

Témoignage de Jean Michel GERARD
Embarqué sur l'avisio escorteur Commandant BOURDAIS
du 23 novembre 1964 au 20 juillet 1967



Photo carte postale du bord : Un imposant iceberg Au premier plan le CDT Bourdais

J'ai passé 2 ans et huit mois à bord de l'avisio escorteur Commandant Bourdais, navire de la marine nationale (la Royale) qui avait pour mission l'assistance aux chalutiers pêcheurs de morues et à leurs équipages

Lorsque je suis monté à bord, fin 1964, je venais tout juste d'avoir 18 ans. Près de quarante cinq années se sont écoulées depuis et pourtant je garde toujours un formidable souvenir, clair, vivace et précis *«comme si c'était hier»*, de cet embarquement.

La vie à bord était assez rude mais c'était une vie passionnante, faite parfois de moments difficiles mais, oh! combien, adoucis par la beauté des paysages de glaces, de la banquise, des icebergs majestueux, par celle des fjords grandioses, des aurores boréales, mais aussi, eh oui, par le spectacle fascinant de l'océan en furie.

Jamais, non plus, je n'oublierai les escales Canadiennes, Norvégiennes, Danoises, Islandaises, Groenlandaises, Américaines, Espagnoles ou Portugaises, ni celles réalisées à Terre-Neuve et tout particulièrement à Saint Pierre et Miquelon, petit coin de France perdu dans l'atlantique Nord. Partout nous étions merveilleusement accueillis (escale *n'est-il pas un mot féminin ?*)

Cette vie, que j'ai choisie et aimée, je l'avais rêvée dès ma petite enfance passée en Meurthe et Moselle loin des mers et des océans. Jamais je n'y repense sans une agréable nostalgie.

Pourtant elle n'était pas toujours paradisiaque cette existence de marin. Il est vrai que les conditions de mer, la plupart du temps bien creusée, et les tempêtes violentes, nous ont souvent fait pester. Le froid aussi parfois nous agressait et ce en particulier lorsque le temps humide et le vent violent passant sur les packs de glace ou la banquise, faisaient se former une pellicule de glace sur nos vêtements et sur nos visages juvéniles, pas encore suffisamment burinés.

Quant aux tempêtes... Rappelez-vous amis la galère de la traversée de l'atlantique, début 1965, traversée qui a duré 11 jours au lieu des 5 à 6 habituels avec, pour nous accompagner, des creux de 12 à 15 mètres. Elle avait débuté à Pajares en Espagne, avec un passage bien involontaire au large des Açores suite à une dérive imposée par la force brutale des déferlantes, pour se terminer à Halifax au Canada sur un bateau ayant subi de nombreux dégâts et enveloppé d'une épaisse gangue de glace.

Le tangage important entraînait des chutes libres vertigineuses qui se terminaient souvent par un arrêt brutal et/ou un cisaillement à la descente, tel un balayage de judoka, provoqué par une grosse vague de travers qui envoyait dinguer tout ce qui était debout l'instant d'avant: hommes, tables et objets divers. Le roulis, quant à lui, était fatigant, usant et impressionnant. Il nous éjectait parfois brutalement de nos banettes et était souvent tel quel nous disions <on marche sur les cloisons> ce qui était assez proche de la réalité.



Photos Jean Michel Gérard Ci-dessus traversée atlantique 1965 (15 m de creux ça tape)



Ci-dessus arrivée à Halifax après cette tempête. Les glaçons ne manqueront pas à l'apéro



Photos, ci-dessus Jean Mrugalski et ci-dessous Jean Michel Gérard: arrivée à Halifax après la tempête. Dégâts plage avant (non visible la tourelle 1 est HS)



Oui c'était parfois rugueux, mais les décors grandioses et paisibles des fjords de Norvège et de la côte groenlandaise, ceux du Saint Laurent ou du fleuve Saguenay pour rejoindre Chicoutimi nous faisaient bien vite oublier toutes ces "brouilles"



Photo Jean Michel Gérard Fjord Norvège 1965 Grandiose

Nous étions jeunes et en pleine forme, très fiers du travail que nous effectuions, fiers de notre spécificité et de notre isolement. Plus les conditions étaient rudes plus notre fierté de jeunes mâles augmentait, même si comme tout bon mataf qui se respecte nous rouspétions souvent.

Comme chaque marin le sait, la vie à bord et à la mer des bâtiments de la Royale est rythmée par les quarts, 8h-midi, 0 à 4 h, 4 à 8 etc... par les repas à heures variables, et par les tâches diverses qui vont du poste de lavage, au travail de maintenance du matériel, pour se terminer au dégagé. Elle l'est aussi par les interminables parties de cartes, les temps fractionnés de bannette (couchette étroite dont les moins expérimentés se trouvaient parfois éjectés par la violence du roulis), sans oublier les exercices d'alerte incendie, d'homme à la mer, toutes choses que les marins connaissent bien.

Pourtant sur le Bourdais cette vie, en principe bien réglée, était un peu différente de celle des autres bâtiments de la marine nationale.

En effet, et ce lorsque nous étions sur les bancs d'Islande, de Terre-Neuve, du Labrador, du Groenland ou de Norvège..., l'appel au poste de ravitaillement remplaçait le rappel au poste de combat, rarement entendu sur le Bourdais.

Le personnel, hors machine, qui venait par exemple de terminer ses 4 heures de quart, ralliait son poste de ravitaillement. Cela avait pour conséquence de réduire fréquemment et de manière importante les temps de repos et de sommeil. Quitter "le minuit à quatre" pour aller passer plusieurs heures sur le pont, souvent dans le froid intense, à mettre le dinghy à l'eau, dans des conditions de mer fréquemment difficiles, puis le charger de sacs de patates, de courrier et/ou selon le poste que l'on occupait sauter acrobatiquement dans cet esquif pour aller livrer tout cela sur les chalutiers, y accompagner le médecin, y récupérer un ou des blessés, y amener des vivres frais et ce, pratiquement par tous les temps, était "sportif".

Lorsque c'était terminé pas de retour à la banette mais petit déjeuner, toilette et boulot normal de la journée.

Lors des ravitaillements, le Bourdais mettait en panne, roulait bord sur bord, le pont souvent affleurait l'eau. Il était, dans ces conditions, parfois très délicat de mettre le dinghy à la mer (au niveau des tubes lance-torpilles tribord), plus encore de sauter dedans sans le rater. Il y a eu quelques erreurs d'appréciation et ceux qui ont loupé l'embarquement bien que repêchés instantanément s'en souviennent encore certainement. Après quelques " pépins" de ce type il est devenu obligatoire pour ceux qui armaient le dinghy de porter une combinaison de plongée.



Photo Jean Michel Gérard: Dinghy en route vers un chalutier avec l'officier des pêches



Photo Jean Michel Gérard : Ravitaillement du Ville de Fécamp

Les chalutiers étaient assez souvent difficiles à trouver et à approcher à cause de la brume, du mauvais temps, des packs de glace, de la banquise qui nous séparaient mais aussi, parce que les capitaines qui avaient trouvé une zone de pêche productive rechignaient souvent à donner leur position exacte pour ne pas la révéler à leurs "confrères concurrents". Nous étions fréquemment obligés de les localiser au radar, parmi de nombreux autres échos ou à l'aide des quelques indications de route sibyllines qu'ils nous fournissaient, avec souvent beaucoup de réticence. C'était parfois source de "discussions animées" entre notre commandant, l'officier des pêches et les capitaines des chalutiers concernés.

J'ai souvent vécu cette situation car, bien qu'étant DSM, j'assurais mes périodes de quart au radar (le sonar n'était utilisé qu'à de très rares occasions et ce uniquement au nord de la Norvège et notamment en mer de Barents au large des côtes russes...)



Ci-dessus : Photo Jean Michel Gérard Mer de Barents La neige tient sur la mer formée



Photo Jean Michel Gérard : chalutiers sortant de la brume pour être ravitaillés, à gauche le dinghy du Cdt Bourdais



Photo Jean Michel Gérard : chalutiers sortant de la brume pour être ravitaillés.



Photo Jean Michel Gérard Le pack se forme. Labyrinthe à franchir pour rejoindre les chalutiers

A cette époque il y avait de très nombreux chalutiers de toutes nationalités sur les bancs. Ils ne se faisaient pas de cadeaux et parfois certaines frictions se produisaient entre eux

Pourtant en dépit de ces quelques tensions, la solidarité des gens de mer étaient présentes et le Bourdais a été amené à porter assistance à des chalutiers étrangers notamment Portugais et Espagnols



Photo Jean Michel GERARD: Chalutier portugais 1965 ou 1966. Les marins pêchaient à deux à bord de doris mis à la mer avec le risque de ne pas retrouver leur bateau en cas de brume ou de tempête soudaines.

Il me faut maintenant relativiser la "dureté" de notre vie sur le Bourdais. Ce que nous "endurons" n'était rien à côté de la vie extrêmement pénible des marins embarqués à bord des chalutiers de l'époque, chalutiers sur lesquels je suis parfois monté, de manière brève, lors des ravitaillements. A cette époque (années 1960) la majorité des "classiques" chalutait encore par le côté et le travail s'effectuait sur le pont pour préparer les morues fraîchement pêchées avant la mise en cale et le salage. Douze à parfois dix huit heures par jour étaient passées à l'extérieur, par ces hommes durs au mal, non protégés des intempéries, les mains perpétuellement mouillées, à travailler le poisson dans le froid, sous la neige, les grains, le vent glacial. Le repos bien mérité se faisait dans un poste d'équipage inconfortable où régnait une odeur permanente de poisson. Cette vie dure du "grand métier", comme ils l'appelaient eux-mêmes, les terres-neuvas disaient pourtant l'aimer. C'était leur gagne-pain si difficilement et chèrement acquis et ils en étaient fiers.



Photo Jean Michel Gérard : growlers et glaces dérivantes. A l'horizon chalutiers



Photo Jean Michel Gérard: Groenland 1965 Bel iceberg. Photo prise de loin. Il est énorme.

Sur le Bourdais nous avons par rapport aux marins-pêcheurs un merveilleux privilège. Celui de faire assez fréquemment des escales inoubliables. Cela faisait l'objet de critiques formulées par les pêcheurs vis à vis de notre bateau d'assistance qui selon eux « *passait beaucoup de temps en représentation à l'étranger et pas assez sur les bancs* »

Il est vrai que nous goûtions tout particulièrement les escales dans les villes du Saint Laurent: Québec, Chicoutimi, Sept Iles, Gaspé Trois rivières, Montréal, Rimouski... ou aux USA, New York, Providence, Portland, à Terre-Neuve, Saint Pierre et Miquelon, ST Jean, en Islande et dans tous ces beaux endroits de Norvège (ils sont trop nombreux du sud au Cap Nord et même à la Laponie norvégienne, pour tous les citer)



Photo Jean Michel Gérard: Château de Frontenac Québec 1965



Photos Jean Michel Gérard ci-dessus: volcan au large de l'Islande Juin 1966



Photo Jean Michel Gérard 1966 en route pour New York et nous croisons... Le France



Photo Jean Michel Gérard: Rockefeller Center New York 1966

Il y avait aussi les mouillages et les escales au Groenland (Godthaab la capitale devenue Nuuk où nous pouvions même danser), Upernavik, Holsteinborg, Umanak et même à Thulé base américaine située à environ 76°Nord et 69°Ouest, et bien d'autres encore où parfois nous ne restions que quelques heures.

Ces escales étaient parfois très insolites. Sorties en tenue de travail dans les petits villages Esquimaux dont la population nous réservait un accueil chaleureux mis à part celui plus réservé pour ne pas dire "hostile" des dizaines de chiens aux yeux féroces de loups qui nous entouraient dès que nous posions le pied à terre.

Quelle ne fut pas ma surprise de découvrir un jour dans une petite cabane où nous pouvions danser au son d'un juke box, un poster du parc et du château de ma petite ville d'origine, Lunéville, trônant au milieu d'autres posters de grandes villes du monde (New York, Tokyo...) Comment était-il arrivé là? Je ne l'ai jamais su.



Photo Jean Michel Gérard 1966: Petits Inuits. Remarquez le dessin sur le mur



Photo Jean Louis Juilla : Popularité à Godthaab 1967

Sur le Bourdais, l'ambiance était bonne. Il y avait rarement de sérieux conflits entre les membres de l'équipage. Nous étions solidaires et fiers d'être sur ce bateau solitaire.

Le travail devait être effectué avec sérieux et rigueur et il l'était car nous trouvions cela naturel. Mais la discipline y était bon enfant et pas du tout de type «militaire à oeillères. Le contact avec les officiers était bon et les relations que nous entretenions avec eux, bien qu'assez distantes selon les us et coutumes de la marine française, étaient quand même très différentes et nettement moins guindées que celles qui prévalaient en France et en particulier à l'escadre. A terre, lors des escales, nous disposions d'une grande liberté

Les pêcheurs quant à eux, restaient en mer tant que le bateau n'était pas plein (rares escales à Saint Pierre et Miquelon ou à Saint Jean de Terre Neuve pour faire du mazout et de l'eau, avec parfois l'impossibilité de descendre à terre) Ces hommes étaient de vrais mais très honorables bagnards, paraissant vieilliss avant l'âge. Pourtant, malgré leur condition la grande majorité d'entre eux était très fière de son métier, de son "statut" de marin de la "Grande pêche" et était prête à repartir chaque année.

Je garde un profond respect pour ces hommes, ces Terre-Neuvas, pour leur courage et leur résistance à la souffrance.

Lors des ravitaillements, ils nous amenaient, fréquemment des paniers de morues ou de "plats" fraîchement pêchés ainsi que des petits sachets de langues de morues particulièrement recherchées par les connaisseurs. C'était un supplément de repas tout particulièrement apprécié de l'équipage.

Souvent pendant les ravitaillements ceux d'entre nous qui n'étaient pas de quart pêchaient à l'aide de très longues et solides lignes à de grandes profondeurs. La pêche était souvent miraculeuse et les filets de morues grillés étaient savoureux à déguster. (Homme de l'Est j'ai appris à aimer le poisson de mer sur le Bourdais.

Tout cela je l'ai vécu il y a longtemps déjà, mais pour moi c'était hier.

Récit de Jean Michel GERARD mis à jour le 25 mars 2009

Embarqué sur le Commandant BOURDAIS du 23 novembre 1964 au 20 juillet 1967



Photos album de campagne : Ecusson Bourdais et un de nos copains Groenlandais