

JULIEN André
Capitaine de Corvette

Lettre du commandant André Julien
suite à la réunion des anciens à Brest en 2008

L'ETOURDI – septembre 1958 – août 1959

N'ayant pas effectué une année complète de commandement, je suis en " interruption de commandement " et, selon le règlement, je dois en reprendre un dès que possible.

Je suis nommé Commandant de L'ETOURDI, un escorteur côtier en construction aux chantiers de la Seyne, ce qui me fait doublement plaisir, sauf que j'apprends rapidement que les chantiers en question ont une annexe au Havre, où se trouve L'ETOURDI.

À partir de cette période, ma famille restera en région parisienne; et c'est seul que je rejoins Le Havre après un passage obligatoire d'une matinée à Cherbourg, pour me présenter à l'Amiral commandant la région Maritime.

L'ETOURDI est accosté au fond du port du Havre. Le jour de mon arrivée, l'ingénieur chargé de la construction me dit: "*Commandant nous sommes bien contents de vous voir, car, au cours du dernier week-end, un cocktail Molotov a sauté sur le pont du bateau.*" »

Il faut dire qu'à cette époque, dans l'arrière-port, les forces armées ne sont pas très bien vues, du fait de la guerre d'Algérie.

D'ailleurs, le commandant de la Marine ici, un officier que j'avais connu à Cherbourg, du temps du Spahi, m'avait conseillé de ne pas quitter le bord en uniforme, et pour l'équipage, de rester groupé.

Je retrouve ici un camarade de l'École de Guerre qui prend le commandement d'un autre escorteur, également

en construction : l'Ardent. Nous resterons ensemble pratiquement pendant huit mois.

La construction est bien avancée, mais il n'est pas encore possible de vivre à bord.

Je prends pension dans un petit hôtel sympathique, et je rejoins Paris chaque week-end, n'ayant pratiquement rien à faire à bord en fin de semaine le chantier étant fermé.

Au bout de quinze jours, je m'installe à bord et commence à recevoir du personnel. L'ETOURDI est un bâtiment de 400 tonnes qui aura, en service actif, 42 hommes et trois officiers. A bord, il n'y a actuellement que le premier maître mécanicien qui supervise l'installation des moteurs. L'équipage et les officiers arriveront petit à petit et j'aurais la possibilité de choisir pratiquement presque tous mes hommes, car je connais personnellement le responsable des désignations de personnel à Cherbourg.

L'officier en second est un garçon très sérieux et efficace; l'officier en troisième est de réserve, mais il a fait beaucoup de voile et il est très bien. Quant au "patron", Premier Maître timonier, il connaît d'autant mieux la navigation qu'il a fait l'école de pilotes de la marine, mais n'a pas eu le diplôme, étant tombé malade au moment de l'examen. Il me sera très précieux, aussi bien comme officier de quart, que comme chargé de l'économat.

La mise en service d'un bâtiment neuf est une expérience très intéressante, car on a des contacts fréquents et importants avec le chantier, mais surtout, on imprime un certain style au bateau, aussi bien dans la façon de le mener, que dans l'esprit qu'on inculque à l'équipage.

Certains diront pompeusement qu'on lui donne une âme. Un mois après mon arrivée, nous effectuons la première sortie en mer. C'est un événement, car on n'a encore jamais vu le bateau dans son élément et surtout, il faut être sûr de ne rien avoir omis. On teste les machines en vraie grandeur ainsi que tout le reste du matériel et les hommes. Cette première sortie doit durer une dizaine d'heures et un petit incident se produit au moment de l'appareillage: il ne fait pas un temps splendide, mais je sais que le chantier tient à faire cet essai rapidement ; et je pense qu'il n'y a aucun problème.

Pourtant, le commandant de la Marine au Havre m'interdit de sortir. Je commence cependant la manœuvre, car, en fait, je ne suis pas sous ses ordres. Mais, alors que L'ETOURDI est dans l'écluse, prêt à prendre la mer, je reçois un message de l'Amiral à Cherbourg, m'interdisant l'appareillage. Bien sûr j'exécute. Et nous sortirons deux jours après sans encombre. Tout va bien.

Le chantier termine le bateau trois semaines plus tard ; nous rejoignons Lorient pour faire mettre en place le matériel militaire, autrement dit terminer l'armement. Et là, commence une longue période de travaux, passages au bassin et, heureusement des sorties en mer pour essais.

Tout se déroule normalement. Il nous arrive même de naviguer au large de Lorient de conserve avec l'Ardent; son Commandant, plus gradé, en profite pour exercer courtoisement sa fonction de chef de division. Nous effectuons quelques manœuvres ensemble et, amicalement, au bout d'un certain temps, il me passe le commandement. Simple détail : quand c'est lui le chef, les exercices se font à l'abri de l'île de Groix, mais dès que je prends la suite, j'emmène le groupe au large, ce qu'il n'apprécie pas trop. Je dois préciser que c'est le

premier et seul bateau sur lequel je n'aurais jamais le mal de mer malgré mes vieux matelots qui ne manquent pas, sur la passerelle, de me mettre leur « bouffarde » sous le nez pour voir si le pacha tient le coup !

Nous faisons un séjour à Brest pour démagnétisation. Les préposés à l'opération nous conseillent de leur remettre nos montres, car elles risquent d'être détériorées par les impulsions électriques. Pour ne pas être privé d'heure pendant toute la matinée, je demande à la Direction du Port de nous l'indiquer tous les quarts d'heure, ce qu'ils font, pendant quatre heures.

Trois ans plus tard, j'ai rencontré un officier qui m'a dit que tous les bâtiments sur rade en avaient plein le dos de cette sérénade.

Au départ de Brest pour rejoindre Lorient; je me suis payé une fantaisie. Me fiant aux conseils de mon premier maître; j'ai fait passer L'ETOURDI entre les « Tas de Poix » (c'est une série de rochers très importants à la sortie de la rade). Ce fut très impressionnant et je pense que peu de bateaux de guerre l'ont fait.

Je profite d'une période calme pour me faire opérer d'une hernie inguinale à l'hôpital maritime de Lorient, que je connais bien, mon fils y étant né en 1956. J'y suis fort bien traité, ayant un matelot à mes ordres, comme ordonnance. Durant ce séjour hospitalier, je reçois la visite, le 11 novembre, de ces dames de la Croix Rouge, qui m'offrent une boîte de chocolat et se font photographier avec moi. Quand le bateau a été terminé, nous sommes partis pour l'Algérie avec, d'abord la croisière d'endurance, en compagnie de l'Ardent et d'une vedette rapide. Nous avons demandé Lisbonne, Casablanca et Gibraltar. On ne nous a accordé que Lisbonne et Gibraltar.

Navigation dans le golfe de Gascogne par mer correcte, agrémentée de quelques exercices sous la direction de notre chef de division. A Lisbonne, nous sommes amarrées assez loin de la ville, mais au calme. Nous y trouvons le Docteur Bombard, célèbre alors, car il a démontré qu'on pouvait subsister en mer, sans eau ni nourriture, en vivant d'eau de mer et de poissons : il a traversé l'Atlantique sur un radeau pneumatique. Je l'invite à dîner, il me rend mon invitation, mais je dois dire honnêtement qu'il n'est finalement intéressant qu'une soirée, la suivante il se répète.

Une anecdote. Nous avons à bord pour cette croisière un agent de maîtrise de l'arsenal de Lorient qui couche dans un petit réduit, à côté de la cafétéria de l'équipage. Un matin, au petit déjeuner, il nous raconte que, dans la nuit, il a été réveillé par des mouvements assez suggestifs, sur la couchette au dessus de lui. Assez choqué il a d'abord trouvé que ces deux matelots manquaient de discrétion, mais, rapidement, il s'est rendu compte que ce n'était pas deux hommes, mais un matelot et une femme. Ce qui l'a quand même rasséréné ! Après enquête, nous apprenons que le factionnaire a fait monter à bord une fille qui traînait sur le quai et avec son accord et moyennant finance, il en avait profité. Il a eu droit à quelques jours de prison pour avoir abandonné son poste, sans motif grave. Mais, bien plus tard, j'apprendrais qu'il n'avait pas été le seul à en avoir profité, bien au contraire et que la fille avait fait un bon chiffre d'affaires !

L'escale de Gibraltar avait pour but de nous faire voir les vedettes rapides des contrebandiers. Car effectivement, ils ont leur quai préféré, en toute légalité : ce qu'il font une fois en mer ne regarde pas l'autorité britannique du

port. Et nous arrivons à Oran. Je fais la visite protocolaire à l'Amiral, qui me demande, entre autres renseignements, si j'ai été reconnu comme commandant par l'équipage :

"Amiral il n'y a pas eu de cérémonie de reconnaissance officielle, mais, quand vous viendrez à bord, vous constaterez que l'équipage me reconnaît bien comme leur Commandant."

La surveillance maritime

Quelques jours plus tard, nous commençons nos missions de surveillance maritime. Le principe est très simple: l'état major nous affecte à un secteur pour une durée déterminée (quinze jours à trois semaines). Nous devons obligatoirement naviguer toutes les nuits et contrôler les bateaux de toutes tailles qui se trouvent dans la zone. De jour, on fait ce qu'on veut, mais il faut quand même se montrer un peu en mer. Compte rendu tous les jours.

Nous serons plusieurs fois affectés à la région de Nemours, près de la frontière avec le Maroc.

A la fin de la première patrouille, j'apprends que, chaque mois, il y a un classement des bâtiments de surveillance, en fonction du nombre de bateaux contrôlés. Je décide que, le mois suivant, nous serons en tête du classement: ainsi, la réputation de L'ETOURDI sera bien établie et nous serons plus tranquilles. L'officier en second en avise l'équipage, car notre patrouille suivante sera assez rude, bien sûr. Mais ensuite elles, seront plus calmes. C'est ce qui s'est passé.

Au cours de l'une d'elles, nous sommes envoyés arraisonner une vedette rapide, repérée par les avions de surveillance maritime, qui se trouve depuis plusieurs jours à la limite de la zone économique. Après quelques heures de navigation par mer belle, nous accostons la vedette : elle est commandée par un anglais d'une trentaine d'années qui nous accueille courtoisement et l'équipage est composé de quelques matelots, de mine patibulaire, de toutes nationalité.

Visite complète du bord, où nous ne trouvons que des ...trains électriques et des cigarettes, donc légalement, rien de répréhensible. Dans une cage, nous voyons quatre pigeons voyageurs.

Questionné, le Capitaine nous déclare: "*C'est pour la nourriture de l'équipage (sic)!*"

Whisky au carré et, quand nous les quittons, ils nous offrent une tortue de mer qu'ils ont attrapée la nuit précédente. Notre équipage la dépècera au cours de notre escale suivante à Nemours et on nous la servira comme du veau, sauf que ce n'est pas tout à fait pareil, quoique mangeable

Au cours d'une de nos patrouilles dans la région de Nemours, nous avons une surprise curieuse: une nuit, alors que nous naviguons près de la côte devant Melilla (une des enclaves espagnoles), nous avons un contact radar très net. On se dirige dessus, et il disparaît de l'écran.

Malgré une recherche au projecteur, nous ne trouvons rien. Nous nous éloignons, en pensant qu'il s'agit d'un faux écho.

Et il revient. Nouvelle manœuvre pour l'identifier, et nouvelle disparition.

Je fais mettre le sonar en route, afin de voir si ce ne serait pas un sous marin : rien au sonar. Nouvelle tentative et, cette fois, en allumant les projecteurs plus

tôt, nous comprenons: c'est un vol de mouettes qui s'attaquent joyeusement à un banc d'anchois et qui, bien sûr, s'envolent à notre arrivée pour revenir dès que nous nous éloignons. J'étais sur le point d'alerter l'État major à Oran, pensant, dans l'ambiance du moment, à une embarcation furtive pratiquant du trafic d'armes. Heureusement je n'en a rien fait, car je me serais couvert de ridicule

Les escales à Nemours et autres petits ports de la côte sont sans intérêt. Notre port d'attache est Oran, où il y a quand même plus de possibilités de se distraire, en particulier quelques bons restaurants et des cinémas. Je m'entends avec l'État major pour ne pas être envoyé à Mers El Kébir. Compte tenu de la situation, il n'est pas prudent d'aller se baigner sur les plages environnantes, mais nous faisons parfois une baignade le long du bord, dans l'après-midi, en cours de patrouille.

Le séjour à Toulon

Dans le courant du mois de mai, L'ETOURDI est envoyé à Toulon pour une période d'entraînement à la lutte anti-sous-marine. Compte tenu de ma spécialité, j'estime ce stage tout à fait inutile, mais, par contre, il nous permettra d'avoir un peu de repos. Dès notre arrivée, j'autorise la moitié de l'équipage et l'officier en second à partir quelques jours en permission. Cela n'est pas très apprécié par le Directeur de Stage qui m'en fait la remarque:

"Commandant, mon équipage est en Algérie depuis plusieurs mois, sans aucune permission, et va y repartir à nouveau, pour une durée indéterminée. Alors, il m'a semblé nécessaire de leur accorder quelques jours, ce sera bon pour le moral, le contraire eut été fâcheux."

Je ne pense pas que cette position lui ait plu. Quant à moi, j'ai eu le plaisir de faire venir mon épouse et de l'inviter à dîner à bord: mon maître d'hôtel s'est surpassé ce soir-là, à la grande satisfaction de tous y compris de lui, que ça changeait des repas classiques habituels. Faut-il préciser que le stage ne nous a pas été très profitable !

Dernier appareillage

En août, mon remplaçant est désigné. Je fais une dernière patrouille dans une zone que je ne connais pas, à l'est d'Alger. Pas de problème particulier, sauf mon dernier appareillage. Il a lieu dans le petit port de Delys par un vent tellement fort que je n'arrive pas à faire éviter le bateau.

Pour sortir du port, j'ai dû différencier les machines à fond, ce qui est exceptionnel dans un espace resserré. Mais j'y suis arrivé, bien sûr, et nous avons accosté le lendemain à Oran, où j'ai passé le Commandement dans les règles de l'art, en présence de l'Amiral.