

Témoignage de Guy Adam Embarqué sur le Cdt Bourdais en 1973 / 1975

Ce texte est paru sur le «Cols Bleus» n° 1345 du 21/09/1974

« Des bancs de Terre-Neuve au Pacifique le Commandant Bourdais continue une vraie carrière d'Aviso-Escorteur..... »

C'est en ces termes que le Contre –Amiral Schweitzer souhaitait à mon équipage, il y a quelques mois, de nouveaux horizons.

Permettez moi de me présenter, je suis l'avis-escorteur « Commandant Bourdais » et suis quelque peu envieux de mes compagnons de série.... souventes fois leurs périples sont écrits sur « Cols Bleus », font rêver les amoureux du voyage. En ce qui me concerne j'ai l'impression d'être oublié. Faut-il alors penser que mes marins veulent garder jalousement les images découvertes depuis mon départ de métropole ou bien sont-ils trop modestes pour conter la belle aventure vécue durant cette dernière année ?

En ce mois de mars 1973 je suis à Lorient, la plupart de mon équipage a débarqué et chaque jour de nouveaux visages se font connaître. Ce n'est pas un bâtiment de guerre qu'ils découvrent mais plutôt un atelier en pleine effervescence, les techniciens et ouvriers de l'arsenal se doivent de me préparer à ma future et longue mission. Il existe entre eux et moi une amitié réciproque, ils aimait retrouver ma silhouette après chaque campagne de « Pêche » je restais quelques semaines à quai puis repartais vers le grand Nord ... la page est tournée, adieu aux nobles missions de Terre-Neuve, désormais je porterai le pavillon national en Océan Indien.

Qu'il est triste ce matin du 24 avril, je quitte la terre de France pour de longues années, les familles de mes marins viennent me saluer une dernière fois. Des enfants, des épouses, des parents cachent dignement leur tristesse, l'au revoir vers l'être aimé, ce sont des images propres à notre milieu, elles sont à nous comme celles du retour ...

Du haut du clocher de Notre-Dame le curé de Larmor a bien voulu nous bénir et sous les ordres du Capitaine de frégate Dupont de Dinechin je prends la haute mer.

Notre élément retrouvé, mon nouvel équipage se pénètre des servitudes de la mer, les anciens aident les nombreux jeunes, il faut inculquer au plus vite la notion du travail bien fait, la conscience professionnelle, le désir de confiance réciproque.

En route vers Madère que nous découvrons le 27 avril toute parée de tendres couleurs et d'images d'éternelles vacances. Pour beaucoup de mes jeunes marins c'est le premier contact avec un pays étranger, l'aventure commence. Le 30 avril il faut dire adieu à Funchal ou le temps ne compte pas à l'exemple de ces moyens de locomotion d'un autre âge tirés si complaisamment par de paisibles bœufs.

Dakar sera notre premier contact avec le continent africain. Le 3 mai au matin après avoir contourné l'île de Gorée, la silhouette de la grande mosquée s'estompe à l'horizon. Pour certains ce sera un retour aux sources ... en quelques jours ils retrouveront la douceur Sénégalaise connue et appréciée lors de séjours précédents. L'arsenal de Dakar n'est pas comme les autres, il offre au visiteur une image d'environnement bien réussi, aux côtés de grues géantes et d'ateliers indispensables à sa raison d'exister, les flamboyants offrent leur beauté naturelle et s'harmonisent parfaitement aux couleurs chatoyantes des costumes de la population locale.

Malgré mille recommandations mes jeunes marins se laissent influencer par les marchands de tableaux, de bois sculptés qui les attendent dès la sortie de l'arsenal. Il est dommage pour eux de ne pas avoir attendu les merveilles du village artisanal.

Marine Dakar fait pour le mieux, de nombreuses excursions ont organisées aux alentours sans oublier un excellent méchoui à N'Gor si bien que c'est avec regret que nous quittons la capitale Sénégalaise le 7 mai notre collection de diapositives enrichie d'une multitude d'images. A priori ce sont les « gardes rouges » du palais de la Présidence qui ont remporté le plus grand succès.

Le 10 mai au matin je fais la connaissance avec le canal de Vridi puis c'est la ville « champignon » d'Abidjan aux immenses ressources. Mes marins sont impressionnés par le trafic lagunaire et le spectacle des trains de bois rassemblés dans la lagune après avoir été tirés fièrement par de mini-remorqueurs, démontre à lui seul les richesses naturelles qui sont à la base de l'expansion économique de la Côte d'Ivoire.

Comme beaucoup d'autres, mes marins ont fait connaissance de Treicheville cette fourmilière humaine qui ne laisse pas indifférent.

Le 16 mai je réussis mon premier caprice, le commandant veut me faire mouiller en rade de Libreville mais mon ancre bâbord refuse de plonger ... que cela ne tienne nous mouillons tribord. A retenir de cette escale la chance d'un petit nombre d'entre nous d'avoir survolé le Gabon avec escale à Lambaréné, Moanda et Fort Gentil.

Du 19 au 28 mai je fais route vers Simonstown mais avant de vous parler de l'Afrique du Sud quelques mots sur le « Passage de la ligne ».

Il me faut présenter à Neptune près d'une centaine de néophytes leur courage et leur abnégation font l'admiration des anciens, à signaler également la très bonne tenue du pilote dont le déguisement recherché n'avait d'égal que sa barbe naturelle ... ce fût une longue cérémonie, beaucoup trop longue pour certains.

Dans une brume à couper au couteau nous accostons à Simonstown le 25 mai. Lequel d'entre nous n'a pas rêvé un jour d'aller en Afrique du Sud ? Dans ce pays, chaque chose prend une nouvelle dimension, la ville du Cap en est un exemple concret, les paysages se découpent harmonieusement, les montagnes semblent protéger toutes cette province active et les paysages offerts par la route du

littoral sont uniques. L'amitié qui lie la marine Sud-Africaine à la marine française n'est pas un vain mot, l'accueil est chaleureux et de nombreux sous-marinières de ce lointain pays nous rappellent leurs bons souvenirs de Toulon et Lorient.

Hélas, il nous faut quitter avec regret nos amis d'Afrique du Sud pour faire route vers le canal de Mozambique et rejoindre Diégo-Suarez, notre futur port d'affectation.

Le 2 juin nous mouillons à Juan de Nova et à notre grande surprise nous sommes déroutés vers Lourenço-Marques où nous rejoignons le « Gascon » en transit vers la métropole. Ce sera l'occasion de retrouver des « pays » qui porteront la bonne parole aux familles restées en France. A retenir de cette escale un « safari-photo » organisé par la coopérative et un excellent match de football opposant une entente « Gascon-Bourdais » à une sélection militaire locale.

Le 13 juin je fais connaissance enfin de la magnifique baie de Diégo-Suarez, c'est un merveilleux spectacle, les plages d'Orange et de Ramena semblent nous inviter, et nous rappeler qu'elles n'ont rien à envier à celles de Polynésie, au fond le Cap Diégo est toujours aussi fier, les épaves de cargos coulés pendant la guerre sont toujours là, la petite ville de Diégo-Suarez semble toujours aussi sereine. A entendre les anciens, rien n'a changé depuis une décennie.

Je prends place au quai des Torpilleurs jadis occupé par l'avis « Cdt Robert Giraud ». Certains de mes anciens ont l'impression de rajeunir de dix ans.

Malgré les différends politiques du moment, mes marins s'adaptent facilement aux coutumes et à la population locales, la gentillesse et l'hospitalité des malgaches sont bien connues.

Dès le 20 juin nous reprenons la mer pour l'archipel des Comores, c'est d'abord la capitale administrative Dzaoudzi, puis Mohéli et Moroni.

Tout un chapitre pourrait être consacré à la beauté de ces îles, nous admirons les incomparables fonds sous-marins et la végétation luxuriante encore préservée des maux de l'industrie touristique.

Le 11 juillet appareillage rapide de Diégo-Suarez pour porter secours à un chalutier en difficulté au nord de la Grande Îles. Le « Neweberg » pris en remorque coulera mais son équipage (un Américain et trois Seychellois) seront sauvés et débarqués à Majunga. Aussitôt après je prends part jusqu'au 17 juillet à un exercice Franco-Anglo-Hollandais dans le canal du Mozambique où j'essaie de me comporter honorablement.

Le mois de « DISAC » qui suit permet à certains de mes chefs de familles d'installer à Diégo-Suarez leur femme et leurs enfants. Ce n'est pas une petite affaire mais la joie de retrouver les siens, fait bien vite oublier tous ces soucis « personnels ». Certaines familles n'arriveront que quelques jours avant notre départ pour Djibouti, d'autres aménageront encore la veille. Le métier de marin est difficilement conciliable avec une vie de famille équilibrée. Rendons hommage aux épouses qui doivent faire face à une multitude d'imprévus rendus encore plus ardues à des milliers de kilomètres

de la métropole. Il nous faut compter sur la collaboration des marins affectés à terre, merci à ceux qui nous ont aidés.

Le 23 aout, je quitte la «Grande Ile» pour ma première mission en océan Indien, je rejoins Djibouti le 29 et mon grand honneur durant cette période c'est de porter la marque d'ALINDIEN » autorité organique nouvellement créée par l'état-major. Il est évident que les grands problèmes actuels du pétrole motivent ma présence en cette région. Lors de mes surveillances maritimes je salue au passage d'autres bâtiments de guerre de marines étrangères attirées sans doute par les sites touristiques offerts généreusement par les îles Socotra.

A compter de la mi-septembre je navigue dans le Golfe Persique avec escale en Irak et en Iran respectivement à Bassorah et Bander-Abbas.

Le Golfe Persique, dès la nuit tombée, est illuminé par d'innombrables torches, horizons mystérieux qui tiennent à la fois du « roman noir » et de la « science fiction ». Dès l'aube retrouvée, l'assurance revient, des groupes de poissons volant rivalisent d'adresse pour dessiner de magnifiques bouquets sur une mer d'huile puis ce sont les puissantes silhouettes des pétroliers, véritables cathédrales de la mer, qui s'éloignent vers des horizons aussi lointains que divers.

Après une nuit de navigation dans le Chatt Al Arab, frontière naturelle entre l'Irak et l'Iran nous découvrons Bassorah. De magnifiques boutres nous saluent au passage mais la présence d'une mitrailleuse plantée sur notre quai nous rappelle que dans cette partie du monde la sérénité des paysages s'harmonisent rarement à l'état d'esprit des humains.

Trois jours d'escale c'est bien trop peu pour se pénétrer d'un pays comme l'Irak et nous redescendrons le Chatt Al Arab dont les rives sont dessinées par d'interminables palmeraies puis c'est Abadan et ses raffineries de pétrole avant de reprendre la mer vers Bander Abbas (nouveau quartier générale de la flotte Iranienne).

L'Iran c'est Chiraz, Persépolis, mon équipage se contentera de ce port militaire et c'est bien dommage.

Nous quittons le Golfe Persique pour faire route vers Bombay que je découvre le 8 octobre. Il me faut d'abord naviguer entre une multitude de bâtiments de commerce mouillés sur rade alors qu'à l'horizon la ville s'étend sur des dizaines de kilomètres. Je salue au passage la « Porte des Indes ».

L'Inde mystique, ce sont les grottes de l'Eléphanta, les fêtes du feu dans les quartiers populeux, ce feu sacré qui passe de mains en mains par petites flammèches. L'Inde traditionnelle, ce sont ces bovins se promenant en toute liberté dans les rues. L'Inde de la reine Victoria c'est l'image offerte par le « Prince Ofwales Muséum ». L'Inde colorée ce sont ces magnifiques « sarées » portés avec tant de prestance par les femmes de la haute société Indienne. L'Inde pour le touriste ce sont ces centaines de boutiques et bazars exposant bois, pierres précieuses, tables de salon, ivoires etc....

Si l'immensité de Bombay fait flotter quelque peu notre esprit, il est difficile d'observer que la richesse et la pauvreté peuvent cohabiter avec autant d'indifférence. La réalité de certaines images ne peut nous laisser insensible, aux immeubles des banques, véritable petits palais, succèdent les quartiers miséreux où des milliers d'humains dorment le soir dans les rues sur les grabats sans même penser au lendemain qui les verra peut être partir dans la « charrette des morts ».

Pourquoi tant d'enfants au regard triste ? Tant de femmes dans les rues allaitant leur enfant et tendant le bras pour percevoir une éventuelle aumône ? Pourquoi feindre ou ignorer toute cette misère humaine ? Puissent les discussions politiques et religieuses s'effacer pour apporter le riz quotidien à chacun.

Le 15 octobre je rejoins Djibouti où les événements du moment m'obligent d'assurer une surveillance maritime dans le golfe d'Aden et la mer Rouge. Ma mission se termine et le 5 novembre je fais route vers les Comores.

L'avis-escorte Protet qui portera la marque d'ALINDIEN m'attend devant Dzaoudzi. Avant de quitter le bord le capitaine de vaisseau Schweitzer passe en revue mon équipage en blanc complet. C'est de cette manière que le 11 novembre 1973 sera célébré à bord de ces deux avisos. Le soir l'illumination du Protet et du Bourdais sera très apprécié par la population locale.

Je rejoins Diégo-Suarez le 13 novembre, les épouses et les enfants de mes marins attendant sur le quai, après de longues semaines de séparation la joie se lit sur les visages, c'est le grand bonheur du retour.

Le personnel pourra profiter du centre de repos de Joffreville, des plaisirs de la plage à Ramena sans oublier de longues soirées du Diégo « by night » si riches en souvenirs. C'est la détente malgré le travail imposé par une « DISAC »

Le Commandant Bourdais n'est pas une reine des quais et dès le 17 décembre je reprends la mer pour rejoindre La Réunion que je quitte le 21 ayant à mon bord le contre-amiral Schweitzer. J'offre un Noël de tradition à mes marins puis après avoir rencontré le B.C. Charente je salue une nouvelle fois la terre d'Afrique du Sud pour une escale de cinq jours au Cap.

Chacun pense retrouver les nombreux amis de notre premier passage mais profitant des fêtes de fin d'année la plupart de ceux-ci se sont évadés vers la campagne environnante.

Le 2 janvier 1974 le B.C. Charente ayant à son bord l'état-major ALINDIEN appareille en compagnie du Bourdais pour un périple à travers les Terres Australes et Antarctiques Françaises.

Cette mission ayant été contée sur un précédent Cols Bleus 'N° 1325 du 20 avril 1974) il est inutile d'épiloguer. A souligner toutefois la joie qui se lisait sur les visages des hommes de la mission des Kerguelen lors de notre arrivée. Certains rejoignaient dans les jours suivants la métropole, d'autres moins chanceux se devaient d'attendre encore de longs mois mais tous présentaient un équilibre étonnant. Merci à eux de nous avoir accueillis, de nous avoir prêtés leurs fusils de

chasse pour une mémorable journée de plein air alors que le maître commis du bord se désespère encore de n'avoir pu embarquer (mauvais temps) la dizaine de moutons offerts généreusement par l'intendant de la mission.

Quant à moi, ancien habitué des mers du Nord, je n'ai nullement souffert des fameux « Roaring Forties » des mers du Sud. Mon équipage amariné par de longs séjours en mer s'est très bien comporté et c'est très fièrement que je quittais le B.C. Charente pour rejoindre Diégo-Suarez le 22 janvier 1974.

Le 27 février, après une DISAC entrecoupée par un exercice Franco-anglais d'une semaine, j'appareille pour une mission de longue durée vers le Pacifique.

Nouveau départ avec beaucoup d'espoir pour certains, de la tristesse pour d'autres. Je pense à la fois à ces jeunes qui auront la chance de découvrir le Pacifique et à mes quelques marins qui laissent leur familles dans un pays étranger pour de si longs mois. Mes séjours à Diégo-Suarez ont été si peu nombreux que chacun espère retrouver avant la fin de sa campagne les charmes de la Grande Ile.

Je navigue de conserve avec l'A.E. Protet venant de Djibouti et quittant la Zone Maritime de l'Océan Indien définitivement pour rejoindre son nouveau port d'affectation Papeete. Notre première escale dans le sud-est asiatique sera Singapour. Durant cette période de navigation de conserve, signalons les nombreux exercices d'évolution avec ravitaillement à la mer, passage de courrier, transferts de personnel, tirs décalés, exercices de remorquage, etc.

Singapour c'est une fleur aussi précieuse qu'une orchidée, d'abord sa position géographique explique son énorme trafic maritime et aérien. La diversité de ses races, de ses religions, de ses langues lui donnent un caractère cosmopolite dominé par un certain classicisme hérité de la Grande-Bretagne.

De magnifiques quartiers résidentiels, entourés de pelouses à l'anglaise, s'harmonisent avec le charme discret des petits pavillons de style asiatique. L'uniformisation de la tenue des écoliers surprend autant que les turbans de certains chauffeurs de taxi habillés à l'indienne.

Mes marins malgré les nombreuses heures consacrées au shopping ou les discussions fleuves permettront le rabais désiré sur un achat (caméras, appareils photos, chaines stéréo) glanent dans un minimum de temps un maximum d'images. Ce sont des visites aux jardins zoologiques, botanique, japonais au « National Muséum », aux temples des mille lumières et « Sri Mariamman Temple » sans oublier ce quartier de « Chinatown » où toutes les recettes culinaires asiatiques peuvent être dégustées.

Pour satisfaire sa curiosité, l'un des miens a cherché longuement la « Rue des Morts » mais ne l'a pas trouvée. Elle fait partie de la philosophie asiatique si difficile à pénétrer. Dans cette rue les humains se sachant condamnés attendent, entourés de leur famille célébrant l'évènement par des ripailles, la mort avec patience et sérénité.

Après trois jours de navigation dans la mer de Java, je fais connaissance de l'Indonésie avec une escale à Surabaya.

La densité de la population de cette ville étonne, la circulation est intense, les « Pousse-pousse » sont de véritables virtuoses pour se faufiler entre le flot des voitures, le charme discret de ce peuple contraste avec l'autoritarisme des indonésiens portant l'uniforme.

Alors qu'à Singapour converser longuement faisait partie de la vie des commerçants, le local est beaucoup plus réservé. Nombreux seront les acheteurs de cassettes dont le prix défie toute concurrence. Le travail artisanal du bois offre un choix très étendu de motifs divers allant de la danseuse de Bali au porteur d'eau en passant par le « Sage de Gäkya ».

Lors d'un match de football opposant une entente Protet-Bourdais à une sélection de la marine indonésienne, les quelques supporters présents s'étonnent des exercices martiaux effectués par un groupe de militaires à l'entraînement. Il est certain que mes marins auraient préféré l'inoubliable spectacle des danseuses de Bali. Ce sera peut-être pour une autre fois.

Après avoir remercié les membres de l'ambassade de France de Djakarta du concours apporté à la réussite de cette escale, je fais route vers le détroit de Torres pour atteindre la Nouvelle Calédonie le 2 avril.

Alors qu'une légère brume matinale enveloppe douillettement Nouméa quelques tortues de mer viennent me saluer avant de disparaître vers leur monde du silence.

Cette escale de Nouméa sera marquée par la mort du Président de la république Georges Pompidou. Une délégation du bord assistera à l'office religieux célébré à la mémoire du défunt en présence des plus hautes personnalités locales.

Mes marins sont très intéressés par l'aquarium d'une richesse aquatique peu commune, les habituelles visites aux usines de nickel comblent notre emploi du temps. Une certaine image de la qualité de la vie se dégage de ce territoire d'outre-mer que nous quittons le 7 avril.

Une escale de quelques heures à Wallis nous permet de penser qu'il existe encore sur notre terre de véritables petits paradis qui se dispensent volontiers des besoins de notre civilisation moderne. Wallisiens, sachez garder longtemps la sérénité et la pureté de votre archipel.

Quarante sept jours après avoir quitté Diégo-Suarez, j'entre en ce dimanche de Pâques 1974 dans le port de Papeete.

Malgré ma fierté d'avoir parcouru tant de milles et d'arriver à bon port, je me sens un peu gêné. Pâques c'est la fête de la lumière, du renouveau, des nouvelles toilettes et je ne peux présenter qu'une coque toute éclaboussée de rouille, des ancres pleurant encore les longues lames de l'océan Indien, ma cheminée toute blanche de sel marin. Quel contraste avec les peintures rutilantes de mes compagnons de série du Pacifique ! Qu'importe mes marins dans les jours à venir

saurent me parer de mes plus beaux atouts, je leur présenterai, lors de mon passage sur dock, une quille ou la faune marine n'aura pas eu le temps de s'intégrer à mon élément. Je n'aurai permis à aucun coquillage de s'endormir sur mes hélices.

Une nouvelle mission m'attend sous les ordres du capitaine de frégate Spilliaert, puissent celle-ci nous apporter autant d'horizon nouveaux que les précédentes, puissent ces quelques lignes démontrer que les avisos-escorteurs ne sont pas toujours des yachts de plaisance mais qu'ils ont le privilège sacré de former des marins fiers de leur métier et sachant oublier les servitudes imposées par leur idéal.

©Maître Principal Fourrier ADAM