

Michel LE TROADEC

C'est l'officier qui par ses qualités humaines m'a fait la plus forte impression durant mon service à bord de l'avisogarde-pêche « Ailette ».

Rejoignant début Avril 1955 mon affectation sur l'avisogarde-pêche « Ailette » - en fait un ancien dragueur océanique ex-allemand (D.O. M 605, ex Minensuchboot M635 de la Kriegsmarine) - à la sortie des EAR du « Tourville », j'arrivais de grand matin au carré, avant tout le monde, très impressionné par le port de l'uniforme d'aspirant que je portais pour la première fois, et de me voir salué alors qu'auparavant je saluais, prenant par surprise les officiers avant leur arrivée à bord.

Je fus très bien accueilli par les officiers (CF Jean-Claude Laurens, LV Philippe de Morin, EV1 Pierre Maugendre et EV1 Michel le Troadec, le Dr Rognant) qui se mirent en quatre pour trouver à l'aspirant pas très fortuné que j'étais un uniforme de service, et aussi, pour les « formal receptions » de l'Etat-Major du navire en Norvège, le spencer blanc avec nœud papillon de Philippe de Morin. Je partageais la cabine de Michel Le Troadec. Il était si grand, qu'étendu sur sa bannette ses pieds perforaient le mauvais plastique de l'armoire où nous entassions notre linge...

L'Ailette sortait du grand carénage de l'hiver 1954/55, pour commencer ses essais en mer. Pendant 15 jours nous ratissâmes les zones de pêche de la mer d'Irlande (pêcheurs de Concarneau, Le Guilvinec, Etel), écoutant sur la phonie les radios de nos pêcheurs, soucieux d'éviter les corvettes irlandaises (« Penna gast ! Je vois un bateau gris. Ce serait-y pas le garde-champêtre irlandais ? Ma doué, non, c'est l'Ailette ! »).

Quinze jours ensuite sur la Penfeld pour lever les petits défauts relevés après carénage, et enfin grand départ pour la campagne d'été en mer de Barents. Remontant la Manche, nous apprîmes qu'un croiseur soviétique amenait Khrouchtchev à Southampton. Notre pacha eut l'idée d'un petit changement de cap (j'étais sur la passerelle, j'en témoigne), et nous croisâmes la masse du croiseur au loin dans la brume. A l'escale suivante à Boulogne, les langues de quelques marins se délièrent, et dans le journal local du lendemain nous apprîmes, tout ébaubis, que « la Marine Française avait envoyé l'Ailette à la rencontre de Khrouchtchev » !

Escale suivante à Gand, pour représenter la Marine aux fêtes des Floralies. J'admirais les qualités de navigateur du LV de Morin sur le canal de Zelzate à Gand, avec les haltes aux divers ponts tournants, fermés pour laisser passer les trains. Ce fut la fiesta à Gand. Lors d'une soirée, Michel rencontra une jeune fille de grande classe, avec qui il eut projet par la suite de fonder un foyer... si sa vie n'avait brutalement pris fin lors d'une embuscade à Nemours, au début d'Août 1956.

La remontée se fit en mer du Nord, à surveiller les bancs de pêche, de hareng sur le Sandettié, de flétan et autres poissons sur le Dogger Bank et près d'Utsire, suivre les chalutiers Boulonnais, éviter les drifters anglais et hollandais avec leurs filets dérivants - époque de l'avant-pétrole, où Ekofisk n'était qu'un banc de pêche. Mais où déjà les pêcheurs s'inquiétaient de la migration du hareng, par suite du réchauffement de la mer du Nord, attribué à l'époque à toute la chaleur dégagée par l'activité industrielle allemande, et évacuée en mer du Nord par le Rhin et l'Elbe.

Puis ce fut la Norvège, où l'avantage de relever de la convention internationale du 6 Mai 1882 sur la police des pêches en mer du Nord nous permettait de baguenauder librement dans les eaux territoriales, notamment dans sa « route intérieure », en visitant au passage ses grands fjords (Hardanger, Sognefjord, Geiranger), avec escales à Stavanger, Bergen pour assister à la fête nationale du 17 Mai (où toute la Norvège en costume traditionnel défile devant toute la Norvège), Aalesund, Molde (la cité des roses), Kristiansund, Trondheim, Narvik (cérémonie au cimetière militaire français), Solvaer, Harstad, Tromsø (avec l'épave du « Tirpitz » couchée sur le flanc, telle une grosse baleine, au fond du fjord), Hammerfest, et enfin Honningsvåg ville du Cap Nord.

Cette petite ville de Laponie nous servit de base pour nos tournées sur les bancs de la mer de Barents, convoyant en doris le courrier des pêcheurs, et notre médecin pour soigner les malades et blessés légers et ramener les grands malades à bord, puis à terre, et parfois notre maître radio pour réparer les radars ou sondeurs, au milieu d'une trentaine de morutiers du « Grand Métier », à 60% Fécampoïis : les Shamrock, Capitaine Pleven, Capitaine Houduce, etc.... jusqu'au vieil Angélus à vapeur, tout de blanc repeint. Tout cela sous l'œil inquiet d'un hydravion soviétique, copie parfaite du Catalina américain, qui tournait en rond autour de nous, alors que nous étions bien au large de Mourmansk ! Et pour finir, un tour à Vadsö, Vardö, Kirkenes. Et ce fut le retour pour les vacances et le petit carénage, avant d'entreprendre la croisière d'automne, centrée sur la Mer du Nord et les îles Britanniques.

Mais après cette description du paysage, je me recentre sur Michel.

Fils d'un général, il avait fait le Prytanée avant Navale. A sa sortie, avec Pierre Maugendre, ce fut l'Indochine, et la remontée des arroyos sur les petits LCVP. Bien entendu, ce souvenir fut souvent évoqué à bord. Et bien avant le « Crabe Tambour », ils me firent part de leur souvenir d'un de leurs anciens, l'EV Pierre Guillaume, de son audace qui le faisait entrer full speed avec son patrouilleur dans les navires docks américains type « Foudre », battant en arrière à la dernière seconde avant de toucher. Et de l'exploit de son retour d'Indochine sur une jonque, réussissant faute d'instrument de navigation approprié à faire le point par la méthode de « double occultation de la Lune » apprise à Navale pour atterrir aux Chagos.

Michel m'apprit des tas de choses. Bien sûr, en tant qu'officier Trans, il m'apprit à déchiffrer les messages, à rédiger les divers états administratifs, etc. Mais aussi, compte tenu de la fréquence de nos escales en Norvège, les subtilités impérieuses du savoir-vivre local qu'il avait découvert lors la campagne précédente de l'Ailette (1954) : depuis le cérémonial compliqué du « Skaal ! », ou les mille et une façons de répondre du takk au takk (merci, en norvégien), notamment serrer la cuiller de la maîtresse de maison après le repas, en disant « takk for matten » (merci pour le repas), et encore un takk en la revoyant plus tard, etc.

Durant nos mouillages au fond d'un fjord, il m'apprit aussi à pêcher la morue à la « turlutte », par coups brefs sur la ligne avec une cuillère brillante dotée d'un solide crochet

Michel avait le don du croquis et du dessin, et peignait fort bien. Il fit notamment en mer de Barents son autoportrait avec sa barbe (barbe provisoire, au nord du cercle arctique !), tableau qui resta sur l'Ailette après son départ, et que je pus envoyer à ses parents après son décès. Bien sûr, il était aussi un pilier de l'équipe de football de l'Ailette, dont Pierre Maugendre était le capitaine. Equipe qui malgré le manque d'entraînement, se comportait fort honorablement face aux équipes de marine locales – matches assez rudes, puisque là-haut le gazon du terrain est remplacé par un sol pierreux.

Mais son grand succès était l'accordéon, en particulier quand il chantait un tango argentin de sa composition : « Constipacion ». Je ne résiste pas, fussent en souffrir les chastes oreilles, à l'envie d'en reproduire les paroles, accompagnées de grands coups d'accordéon :

« Constipacionnn
Ma, que impossible cagar
Constipacionnn
Que la muerda no vo gar.
Si tou ne peux pas cagner
Va t'faire empapahouter
A la terrasse dou café
Par un gros nèg' bien barraqué
Connstipaciiiiionnn ! »

Un sport favori du carré consistait également à déchiffrer le livre de contrepèteries qu'avait laissé à bord un ancien officier en second de l'Ailette, le LV Mariaux, dans son célèbre ouvrage « L'Anneau de Marius », sous-titré « le tout de mon cru », et dont l'auto-jugement final était « c'est long comme lacune »...

Ceci étant, il avait une solide personnalité et ne se laissait pas faire. Un jour notre pacha l'appela par son prénom : « Dites, Michel... » à laquelle il répondit aussi sec « Qu'est-ce qu'il y a, Jean-Claude ? »

Le désir de Michel était de s'orienter vers le métier d'officier de transmission. Mais comme il était grand, fort, et de solide constitution, et que les « événements d'Algérie » battaient leur plein, il fut pris comme officier fusilier à la DBFM. Dans un de ses derniers croquis à bord, il se représentait en fantassin de la guerre de 14-18, avec bandes molletières et godillots à clous. ..

Tout l'Etat-major de l'Ailette fut muté fin 1955, sauf votre serviteur, devenu EV2, restant pour avoir une continuité de service vis-à-vis de nos interlocuteurs des pêcheries étrangères (notre durée de service ayant été portée à 30 mois). Arrivèrent l'EV1 Michel Brem, de retour lui aussi d'Indochine (actuellement CA Brem) pour remplacer Michel Le Troadec comme officier trans, et l'EV1 Jean-Marie Lauga, frais émoulu de Navale, pour remplacer Pierre Maugendre.

Et je me souviendrai toujours du choc reçu, au retour de perm' début Août 1956, par l'accueil consterné de Jean-Marie Lauga : « Gérard, Michel Le Troadec vient de se faire tuer à Nemours, en Algérie ». J'appris par la suite que, lors d'un accrochage, il s'était retrouvé seul, entouré de fellaghas, qui l'avaient immédiatement descendu.

Pierre Maugendre se chargea de la dure mission d'annoncer la nouvelle à sa fiancée Belge.

En ce qui me concerne, après avoir envoyé son portrait à son père, je reçus de la part de ce dernier une lettre bouleversante, que je n'oublierai jamais.

Gérard Neyret (Ailette 1955/56)

* * *