

## Ma première nuit en mer

Mes ancêtres étaient tous des terriens et je ne crois pas qu'il y jamais eu de marin dans ma famille. Il y avait donc peu de chances que je porte un jour le bâchi<sup>1</sup> et c'est un concours de circonstances qui a fait de moi un « Col bleu » pour un an. En ce temps-là, qui n'est pas si éloigné, tous les garçons étaient astreints au Service national, que l'on effectuait dans l'une des trois armes. Je m'attendais à être comme mes grand-pères et mon père à être versé dans l'armée de terre, et par conséquent à subir pendant douze mois, la joyeuse vie de caserne. Mais contrairement à beaucoup de mes camarades qui cherchaient à se faire réformer par tous les moyens, je tenais à faire mon service, non par un sens exacerbé du devoir, mais parce que je pensais qu'il pouvait être préjudiciable à un futur fonctionnaire d'avoir tenté sous des prétextes fallacieux de se dérober à ses obligations militaires. Car j'étais alors élève d'une école de la Fonction publique, appelée alors École nationale supérieure des bibliothèques<sup>2</sup>. Je devais partir juste après avoir passé mon diplôme, et prendre mes fonctions à mon retour de l'armée.

Comme j'avais choisi pour sujet de mémoire de fin d'année les reliures d'almanachs royaux des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, j'étais allé visiter les bibliothèques parisiennes susceptibles d'en détenir de beaux exemplaires, et l'on m'avait dit qu'il y avait au Service historique de la marine, des reliures armoriées qui méritaient d'être décrites. Je m'étais présenté au conservateur de la bibliothèque qui m'avait dit : « Pourquoi ne feriez-vous pas votre service chez nous ? On nous affecte chaque année un ou deux appelés qui ne connaissent rien au métier, et pour une fois, je serais heureux d'avoir un jeune de la profession. Je vais en toucher deux mots au contre-amiral qui dirige le service. Pendant ce temps, faites votre demande pour servir dans la marine, en acceptant l'éventualité d'un appel décalé ».

Je n'avais de la mer et les bateaux qu'une connaissance très vague. Étant enfant, j'étais allé avec mes parents en vacances au bord de la mer, en Vendée, en Bretagne, dans le Languedoc, en Espagne sur la côte atlantique, mais je dois avouer que préférais de loin les Pyrénées. Quant à la navigation, mon expérience se limitait à des traversées de la Manche sur des ferries, en tant que passager bien entendu. J'avais lu trop jeune Pêcheurs d'Islande dans la Bibliothèque verte, c'est à dire dans une édition expurgée, et je n'y avais pas trouvé grand intérêt. C'est bien plus tard que je découvrirais Pierre Loti et Claude Farrère. L'essentiel de ma connaissance de la mer venait de Moby Dick, que j'avais étudié en troisième année de licence. Fort de ce bagage, Je me retrouvais le 1<sup>er</sup> décembre 1974 au Centre de formation marine de Hourtin, près de Bordeaux. Entouré de marécages, à plusieurs kilomètres de la petite station balnéaire d'Hourtin Plage, le CFM n'avait rien de

---

<sup>1</sup>Nom familial du bonnet à pompon des marins

<sup>2</sup>Cette école se nomme aujourd'hui ENSSIB, École nationale supérieure des sciences de l'information et des bibliothèques.

bien attrayant. Il avait été installé sur le site d'une ancienne base d'hydravions, à proximité immédiate de l'étang d'Hourtin, une vaste étendue d'eau qui ne servait plus qu'à enseigner aux apprentis-marins les rudiments du canotage. Avec cela, il faisait un froid auquel je ne m'attendais pas, m'étant imaginé que le Bordelais connaissait un climat quasi-méridional.

Tous les arrivants du 1<sup>er</sup> décembre étaient des appelés. C'est peut-être pour cela que la formation avait été très sommaire. Quelques tests de connaissance, quelques tests psychologiques, destinés à mon avis plus à déceler les individus au comportement problématique qu'à évaluer sérieusement nos aptitudes. Puis nous passions chez le tondeur (on ne pouvait pas appeler cet individu un coiffeur). C'était un appelé, un nabot malfaisant qui prenait un plaisir sadique à nous raser le crâne bien au-delà des exigences du règlement tout en chantant des chansons paillardes. Nous recevions notre habillement, tenues de travail, tenues de sortie, et je me souviens de cette séance assez distrayante, où nous étions invités à marquer notre numéro d'immatriculation marine sur tous nos effets, à l'encre indélébile, à l'aide d'un pochoir. On apprenait aussi à marcher au pas, en chantant. Chaque compagnie avait son chant guerrier, et la nôtre devait apprendre un chant de parachutistes, appartenant depuis la fin des années 30 au répertoire de la Légion, et adopté par la suite par le 3<sup>e</sup> RPIma<sup>3</sup>. La version que l'on nous apprenait avait été adaptée pour la marine (par exemple *prend ton sac pour embarquer* remplaçait *prend ton sac et viens sauter*). J'ai appris plus tard que la musique était celle de Westerwald, un chant de marche allemand à la gloire de la région du Westerwald et de ses forêts, sur une musique de Joseph Neuhäuser, composée en 1936.

Je n'ai connu que de rares séances de maniement d'armes avec le MAS 49<sup>4</sup> sans munitions, et aucune initiation au canotage. Peut-être notre séjour était-il abrégé en raison de nécessités que nous ignorions, ou peut-être en raison d'un encadrement en sous-effectifs. C'est à peine si l'on nous avait instruits des grades et des usages dans la marine. Je prenais tout cela comme un jeu qui allait bientôt se terminer, et ne me concernait pas puisque j'allais être affecté au Service historique. Ce dont je puis témoigner, c'est que nous n'avons subi aucune brimade, aucun abus d'autorité de la part des gradés, et que nous n'avons pas souffert des rigueurs excessives de la discipline. Les locaux étaient bien chauffés, mais dehors, nous avions froid, parce que les tenues de travail n'offraient pas une protection suffisante. Le jersey tenait chaud, la toile épaisse de la vareuse coupait le vent, mais nous aurions bien volontiers enfilé le caban.

Un de nos camarades, qui avait de la famille dans la marine, nous avait averti de ce qui attendait les nouveaux embarqués. On allait les chambrer, leur faire aller chercher un seau de vapeur à la machine, ou leur demander de guetter la bouée postale. Quant au *Bidel*, c'était le chef du Service intérieur, responsable de la discipline à bord, mais il fallait savoir que

---

<sup>3</sup>Être et durer, chant du 3<sup>e</sup> régiment de parachutistes d'infanterie de marine {armée de terre]

<sup>4</sup>Fusil semi-automatique de la Manufacture d'armes de Saint-Étienne dont sont dotées les armées françaises à partir de 1950.

*bidel* était un sobriquet<sup>5</sup>, et qu'il était préférable lorsque l'on s'adressait à lui, de l'appeler Capitaine d'armes. Fort de son expérience par procuration, notre camarade nous racontait les mers que nous allions rencontrer. Il utilisait comme un vieux marin, les degrés de l'échelle de Douglas, il nous parlait de mer forte, très forte, mer grosse, très grosse et, tout en haut, la mer énorme ! De quoi ne pas être trop rassuré. Mais c'était pour les autres, puisque j'allais bientôt me retrouver au château de Vincennes... Et je l'ai cru jusqu'à ce que tombe mon ordre d'affectation. Brest, BLM Dupetit Thouars. J'allais donc devenir un vrai marin, un marin qui navigue, je ne serais pas un archiviste déguisé en matelot. Sur le moment, je ne m'étais pas posé la question, avec le recul, je m'étonne que l'on ne m'ait pas demandé si je savais nager. Peut-être que si l'on tombe dans une eau glacée, il est préférable de ne pas savoir nager, l'agonie est moins longue ?

Après cette brève formation, nous partions en permission, et nous devions revenir quelques jours plus tard à Hourtin, et de là, nous étions conduits en troupeau sur le lieu de notre affectation, encadrés par quelques second-maîtres. C'était Brest pour tout le monde, parce qu'à cette époque, c'est là qu'était l'essentiel des effectifs. On y trouvait les plus grosses unités de surface, les porte-avions, le Foch et Clémenceau, le porte-hélicoptères Jeanne d'Arc, le croiseur Colbert. Mon expérience de la navigation comme je l'ai déjà dit, se limitait à des traversées de la Manche en car-ferry ou en aéroglisseur. Quant aux bateaux gris, j'en connaissais ce que j'avais lu dans les illustrés pour la jeunesse, ce que j'avais vu dans des films, presque tous américains, et aussi ce que j'avais appris en assemblant les maquettes en plastique de Revell. J'imaginai donc des croiseurs, des cuirassés à ponts de teck, et des tourelles avec de monstrueux canons de 300 mm, des contre-torpilleurs, des porte-avions avec des avions aux ailes repliées sur le pont, et des péniches de débarquement, en résumé, une flotte de la Seconde guerre mondiale. On nous avait projeté au CFM un petit film sur les forces navales françaises, qui n'était pas mal fait, mais ne s'attardait pas sur l'évolution technique, et ne mettait pas l'accent sur ce qui m'apparut par la suite essentiel, la formation des personnels. Fort heureusement, nous avions pour parfaire notre instruction, quelques camarades qui, forts sans doute d'une pratique assidue du pédalo, dissertaient sur les mérites des différents types de navires, sur l'efficacité de leur armement, et sur la conduite de la guerre navale. Ils préfiguraient déjà ces experts autoproclamés qui, un demi-siècle plus tard, auront leur rond de serviette dans les chaînes d'information en continu.

Je me souviendrai de ce voyage de nuit, interminable, qui commençait par un trajet en car de Hourtin à la ville de Bordeaux, puis le train jusqu'à Brest, avec changement à Rennes. Nous sommes encadrés par des second-maîtres vêtus de longs manteaux bleu marine, pas particulièrement avenants. Il faut dire qu'ils ne doivent pas être réjouis de conduire ce troupeau, et qu'ils préféreraient être ailleurs en cette veille de Noël. Me voici à Brest, au petit matin du 24 décembre, avec mon grand sac de marin et ma petite valise de tôle noire. Nous sommes ensuite véhiculés jusqu'à notre lieu d'affectation, selon les cas un bateau ou un service à terre. Je me souviens que nous avons été pris en charge par un Citroën U 55 bâché

---

<sup>5</sup>Bidel était un propriétaire de ménagerie de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, célèbre pour dresser ses fauves « en férocité ».

dans lequel j'avais eu grand peine à monter, encombré de ma valise et de mon sac. Le camion en profitait pour livrer quelques vivres ou fournitures. Arrêt devant le Dupetit-Thouars<sup>6</sup>. J'étais le seul à descendre.

La coupée est assez raide, pas facile avec les mains occupées par le sac d'un côté, la valise de l'autre. Le DPT se trouve en petit carénage<sup>7</sup>, amarré à couple avec un autre bateau du même type. Il faut traverser le premier pour accéder au second. Un peu étonné par ce bateau gris : escorte d'escadre, j'aurais imaginé un bâtiment plus volumineux. Il est long, c'est vrai, mais étroit et bas sur l'eau. Je l'aurais cru hérissé de canons, et ce n'est pas le cas. On ne voit que trois affûts doubles de petit calibre : c'était (mais je l'ignorais), du 57 mm, alors que je m'attendais à des canons comme il y en avait sur mes maquettes. Il n'est pas très vieux pour un bateau, dix-sept ans, et a fait l'objet d'une refonte profonde 10 ans auparavant, et cependant, il m'apparaît un peu démodé. Sa silhouette rappelle les navires de la dernière guerre. Ce qui m'étonne le plus, c'est l'absence de hublots le long de la coque, alors qu'il y en avait toujours deux voire trois rangées sur les dessins de mes livres illustrés. Là encore, j'apprendrai que l'éclairage naturel n'est plus de mise pour de multiples raisons, et que l'on vit sous la lumière électrique nuit et jour et en tous temps. La nuit, pour que l'on conserve des repères, c'est une lumière rouge qui éclaire. Inquiétant de voir tous ces tuyaux qui courent partout, ces gaines au plafond, et ce fouillis de câbles électriques. Un bateau gris<sup>8</sup>, je le découvre, c'est une petite usine flottante.

Le bateau était désert : sur un bateau en petit carénage, l'équipage a peu de missions essentielles. Il n'est pas étonnant que des permissions aient été largement accordées pour Noël. Peu de personnel présent à bord, cela veut dire aussi pour le nouvel arrivant un accueil des plus simplifiés. Un quartier-maître me conduit au BSI<sup>9</sup>, on note mon nom. Puis on m'accompagne à la voilerie, pour que je reçoive mon couchage. Comme c'est Noël, il n'y a personne, je dois me servir moi-même. Le quartier-maître m'indique ce que je dois prendre. « Je ne sais pas où tu vas aller. C'est curieux cette affectation d'un nouveau, un 24 décembre alors que presque tout le monde est parti en perm. Là, c'est le poste des détecteurs. Tu n'as qu'à t'y installer, en attendant. »

Une bonne surprise, le repas de Noël. Ce n'est pas un restaurant étoilé, c'est simple mais bon, et les portions sont pantagruéliques. On voit que le personnel en cuisine sait travailler et cherche à faire de son mieux. Rien à voir avec les gougnaftiers qui s'efforçaient à Hourtin, de transformer des produits d'une qualité satisfaisante en une infâme tambouille . Nous avons droit au dessert, non pas à du Champagne, mais à un blanc de blanc pétillant

---

<sup>6</sup>Dupetit-Thouars, escorte d'escadre de la série T47, mis en service en 1956, refondu en 1963 pour devenir un BLM, bâtiment lance-missile équipé du missile à moyenne portée TARTAR.

<sup>7</sup>Opérations d'entretien relativement importantes, effectuées par l'Arsenal.

<sup>8</sup>Dans la Marine nationale, on appelle bateaux gris les navires de surface. Les sous-marins sont appelés bateaux noirs. Les bateaux blancs sont les navires scientifiques : essais et mesures, recherches océanographiques, renseignement etc.

<sup>9</sup>Bureau du service intérieur ;

très correct.

Il est temps de regagner nos quartiers. On descend dans le poste par un escalier assez raide. Dans le poste, nous ne sommes plus que quatre, avec le chef de poste, un vieux chouf<sup>10</sup>, qui s'approche des trente ans, et des dix ans de service. Ces vieux choufs ont leurs habitudes, ce sont des garçons parfois mariés et pères de famille, qui connaissent bien leur travail. Les chefs ferment les yeux sur les petites libertés qu'ils prennent avec le règlement, dans la mesure où ils savent parfaitement ce qu'un supérieur peut tolérer sans risquer lui-même d'avoir des ennuis.. Il sort de son caisson une bouteille de calvados, interdite bien entendu, mais c'est Noël, et l'essentiel c'est de ne pas abuser et de ne pas faire de scandale. Il nous en propose, j'accepte volontiers, et je tends mon quart en inox. Ce n'est pas un produit du commerce, mais un calvados que fait son père, dans sa ferme de Normandie. C'est de l'agricole, du brutal qui arrache, comme l'aiment les gens du pays. On ne doit pas être loin des 60° ! Il me verse une dose très généreuse (une habitude dans la marine ?). À cinq, nous vidons la bouteille de calva. Il est lui aussi étonné qu'on m'ait affecté le jour de Noël, alors que je suis un appelé qui manifestement ne sait rien faire de bien utile sur un bateau. Pour lui c'est différent, il est de permanence en tant qu'électricien. Mais comme il a une bonne expérience de la vie militaire, il ne cherche pas d'explication rationnelle. Je fais le calcul. J'ai été incorporé le 1<sup>er</sup> décembre, nous sommes le 24 au soir. Si l'on décompte les permissions, mon temps de service ne va pas dépasser 10 mois. Je me demande bien quelles tâches on va pouvoir me confier. Je ne demande pas mieux que d'apprendre, mais cela m'étonnerait qu'on trouve le temps de me former, alors que je ne vais faire qu'un bref passage dans la marine. Je n'ai même pas reçu le moindre rudiment de canotage. Quant aux fameux nœuds, à la base du matelotage, ma science se limitera toujours aux nœuds de cravate.

Je me réveillai au milieu de la nuit, sentis que le bateau roulait, un roulis léger, mais un mouvement bien perceptible. Puisque le bateau était à couple d'un autre escorteur, je ne voyais pas comment nous pourrions être en mer. Et cependant, on entendait le clapotis des vagues contre la coque. J'étais seul dans le poste. J'en ai conclu que le chouf était de service quelque part, et je décidai de m'habiller et de monter au niveau supérieur pour essayer de comprendre ce qui se passait. Je sortis sur le passavant tribord : Le bateau glissait en silence sur une mer d'huile. Dans un ciel sans nuages, la douce lumière de la pleine lune éclairait l'immensité. Je n'avais jamais vu ce que pouvait être une nuit en mer, et le spectacle était fascinant. Je ne sais pas où nous étions. Pas de lumières provenant de la terre. Nous devions être déjà en « pleine mer », et sans doute dans l'Atlantique, car si nous étions en Manche, nous aurions vu aux alentours les feux de tous les autres bateaux, tant la zone est fréquentée. Je ne connais rien à la navigation, mais j'ai vu, en traversant la Manche en ferry, à quel point la circulation était dense, avec les bateaux de commerce qui remontent de l'Atlantique vers la Mer du nord, et ceux qui vont en sens inverse, ceux qui traversent la Manche entre la France et l'Angleterre, et les nombreux pêcheurs, auxquels s'ajoutent des plaisanciers.. Je suppose qu'avec les étoiles, on devrait savoir où se trouve le nord, et donc dans quel sens on

---

<sup>10</sup>Surnom du quartier-maître de première classe, QM1.

se dirige. Mais je ne connais strictement rien à la navigation et à l'astronomie. Par de belles nuits d'été, lorsque nous étions à la campagne, mon père me montrait les étoiles et tentait de me donner une leçon d'astronomie. J'étais sensible à la beauté du ciel, mais pour moi tout se ressemblait. J'étais capable de reconnaître les constellations lorsqu'elles étaient dessinées dans un livre, mais dans la réalité, je confondais tout.

Il était évident que le navire était parti avec un équipage réduit au strict minimum, et que cette situation avait été soigneusement préparée. Il n'y avait rien de surprenant à laisser partir en permission l'essentiel du personnel au moment de Noël alors que le bateau se trouvait en petit carénage. Mais ce petit carénage était en réalité une feinte, en réalité, tout était prêt pour un départ immédiat. On pouvait aussi en déduire que le DPT n'allait pas bien loin, car les effectifs n'auraient pas permis de relève de quart. Ils devaient être tout juste suffisants pour assurer la navigation et la sécurité. La présence d'un appelé, moi en l'occurrence, devait vraisemblablement être une erreur.

J'espérais pouvoir me rendre dans le noir à la passerelle, où peut être j'en apprendrais un peu plus. Dans la coursive, qui n'était pas bien large, je me retrouve face à un trois galons. Qu'est-ce que vous faites ici ? Juste le temps de me remémorer à quel grade correspondent ces trois galons, tout cela est très nouveau pour moi, et l'appellation correspondante. Heu, je suis nouveau, capitaine, je viens voir si je peux être utile à quelque chose.

- Ah oui, c'est vous l'appelé, je suis au courant.

- Il y a eu une erreur, ce n'est pas de votre faute, mais vous n'auriez pas dû être affecté un 24 décembre, surtout dans les circonstances présentes. Retournez dans votre poste, et essayez de dormir .»

Je pensais que je n'allais pas pouvoir fermer l'oeil, mais finalement, je m'étais endormi. Mon couchage était plus confortable que je ne l'aurais imaginé. On était au chaud, et j'avais l'impression, comme il n'y avait pas de hublot et qu'on était au niveau inférieur, de me trouver dans les entrailles de la bête, une sorte de dinosaure qui nous protégeait du froid et du vent. Finalement, il me plaisait bien, « mon » bateau ». Il me semblait un peu démodé, mais solide, prêt à affronter les éléments. Je n'étais pas inquiet, nous n'étions pas en guerre, la mer était calme. Tout bien considéré, j'étais heureux d'être embarqué. J'aurais tout le temps de découvrir les joies de la vie de fonctionnaire dans les quarante années qui allaient suivre. Au petit matin, j'entendis des explosions, des bruits inquiétants, que j'étais incapable d'identifier. Aussitôt, je sautai de ma couchette, enfilai ma tenue à la hâte, grimpai jusqu'au pont principal, et me précipitai sur le passavant tribord. Nous étions près du rivage. Il y avait de la fumée, et les bruits que j'avais entendus, c'étaient des tirs d'artillerie. Un désordre indescriptible sur la plage. Des soldats partout, avec une multitude de véhicules militaires endommagés ou abandonnés. Des camions renversés, des blindés en feu, détruits par nos soldats eux-mêmes, pour éviter que tout ce matériel ne tombe aux mains de l'ennemi ? Et puis des chasseurs à croix gammée qui tournoient, mitraillent, et des bombardiers en piqué qui lâchent des bombes. Les nuages sont bas, et la mer est de cette couleur indéfinissable que l'on appelle « manche de pelle ».

Ce que je voyais, je l'avais déjà vu, sous forme de photographies, et je retrouvais un peu l'atmosphère recréée dans le film de Week end à Zuidcoote. Cela correspondait aussi à ce que m'avait raconté mon père qui avait vécu tout cela. Nous étions devant la plage de Dunkerque, fin mai 1940.

C'est là que le commandant prit la parole, à travers le circuit de diffusion : « Ici le commandant. Au cours du petit carénage, a été installé un matériel ultra-secret qui nous a permis de remonter le temps. L'armée française et le corps expéditionnaire britannique sont pris au piège. Ils vont être tués ou faits prisonniers par les Allemands qui avancent inexorablement. Nous sommes là pour évacuer en priorité nos soldats, mais aussi les Britanniques si c'est possible. Nous allons les conduire à Brest. Pour l'instant, nous n'avons qu'une mission, en évacuer le plus grand nombre. Vous ne devez en aucun cas les informer de notre voyage dans le temps, sous peine de faire naître une panique qui pourrait nous mener à un désastre. Qu'ils sachent simplement que nous allons les mettre à l'abri . Notre responsabilité est écrasante. Je compte sur chacun d'entre vous. »

J'essayais de comprendre, de mettre un peu de rationalité dans l'incroyable. Ces soldats vont être tués sur cette plage, ou vont être faits prisonniers, et passer plus de 4 ans en captivité. Quelques-uns, vont parvenir à gagner Londres et reprendre le combat sous l'uniforme des Forces françaises libres. D'autres vont reprendre la vie civile à la faveur de l'armistice. Il y aura ceux qui attendront patiemment la fin de la guerre, ceux qui seront envoyés en Allemagne au titre du STO , ceux qui réfractaires au STO<sup>11</sup>, entreront dans la clandestinité, ceux qui vont mourir écrasés sous les bombes, qu'elles soient amies ou ennemies, ceux qui entreront dans la Résistance. Mais si nous les embarquons, nous les conduisons irrémédiablement en décembre 1975, vont-ils se retrouver vieillissés de 35 ans ? Avons-nous le droit de les embarquer dans le futur ? Dans certains cas, on leur sauve la vie, et dans d'autres, on leur vole ces 35 années qu'ils n'auront pas la chance de vivre. Je voudrais bien être utile, et même si je ne suis pas sûr que ce soit le meilleur choix, j'aimerais participer à ce sauvetage. Une petite équipe descend les chaloupes pour aller chercher nos troupes sur la plage. Il y a des gestes que j'ignore, un matériel dont je ne saurais pas me servir. J'en ai la tenue, mais de toute évidence, je ne suis pas un vrai matelot.

Je vois de loin les soldats qui montent dans les chaloupes. Ils sont de plus en plus nombreux. Je me demande s'ils vont tous tenir dans le bateau, logiquement, nous ne devrions pas pouvoir en accueillir plus de 200, et encore, en tassant bien ! Et notre escorte, s'il est long, n'est pas bien large, et il n'y a pas de place de perdue . Et pourtant, il avale cette marée humaine, à croire qu'il va recueillir toute l'armée française. Je me dis que les survivants du 18<sup>e</sup> dragons vont peut-être embarquer sur notre navire. C'est le régiment de mon père, une unité de cavalerie motorisée. Vais-je être capable de le reconnaître, lui qui doit avoir tout juste 28 ans ? Que lui dire, sans qu'il me prenne pour un fou ? Si je suis ici, c'est qu'il n'est pas mort sur cette plage. À moins que je ne sois pas tout à fait vivant, et c'est

---

<sup>11</sup>Service du travail obligatoire, instauré en 1942

pourquoi je serais le seul appelé à avoir été affecté sur ce bateau un 24 décembre ? Et ce serait la raison pour laquelle je ne joue aucun rôle, on ne m'a pas même embauché pour distribuer le thé, le café et les petits pains briochés à tous ces soldats épuisés ?

Lorsque je me suis réveillé, j'ai senti que le bateau ne bougeait pas. Nous n'avions pas quitté le bassin. Sans doute le repas de Noël, un peu trop copieux pour moi, avec cette solide ration de calvados, avait-il contribué à favoriser ces activités oniriques . Je devais attendre encore trois semaines avant de passer ma première nuit en mer, mais je l'attendais sans impatience puisque je l'avais déjà vécue dans mon sommeil. Le bateau était parti quelques jours pour essais après les réparations ou modifications effectuées par l'Arsenal. Comme on ne m'avait pas encore assigné de fonction précise, je n'avais pas à assurer de quart en mer, de sorte que j'ai passé ces premières nuits au chaud dans ma banette<sup>12</sup>. Au retour, je devais encore attendre deux jours pour voir l'officier en second, qui, ne sachant pas trop quoi faire de moi au vu de , m'envoie faire une petite formation de « phoniste »: je serai standardiste à quai et opérateur de radiotéléphonie en mer.

Ma première nuit en mer et qui est restée la plus étrange, je l'aurai vécue à quai, et c'était une nuit de Noël.

---

<sup>12</sup>Couchette du marin. Le hamac a été abandonné dans les années 60.