toute ma carrière de matelot, qu'un marin d'eau douce. À chaque sortie en mer, à peine celle-ci clapote-t-elle légèrement que je ne me déplace plus qu'accompagné de mon seau en plastique de couleur vive, un grand seau de dix litres, nous ne possédons que cette taille en stock. Je suis bien connu de tout l'équipage pour ma propension à vomir régulièrement, dès que l'on prend la mer. Comme j'effectue mon boulot, on me fiche néanmoins la paix.

Phénomène bizarre, après un exercice en haute mer où je me suis fait copieusement brasser, aussitôt que le bateau double Belle-Île-en-Mer et pointe son étrave en direction du port de Lorient, je reprends vie et je recommence à déambuler dans les coursives, beaucoup plus à l'aise, quel que soit l'état de l'océan...

Comme d'habitude et à chaque sortie, ce matin n'a pas été différent et je cours me vider l'estomac dans les toilettes, lors du nettoyage du poste d'équipage. Rapidement, les avisos de la même classe que l'Amyot ont acquis la solide et guère enviable réputation de se comporter comme de vrais bouchons sur l'eau. Les mouvements, à la passerelle, le pont le plus haut sont encore amplifiés.

L'apprentissage du marin peut se montrer rude. Quelques mois plus tôt, un matelot bien malade, lors de son service à la barre et par une mer un peu forte, n'avait pas pensé à prendre son seau avec lui. Il sortit, en catastrophe, hoquetant, la main sur la bouche, il bouscula l'officier de quart et ouvrit la porte donnant sur l'aileron. Il arriva juste à temps pour vomir son déjeuner, mais tout lui revint en pleine figure, par la grâce d'une rafale ! Il n'avait pas pris le temps, auparavant, de regarder de quel côté du bateau venait le vent... Quand il réintégra la passerelle, ses camarades, sans aucune compassion, lui lancèrent quelques quolibets. Bon, je sais que cette histoire peut vous paraître particulièrement sordide, mais que voulez-vous ? C'est ainsi la vie à bord.

Le second membre d'équipage, le plus sujet au mal de mer, se nomme Whisky, le chien du bord. Il tient vaguement du cocker avec sa couleur fauve et ses poils courts, mais ils n'ont pas le soyeux des poils de sa race, ils sont bien plus rêches. Sa tête et ses oreilles doivent appartenir à une espèce différente, indéterminée et indéterminable. Il est apparu il y a quelques mois sur l'Amyot. Il errait, jeune chien, plus tout à fait un chiot, maigre, le pelage terne, méfiant, dans l'arsenal de Lorient. Il trouva à bord de l'Amyot, tout à la fois une gamelle bien remplie, un coin pour dormir en sécurité et des caresses au poste 2 où il élut domicile.

Je le retrouve de temps en temps, vautre sur ma bannette, le lit du marin, mon seul et minuscule espace privé à bord, mon terrier, mon antre et mon repaire. La bannette se résume à une

toile, plus ou moins tendue, sur un cadre métallique d'environ soixante centimètres de large et fermée par un rideau qui en assure une intimité bien relative. Une fine paillasse, un oreiller, une ou deux de ces couvertures marron de l'armée en laine rêche et une lampe individuelle complètent cet ameublement spartiate et c'est tout ! La tenir bien bordée, les couvertures au carré, relève de l'art. La mienne est située au ras du sol, deux autres me surplombent et trois de plus occupent le vis-à-vis, de l'autre côté de l'étroit couloir. Je vis dans un compartiment couchettes de seconde classe d'un train de nuit.

Heureusement, les six locataires du box ne se couchent ou ne se lèvent jamais en même temps, l'espace est bien trop restreint. Même à deux, pour nous équiper, nous évitons les gestes amples, tout en nous adossant à un montant, pour ne pas tomber avec le roulis. Mon palace est un peu en dessous de la ligne de flottaison, tout contre le flanc du navire. Seules la tôle de la coque et une fine couche isolante me séparent de l'eau que je sens battre sous ma main. Quand la mer est forte ou que le bateau navigue à grande vitesse, je ressens très nettement la paroi ployer sous les coups de bélier de l'eau. C'est aussi particulièrement bruyant, avec les incessants claquements de l'eau sur l'aileron stabilisateur, juste de l'autre côté de la coque, à seulement quelques centimètres de ma tête. Par gros temps, quand je reste couché dans la pénombre et les yeux fermés, mon mal de mer disparaît rapidement. Je demeure ainsi, à dormir ou à rêvasser autant que faire se peut, jusqu'à ce que la faim ou le service me poussent à sortir de ma caverne. Le temps de lacer mes chaussures et la nausée m'est revenue, lancinante et épuisante. Après quelques jours en mer, elle se calme et me laisse enfin tranquille.

J'avais passé toutes mes années lycée à Poitiers, interne dans un dortoir ouvert, nous l'appellerions aujourd'hui un open-space,

d'une cinquantaine de lits, sans espace entre eux, sans aucune intimité, alors ici, à l'aune de ce que je connais, ce n'est finalement pas si mal !

Whisky n'avait pas compris, tout de suite, qu'il habitait dans un bateau et ce que cela impliquait ! Dès que nous prenons la mer, notre chien devient tout autre. Il bouge très peu de son panier et quand il se déplace, c'est la tête basse, la queue au ras du sol, l'air malheureux et uniquement pour manger et faire ses besoins. Si la mer est trop forte, il vomit et une bonne âme se dévoue pour nettoyer. Il est bien le seul marin à ne pas ramasser son vomi !

À peine le bâtiment approche-t-il du port de Lorient et enquille le Scorff que l'on voit Whisky revivre et redevenir tout guilleret. Je vous le dis ! un marin d'eau douce, tout comme moi ! Il disparut, lors d'une escale, à la fin de la traversée de longue durée, sans doute à Tromsø en Norvège. Difficile de partir à sa recherche, le navire ne pouvait attendre. J'espère qu'il a su trouver, dans ce port, une nouvelle famille d'accueil sympathique et sans bateau...

Au petit matin, nous croisons l'escorteur rapide le Normand, il revient vers Brest après quelques exercices ou missions dans le golfe de Gascogne et nous échangeons quelques amabilités à coup de sirène.

Une sirène me vrille les oreilles, j'entends hurler et je perçois un énorme brouhaha autour de moi, je ne comprends pas, je m'enfonce au fond de ma bannette pour ne rien entendre, mais rien n'y fait, une main peu charitable me secoue violemment et j'émerge péniblement, très péniblement.

– Branle-bas de combat, branle-bas de combat, le premier quart au poste de combat !

Les haut-parleurs du poste hurlent en boucle et il est moins de cinq heures du matin... Moins d'une demi-heure que je me suis couché, après avoir effectué le quart le plus désagréable de la nuit, celui de minuit à quatre heures du matin, le *zeraq*, celui qui vous saccage irrémédiablement votre nuit. En plus, hier soir, plutôt que d'aller au lit de bonne heure, avant de prendre mon service, je suis resté à discuter à la cafétéria. Pantalon, vareuse, chaussures sont heureusement toujours disposés au même endroit au pied de ma bannette, une habitude salubre quand tu dois te lever, presque toutes les nuits, sans bruit et pratiquement sans lumière. Je suis l'un des derniers à quitter le poste d'équipage, pour me ruer dans les coursives et rejoindre la soute aux roquettes anti-sous-marines, à l'arrière, où se trouve mon poste de combat, lors du premier quart.

Les officiers-mariniers, sur le chemin, me houspillent et derrière moi, les trous d'hommes des portes étanches se referment, dans un sourd bruit métallique, suivi du volant de verrouillage que l'on tourne à toute vitesse. Elles sont barricadées, les unes après les autres, isolant le bateau en caissons indépendants et étanches, autant sur sa longueur, qu'entre les différents ponts. Chaque panneau restera hermétiquement clos pendant toute l'alerte pour que les incendies ou les inondations ne puissent pas se propager.

Lorsque j'atteins mon poste, à l'arrière, le bastingage est abaissé, les tapes de bouches, sur les tubes des roquettes, sont retirées. Dans la soute, tout est en ordre de marche, sous la houlette de Gardon, le second-maître, les approvisionneurs sont déverrouillés et prêts à fonctionner. Ma tête est lourde, mon cerveau tourne au ralenti, autour de moi, dans la lumière crue des éclairages, se dressent de drôles de chevaliers. Une trentaine de roquettes me cernent, debout, les engins m'entourent tels des soldats du Moyen-Âge en armures, immenses, imposants dans leur berceau, semblable à une niche taillée dans la pierre.

Brusquement, cette armée se met en mouvement, avançant sur des rails dans un sourd cliquetis de chaîne et de roulement des galets. Le premier soldat atteint le monte-charge par lequel nous parvient la faible lueur du jour qui se lève. Je n'ai plus rien à accomplir pour le moment, alors je m'écroule dans un coin en attendant. Lorsque la tourelle manœuvre, subitement, je saute sur mes pieds et je reprends mon poste. Ici, isolé en fond de cale, nous ignorons ce qui se passe ailleurs sur le navire, même si de temps à autre, le haut-parleur crachote une information ou un ordre très laconique. Au téléphone, quelques mots et des phrases brèves, concises, sont échangés. Il est beaucoup trop tôt ce matin pour avoir envie de discuter et la soute reste très calme.

Tirera, ne tirera pas, nous n'en savons rien.

Durant un bon quart d'heure, la tourelle pivote dans tous les sens, traquant un hypothétique et aujourd'hui fictif sous-marin. J'espère vraiment que nous ne tirerons pas et surtout pas dans l'axe du bateau ! En prévision du départ pour la croisière, les ponts viennent juste d'être repeints. Le lancement d'un seul de ces engins de 300 kilogrammes signifie, pour le brave marin que je suis, que le pont sera brûlé, noir de suie et que nous devons le gratter longuement avant de le repeindre... Merci, mais pas envie ! La tourelle a maintenant repris sa position initiale. Moi j'ai retrouvé ma place, assis dans un coin de la soute et la tête bringuebalante, je somnole. Lorsque le poste de combat cesse, l'heure de se lever a déjà sonné et la journée de travail a débuté.

Plus tard, dans l'après-midi, je trouve le temps de m'éclipser et de discrètement prendre un peu de repos, au fond de ma bannette, rideau soigneusement tiré. Malheureusement, ma sieste fut de courte durée, un gradé, lors de sa ronde, m'expédia vers une quelconque tâche.

Mauvaise nouvelle ce matin, quand je lis la feuille de service ronéotypée, toute fraîche et puant encore l'alcool, qui est

quotidiennement distribuée dans les différents espaces de vie et affichée au secrétariat ; à cause du retard pris au départ de Lorient, l'escale de Recife au Brésil est annulée. Nous sommes tous très déçus. Alimenté par les discussions des anciens marins, bien informés, le Brésil représente un vrai eldorado pour tous les néophytes et nous rêvions, parfois tout haut de nos futures rencontres... Dans la journée, la vérité éclate, c'était un canular pour le 1<sup>er</sup> avril !!! À la passerelle, le Pacha semble très content de lui et arbore un large sourire !

Notre Pacha, au grade de capitaine de corvette, c'est Xavier de Lussy. Il représente pour moi, fils de paysan poitevin, l'archétype du noble des gravures et des portraits que l'on fixe à la place d'honneur, dans le grand salon du manoir ou du château. De grande taille, élancé, le maintien droit et élégant. À quarante ans, après sa formation à l'École de guerre, il vient de recevoir le commandement de l'Amyot. À la fin de l'année 1976, juste après mon départ, il sera nommé capitaine de frégate. Son visage étroit lui donne un profil que je qualifie vite d'aristocratique. Il promène alentour son regard désabusé et froid, accompagné habituellement, d'un léger sourire en coin. Quand il lui arrive de rire, son rire remonte largement vers les oreilles. Vis-à-vis de l'équipage, il garde ses distances, c'est le rôle du commandant en second de gérer la piétaille.

En mer, lors de mes de services, il me suffit d'éviter de me précipiter dans ses pattes pour que tout se passe bien. La moitié de mon quart à la mer, je scrute l'horizon, en poste à la vigie sur le pont extérieur, en compagnie d'un autre matelot. Dès que le temps fraîchit ou que le navire embarque trop, nous demandons à rentrer et nous mettons à l'abri dans la passerelle de navigation. Nous avons alors toujours droit au même commentaire de sa part :

– Une vigie de chaque côté de la passerelle, surveillez bien

L'horizon et taisez-vous, sinon dehors !

Je ne me rappelle pas avoir vu notre pacha en colère ou élever la voix en présence de l'équipage. Si l'homme de barre ne réagit pas au plus vite à un ordre, il le rabroue immédiatement, mais laconiquement. Une chose est sûre le concernant, il n'est pas le meilleur manœuvrier dans les ports, loin de là, mais c'est une autre histoire que je raconterai ultérieurement ! Ses inspections sont minutieuses, mais sans vouloir trouver la faute à tout prix. D'une manière générale, sous son commandement, si tu exécutes ton travail, tu n'as pas de souci à te faire, il ne vient pas te chercher des poux dans la tête. Quant à ses qualités de capitaine d'un vaisseau de guerre, il ne m'a jamais été possible d'en juger, et c'est très bien ainsi ! Je n'ai jamais pu me l'imaginer, le sabre entre les dents et criant :

– À l'abordage !

Je crois qu'il était davantage fait pour la guerre en boutons, ces boutons d'aujourd'hui, sur les postes de tir et que l'on effleure pour lancer quelque engin meurtrier. L'image que j'ai gardée de lui, c'est le jour du passage du cercle polaire. Pour lui aussi, c'était la première fois et il s'est présenté devant les chevaliers du pôle en tenue de gala, le vison autour du cou, très élégant.

Plus tard, beaucoup plus tard, j'ai croisé la route d'un de ses neveux, il lui ressemblait physiquement comme deux gouttes d'eau. J'appris ainsi qu'il était devenu l'un des commandants de la Jeanne d'Arc, longtemps le navire-école de la marine pour les futurs officiers. En fin de carrière, promu amiral, il intégrera l'état-major particulier du Président de la République, alors François Mitterrand, mais la mer lui manquait beaucoup...

Heure après heure, la température grimpe au thermomètre, alors que nous passons au large du cap Finisterra, les shorts,