

3. La dernière ligne du *Forbin*

BERTRAND GALIMARD FLAVIGNY, ANCIEN CF(RCIT)

En 1981, les tirs du Forbin ont été les derniers de la Marine pour les canons de 127mm. Coton dans les oreilles, lampes qui s'éteignent et poussière qui tombe du plafond sont-ils devenus des vestiges du passé ?



Escorteur d'escadre Forbin

Dans le port militaire de Brest règne une animation inhabituelle. Les diesels grondent tandis que les sirènes retentissent. Il est de tradition dans la marine de se saluer ainsi, lorsqu'un bâtiment en croise un autre.

Sur la passerelle, officiers et officiers marins, à leur poste assurent sans précipitation les différentes opérations qui vont permettre au lourd bâtiment de se détacher du quai et de gagner le goulet. Le « pacha », le commandant dédaigne l'aide des remorqueurs et dirige lui-même la manœuvre. Plus loin, les autres bâtiments de l'escadre s'approchent du large. La frégate *Tourville* n'est pour nous qu'une étape qui va nous permettre de rejoindre en haute mer, le navire école, la *Jeanne d'Arc* et sa conserve l'escorteur d'escadre *Forbin* qui rentrent de leur campagne annuelle. Le lendemain matin, nous voyons apparaître leurs tourelles. La voici ! c'est elle, la *Jeanne*, avec son large pont dégagé pour accueillir les hélicoptères.

Auxiliaires des bâtiments de surface, ils servent autant au soutien logistique qu'à la lutte anti-sous-marine ou tout simplement aux liaisons inter-bâtiments.

Une Alouette III nous enlève rapidement pour nous déposer quelques instants plus tard sur l'escorteur d'escadre *Forbin*. Mis en service en 1958, ce bâtiment doit après vingt-trois ans d'activités être désarmé¹. Nous allons passer à bord ses deux derniers jours et nuits en mer. De 129 mètres de long, 13 de large, le *Forbin* à l'effectif de 250 hommes dont 12 officiers et quelques élèves officiers, avec une puissance de 63 000 chevaux pouvait filer 33 noeuds. Ce qui est rapide. Le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* peut atteindre quant à lui 28 noeuds, le porte-avions *Charles de Gaulle* a une capacité maximum de 27 noeuds.

L'ambiance qui règne à bord est à l'échelle du bâtiment. Tout le monde se connaît. La passerelle n'est pas grande ; l'espace est nettement plus étroit, le commandant veille à tout, juché sur son fauteuil. L'homme de barre, installé dans un renforcement, corrige la route, l'officier de quart vérifie la position sur la carte et trace la route. Les postes de vigie sont à l'extérieur. Le *Forbin* est l'un des derniers bâtiments à bénéficier d'une « passerelle à l'air libre ». Bien agréable dans les mers chaudes, nettement insupportable au nord !

Pour l'heure, nous participons aux manoeuvres de l'escadre. Les bâtiments se mettent en formation alignée. Majestueusement la *Jeanne* nous double. Le clairon sonne, les hommes saluent. C'est au tour du *Dupetit-Thouars* ; la voix de l'officier de service retentit : « la berloque bâbord », autrement dit rompez les rangs. La vie est rythmée selon les quarts qui s'effectuent par tiers. On ne dort que douze heures tous les deux jours. Manoeuvriers, machinistes, électriciens au radar se succèdent jour et nuit. Le « zeraq », qui se déroule de minuit à quatre heures du matin, n'est pas comme on le pense, le plus pénible. C'est durant ces heures que l'on sent le mieux l'âme du bâtiment. Dans l'ombre tous semblent immobiles, les voix feutrées glissent entre les ordres brefs. La coque vibre et heurte la mer. Dehors le silence est impressionnant, une seule lumière - les bâtiments de guerre naviguent discrètement - jette un faible halo dans la nuit. A l'intérieur les coursives à peine éclairées sont désertes. Les postes d'équipages sont étrangement silencieux. Mais le boulanger est déjà au travail. Nous aurons des croissants tout à l'heure. Dans la cuisine, où le service commence aussitôt, les aides commencent à tailler deux cent cinquante beefsteaks ! Soudain tout s'anime, il est quatre heures, changement de quart. Des ombres glissent vers les postes de travail, d'autres descendent vers les cambuses afin de se préparer un casse croûte réparateur - même si l'on n'a pas faim, c'est un rite - le bâtiment continue sa route.

Comme dans toute unité militaire, c'est un clairon qui sonne le réveil. Technique oblige, il opère devant un micro.

Le capitaine de frégate commandant le *Forbin*, du nom d'un compagnon de Jean Bart qui fut Grand Amiral du Siam, nous explique le but des exercices auxquels son bâtiment participe. « Nous sommes les « oranges », c'est-à-dire les attaquants, explique-t-il avec une très légère pointe d'ironie. Nous devons retrouver les bâtiments « bleus » et si possible les couler. Un soutien aérien doit nous aider dans cette tâche. Nous avons aussi un sous marin avec nous ; mais nous ne pouvons entrer en contact avec lui. » Tout ceci est naturellement très théorique. Nous avons dû au cours de cet exercice « couler » deux ou trois bâtiments, nous avons peut-être été nous mêmes touchés, ce qui semblerait improbable compte tenu de notre position. En fait ce petit jeu de la guerre qui étonne toujours les profanes, sert à tester le matériel et les hommes.

Les canons de 127

Comme dans tous les carrés de la Royale, la table est de très bonne tenue. Surtout celle du pacha, le commandant, celle des officiers subalternes est sans doute moins cérémonieuse, mais de qualité ; celle des officiers marinières ferait envie aux meilleurs des Routiers. A quand un guide étoilé des carrés ? Les menus tiennent compte à la fois des goûts du commandant et du savoir-faire

1. En 1981

du cuisinier. Nous nous souvenons de ce pacha, adepte de la nouvelle cuisine dont les hôtes se précipitaient ensuite à la cambuse afin de compléter un repas par trop léger. Ce jour-là, à bord de l'escorteur d'escadre *Forbin*, le commandant profite du déjeuner pour continuer à commenter les manoeuvres. « *Il ne faut pas oublier que nous sommes chargés de la défense, c'est notre principale mission. Il est rare en effet que des exercices puissent se dérouler avec tous les bâtiments prévus. La preuve deux escorteurs ne nous ont pas rejoints car envoyés en mission de secours, quant au Tourville, il nous a abandonnés, dérotté vers une mission de surveillance.* » Nous tairons la nationalité du navire qui s'approchait un peu trop près de nos côtes !

Les souvenirs l'emportent peu à peu. Le *Forbin* qui accompagne la *Jeanne d'Arc* depuis 1973 autour du monde en est particulièrement chargé. D'Alexandrie à Djibouti, puis Colombo, Djakarta, Manille, Shangai, Shikoku, Hong Kong, Singapour, Bombay, Athènes, sont autant de noms qui font rêver. Cette campagne a été particulièrement riche. Il ne faut pas croire que ce fut une croisière touristique. Exercices, missions en tout genre ont jalonné ce parcours vers le sud-est de l'Asie. Mais jamais le *Forbin* ne reverra ces paysages, ni ne retrouvera leurs odeurs. Le *Forbin* est condamné. De vieillesse ? Pas vraiment. Pour trop grande consommation, plus sûrement. Alors chaque geste prend une valeur nouvelle. Tout devient celui de la dernière fois. Nulle amertume dans la voix des officiers, des hommes du bord. Ce n'est qu'une apparence. Est-ce pour cette raison, que vers deux heures du matin, en plein milieu du second quart, le Second, me croisant dans la coursive principale, me propose un dernier verre ? Nous ne le prendrons pas, l'aube prochaine sera, certes, brumeuse, et la mer agitée, comme souvent dans le golfe du Lion, mais aucun peloton ne surgira de l'horizon.

J'avais été prévenu, mais le sommeil me l'avait fait oublier. Quel est ce bruissement sourd puis cette explosion suivie d'une longue vibration de la coque qui m'a fait jaillir de ma bannette ? Un exercice de tir ! Il est six heures et ce sont les derniers coups de canons de 127 mm, non seulement du *Forbin* mais encore de la Marine nationale ! Du coton plein les oreilles, les hommes retiennent leur souffle, une lueur au bout de la bouche de feu, un chuintement rapide et la déflagration. Ils reprennent leur respiration, tandis que le nuage de fumée se dissipe par-dessus les vagues. Et cela recommence à un rythme rapide. Nous sommes surpris et désorientés, lorsque le clairon annonce la fin de l'exercice. D'autant plus secoués que le bâtiment heurte des lames de plus en plus fortes. Inutile de prévenir par micro : « Attention ça va rouler ! », nous nous en étions aperçus. À moins d'être convenablement équipé d'un ciré et d'un bonnet, la situation sur les postes de vigie devient intenable. Les paquets de mer renvoient des embruns qui fouettent les visages. L'étrave du bâtiment creuse un sillon, semble s'enfouir dans la lame et remonte comme un soc dressé. Dans les coursives, il convient de se maintenir et marcher en tenant compte des mouvements de la coque.

Ce n'est pas cette petite force qui va gâcher le dîner. Les « boîtes à violon » ont été fixées sur la table. Les couverts plantés dans les fentes de l'appareil se dressent comme des antennes par-dessus l'assiette calée à l'intérieur du cadre. Pas de potage, naturellement ; mais les verres sont bien remplis. Le pacha demande au maître d'hôtel de bien vouloir installer un écran dans le fond du carré et de sortir le projecteur. Qui a vu, sinon l'état-major du *Forbin*, le film *Vacances romaines* avec la délicieuse Audrey Hepburn, sur un écran qui dansait au rythme de la houle ?

« Branle-bas ! » Dernier des derniers des petits-déjeuners en mer. Thé ou café avalé, chacun rejoint son poste. Ultimes tâches avant la fermeture des armoires. Quelques heures plus tard, dans la rade de Brest, le *Forbin*, la longue flamme de guerre déployée, appuyé sur le flanc bâbord de la *Jeanne*, l'équipage en grande tenue au poste de bande sur les extérieurs, approche lentement pour la dernière fois du quai. Il a déjà quitté la mer.