

EQUIPAGE DE MER ET DE RIVIERE, DU NAVIRE ANTIQUE AUX MARINES D'AUJOURD'HUI

MUSEE MARITIME DE L'ILE DE TATIHO

13 au 15 mai 1999

Le NAVIRE, la MER et la TERRE

Quelques aspects de la vie d'un marin de commerce dans les années 1950 à 1980

Mesdames, Messieurs .

Il n'est pas possible de donner en un laps de temps aussi court, l'image exacte de ce qu'était la vie et le métier d'un marin de commerce voici seulement 40 ans . Ce ne sera qu'une suite de brefs clichés pour essayer d'évoquer cette période durant laquelle les techniques et les mentalités ont beaucoup changé. Cette évolution a peut être été moins importante que celle du passage de la voile à la vapeur, mais elle a été plus rapide.

Rencontre avec l'Armement Louis-Dreyfus et Cie

C'est en septembre 1955 que, j'entrai à l'Ecole Maritime des Rimains à Cancale, pour y préparer le brevet d'officier mécanicien de 2ème classe de la Marine Marchande. Mon collègue de chambre, auquel je confessai alors mes maigres moyens financiers, me suggéra de contacter l'armement Louis-Dreyfus où lui-même naviguait déjà depuis deux ans. Heureux temps, où il suffisait de remplir un simple formulaire accompagné de deux photos d'identité, pour qu'une compagnie de navigation accorde une bourse d'études. Une semaine plus tard, le Capitaine d'Armement, chef du personnel, m'envoyait un chèque et un contrat qui me liait pour deux ans à ses navires.

C'est ainsi que parcourant le monde, le plus souvent à bord de cargos naviguant au tramping, je reste à cette compagnie jusqu'en 1987; année durant laquelle ses navires passent sous pavillon "Kerguelen", annonçant ainsi la prochaine disparition des équipages français.

Après avoir armé des navires à propulsion à vapeur jusqu'en 1936, l'armement LD&C , créée vers 1900, lance une première série de cargos rapides à moteurs diesels. Ceux-ci sont très modernes pour l'époque. Longs de 135m, portant 9000 tonnes et poussés par leur moteur de 3500cv, ils sillonnent les mers du monde à 14 noeuds. Cette vitesse commerciale étant considérée comme rapide, puisque celle des vapeurs n'excède pas, à l'époque, beaucoup plus de 10 noeuds.

Les cales de ces navires sont conçues spécialement pour les transports des grains en vrac pratiquent. Ce mode de transport, le tramping, n'utilise pas les lignes régulières: les navires se déplaçant d'un continent à l'autre selon les besoins momentanés des pays concernés. Ils sont amenés aussi, à prendre des marchandises très variées, que l'on appelle le "divers". Accessoirement, ils chargent des matières pondéreuses tels que charbons, minerais, bois.

Un équipage de 40 hommes, dont 15 mécaniciens, arme les navires de la deuxième génération construits en 1953 à St Nazaire. Longs de 150m ils portent 10.000tonnes et sont propulsés par un moteur de 5200cv. C'est sur l'un d'entre eux, "le ROBERT LD" que j'embarque à Anvers, au cours de l'été 1957.

Les équipages et le recrutement

L'image de la vie qui a été la nôtre ne reflète pas forcément celle des marins du commerce en général. Chaque compagnie de navigation a ses coutumes particulières de travail, et par conséquent, l'esprit que l'on y rencontre change bien souvent de l'une à l'autre. Les routes et les transports pratiqués par les navires conditionnent aussi ces différences.

Les origines géographiques des membres de l'équipage sont diverses, mais la Bretagne reste le principal "vivier". Les marins sont la plupart du temps originaires de localités situées sur le littoral, et leur recrutement est souvent lié à la présence d'un ancien commandant de la compagnie, vivant sa retraite dans la région. Il y a

souvent des cas de recrutement de “pères en fils”. Les trois points de recrutement principaux, chez LDC étant: Paimpol et ses environs, le Finistère Nord puis, le pays Bigouden...

Les autres régions côtières, Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Provence, Corse, sont diversement représentées. Assez peu de matelots viennent du milieu de la pêche, la vie au commerce n’ayant guère de points communs avec leur métier qui est à cette époque, un travail encore rentable. Les officiers sont, eux, issus de toutes les régions de France et de milieux très variés.

A mon premier embarquement sur l’Argentine, je découvre les habitudes de vie du bord qui sont, me dit-on, encore assez proches de celles que les anciens ont connues avant la guerre. Quelques uns de ceux-ci avaient même navigué sur les derniers voiliers. Le principe même de ce système de transport commercial très particulier qu’est le tramping entraîne des périodes d’embarquement souvent très longues. Quinze, dix-huit mois et plus, sans revenir au domicile, sont des périodes d’absence normale. Le nombre des naviguants mariés était alors, me semble-t-il, assez faible.

Quelques années auparavant, dans une publication, le Bureau de Propagande de la Marine affirmait avec emphase, dans une note jointe à la description de l’un des navires de cette compagnie: *”Ces navires, presque constamment à la mer, exigent un personnel d’élite qui bénéficie d’avantages multiples en contrepartie d’un effort continu”* ...

Les navires, s’ils reviennent dans les ports de l’Europe du Nord, ne touchent la France que pour des escales très brèves, et cela très irrégulièrement. A la différence des équipages de navires à lignes fixes, les “dreyfusards” ont peu de relations suivies avec les populations des ports français où ils font escale. Les représentants des organisations syndicales ont donc moins de contacts avec les “bords”. Il est possible que je me trompe mais je crois me souvenir que les syndicats sont, de ce fait assez peu implantés sur les navires jusque dans les années 1960.

Il est vrai que nous étions pour beaucoup, très jeunes et peu soucieux de l’avenir. Les marins semblaient plus préoccupés, durant ces longs embarquements, par les souvenirs d’escales passées et surtout les projets de descentes nocturnes à terre, que par leurs conditions de vie. Les salaires sont à ce moment-là, sensiblement plus élevés que dans la plupart des autres compagnies: c’était, disait-on *“comme au pétrole”*.

Scènes de la vie à bord

Chaque mécanicien, comme les matelots, effectue ses 8 heures de travail par jour, avec 2 heures supplémentaires obligatoires et souvent 2 autres heures en plus, car l’entretien sur le pont ou dans les machines est permanent et scrupuleux.

A la mer, les officiers-mécaniciens, en plus de la conduite elle-même, travaillent aux visites d’entretien des machines auxiliaires, pendant et après leur quart ; ils doivent eux aussi- et encore en 1959- deux heures supplémentaires par jour à l’armateur. Ces heures ne sont pas payées... c’est la coutume.

Le lien qui unit l’équipage machine et les trois officiers mécaniciens dans le travail est souvent très fort. Il doit son ciment plus aux qualités des hommes et à leur conscience professionnelle qu’à la hiérarchie elle-même. Il n’empêche que ces relations peuvent être quelquefois très agitées... Cette particularité est beaucoup moins sensible “sur le pont” où les matelots n’ont de compte à rendre qu’au Maître d’équipage, “le bosco” qui est lui-même sous la direction du Second- capitaine.

C’est ainsi- et cela peut paraître curieux à première vue - que l’ambiance est souvent meilleure à bord des navires où les avaries de machines sont nombreuses. Les heures de travail passées “en bas”, dans la chaleur et l’huile, soudent l’équipe des bouchons- gras.

La ségrégation pont-machine n’existe pas chez Louis-Dreyfus. Elle peut apparaître occasionnellement au cours de remarques personnelles, durant les moments de vie commune, les repas par exemple. Elle n’est pas érigée en système comme dans certaines compagnies, où le “pont” ne mange pas avec la “machine” ...

En mer, il n’y a pas, bien sûr, de week-end, ni pour ceux qui travaillent par quart, ni pour ceux qui travaillent à la journée. A quai, il arrive, que certains chefs-mécaniciens charitables donnent un repos le dimanche après-midi : en contre-partie on commence la journée plus tôt, à 5 h ou 6h du matin au lieu de 8. Cet horaire de travail peut être appliqué aussi sous les climats tropicaux. C’est ce que l’on appelle : la “journées coloniale”.

Les hautes températures donnent lieu à “l’acidulage”: le chaudron de thé dans lequel marinent des rondelles de citrons, bout en permanence sur le “piano”, dans la cuisine. C’est le seul remède véritablement efficace contre la chaleur. Ce détail de “confort” est soigneusement prévu par la législation du travail à bord, avec “les cachets de sel”. Il est depuis longtemps oublié au profit de la sacro-sainte bière.

Contrairement à ce que pensent beaucoup de terriens, la mer n’est pas omniprésente dans la vie du marin de commerce, (surtout pour les mécaniciens), c’est le navire qui compte. Lieu de vie, et surtout outil de travail, il doit être fiable, efficace, confortable et...beau.

L’équipage, à cette époque, est fier de l’image de son bateau. Les navires étaient toujours “grésés de chic”, pimpants comme des yachts!

Les coques noires sont rehaussées par un liston blanc épousant la tonture, au niveau du pont, et, élément de décor plus rare, par une large bande blanche de près deux mètres de hauteur à la flottaison.

Cette coquetterie est un souci d'entretien constant. Le second-capitaine, et son bosco y veillent avec soin. A ce propos, je revois ces deux matelots, qui, durant le mouillage avant de remonter à Calcutta, étaient en train de peindre cette flottaison blanche, à cheval sur leur planchon suspendu à la surface de l'eau. Soudain ils remontent précipitamment à bord par l'échelle de corde, et coupent les "bouts" du planchon qui part à la dérive, avec les pots de peinture, les rouleaux, les pinceaux et le cadavre, qui, amené par le courant, venait d'accoster leur perchoir !

De "Loin Des Côtes" signification habituellement attribuée au sigle LD& C celui-ci devient "La Double Capitaine" quand une double ration de vin est attribuée aux matelots qui repeignent la cheminée avec ses lettres rouges et ses bandes bleues sur fond blanc.

Evolutions

Le grand changement qui va en dix ans bouleverser jusqu'à l'esprit des bords apparaît en 1961. Cette année-là, les chantiers de la Seyne lancent le "CHARLES LD," premier des trois navires construits spécialement pour le transport de minerai de fer de Mauritanie destiné aux aciéries d'Usinor- Dunkerque. Ces minéraliers sont, à leur lancement, les plus grands du monde avec leurs 33.000 tonnes de port en lourd. Ils annoncent le gigantisme dans le transport du "vrac".

C'est aussi à ce moment que sous l'effet des progrès dans la métallurgie et des techniques de construction des coques, les navires grandissent. La disposition des aménagements et des machines à l'arrière, avec l'apparition des moteurs de propulsion semi-rapides, amènent des phénomènes de vibrations rendant certains navires très pénibles à vivre. Cependant, ce même progrès appliqué aux huiles de graissage, allonge les délais de visite d'entretien des moteurs, allégeant notre volume de travail.

Les voyages de 15 jours, aller et retour, entre Dunkerque et Nouadhibou en Mauritanie, ou Monrovia au Liberia, modifient par leur routine, le comportement des nouveaux navigants. La mentalité change et, bien que le travail soit toujours omniprésent, on ne vit plus vraiment pour le navire. L'obsession pour certains est de rayer les jours sur le calendrier et de s'arranger, par des calculs acrobatiques, pour arriver "l'été à la maison" quand les touristes viennent animer "le pays".

Plusieurs facteurs de progrès ou de confort, ont une influence sur l'évolution des relations dans cette petite société qu'est le navire.

D'abord, les douches communes, un des "salons où l'on cause", ont été remplacées par des douches personnelles. Il n'y a plus ces locaux communs où se faisaient les échanges simples et directs en fin de quart ou de journée. Ensuite, l'air conditionné nouvellement installé à bord, nécessite la fermeture des portes des cabines pour économiser les compresseurs frigorifiques. Auparavant on ne fermait sa porte que pour dormir; le reste du temps, un rideau, que l'on tirait ou non, signifiait aux collègues passant dans la coursive qu'ils pouvaient entrer bavarder un moment, boire une bière, faire leurs commentaires sur la maquette que faisait un tel ou le bricolage effectué par tel autre....

Cependant il est évident que ces progrès sont appréciables pour le repos, quand il n'est pas rare de devoir travailler par 35 ou 40 degrés et quelquefois plus, et 80 à 100 décibels, dans les machines.

Mais les deux éléments de confort sus-dits font que certains se sentent isolés, ou s'isolent volontairement ou par discrétion, ce qui peut avoir des conséquences sur leur moral, et donc sur leur comportement.

Dès lors, la durée des embarquements tend à diminuer pour arriver à quatre mois de bord sur ces minéraliers aux voyages réglés comme à la SNCF.

La monotonie des trajets et le changement des mentalités entraînent un certain désintérêt du métier. Heureusement il reste des transports, comme celui des grains à partir des Grands Lacs américains ou de l'Argentine, vers l'Europe du Nord ou l'Asie, pour apporter un peu d'évasion. Et pourtant, en 1963, alors que nous chargions du blé à Pascagoula dans le Golfe du Mexique, et que le voyage suivant devait nous emmener au Japon, c'est avec étonnement que l'on regardait quelques jeunes matelots demander leur débarquement, car ils voulaient " rentrer à la maison"...

Révolution

Les années 1967-1968 sont des années de révolutions. La première est, pour nous, technique: c'est la mise en service d'un charbonnier de 80.000 tonnes, dont la conduite est totalement automatisée. Il n'y a donc personne à la surveillance de la machine durant la nuit. Le travail de visite et d'entretien se fait à la journée, et aussi, très souvent la nuit, car il faut "essayer les plâtres" du progrès; c'est à dire intervenir plusieurs fois par nuit pour essayer de dompter ces automatismes balbutiants et rétifs qui nous mènent la vie dure.

Ce "progrès" technique fait disparaître un autre aspect de la convivialité entre les hommes : le "casse-croûte de nuit", occasion de rencontre des gens du pont et de la machine à la fin de leur quart à minuit, ou à

quatre heures le matin. Bien des amitiés profondes et durables sont nées autour d'une boîte de pâté, d'une omelette et d'une carafe, au cours de ces moments de détente.

Ce sont aussi les temps nouveaux de la "polyvalence". Des brevets révolutionnaires donnent accès à tous les postes: d'un embarquement à l'autre, l'homme est compétent à la passerelle ou à la machine! La connaissance devient soudainement universelle, donnant un prétexte aux armateurs pour réduire les équipages

La deuxième révolution est nationale et connue de tous ! La réorganisation du travail à bord, selon les nouvelles données sociales, a considérablement changé la vie de l'ensemble du navire. Deux nouveautés sont très appréciées : un jour de repos est accordé après deux jours de service durant les escales -encore faut-il que celles-ci durent trois jours...et, plus extraordinaire, même impensable auparavant, les épouses du personnel navigant auront la possibilité de faire un voyage par embarquement de leur mari. Les règlements de sécurité limitent toutefois le nombre des épouses embarquées selon la capacité des moyens de sauvetage du bord : pas question de rééditer le Titanic!

Dix ans auparavant, un officier mécanicien sur le "GIEN", liberty-ship où j'étais embarqué, déclarait avec conviction...que la permission d'embarquer les épouses *durant l'escale*, devrait rester "un moyen de coercition contre les gens ne donnant pas satisfaction au travail" On était alors loin, d'imaginer la possibilité de les embarquer pendant les voyages au long-cours! La plupart des marins regardaient cette nouvelle disposition comme une bonne chose. Cependant certains, très peu, étaient réellement contre la présence des femmes à bord. Je n'ai, cependant jamais entendu évoquer un de ces prétextes ridicules de "porte-malheur" semblables à celui "du cousin du lièvre". Misogynie peut-être, obligation de changer de comportement dans cette microsociété sûrement...

Vie de famille, équilibre et vie à terre

La vie dans cet univers restreint qu'est le navire n'est pas toujours facile. Tendre vers un équilibre qui permette de se trouver bien à bord, donc en paix avec la communauté, et arriver en congés en se réadaptant facilement à la vie de famille: couple d'abord, et enfants ensuite, est une belle théorie... pour la pratique, c'est autre chose.

Peu après notre mariage en 1967, j'embarque à Rotterdam sur le "FRANCOIS LD". Le bateau est plein de tôles pour l'industrie automobile à décharger à Montréal. Puis nous allons au fond du lac Supérieur embarquer 22000 tonnes de blé en retour pour Anvers. Baltimore est notre nouvelle destination pour charger encore du blé pour Karachi, avec retour par Bahia-Blanca, reprendre du blé, pour Rotterdam. L'arrivée au domicile conjugal, 6 mois plus tard avec, en prime, 2h de retard dans la campagne entre Paris et Caen pour panne de locomotive, restera un moment inoubliable.

Mais contrairement à ce que beaucoup pensent, l'adaptation à la vie à terre n'est pas immédiate. L'arrivée au domicile est, il est vrai, un moment béni avec l'ouverture des valises et la distribution des cadeaux. Seulement voilà, chacun ayant été totalement indépendant pendant un temps plus ou moins long, il n'est pas toujours aisé de "reprendre les aussières".

Je me souviens aussi d'une réflexion rituelle qui m'énervait à mon arrivée: les parents et amis demandaient : "quand est-ce que tu rembarques?". Alors que : "Tu as combien de temps de congés?" me paraissait faire preuve de plus de tact. Pire, certains rajoutaient : "vous en avez des congés vous les marins !!!" oubliant que l'on venait de travailler 56 heures, au mieux, par semaine, en vivant sur son lieu de travail pendant des mois.

Le courrier est essentiel pour conserver l'équilibre dans la séparation. La lettre est un univers de rencontre intime. Il est facile, et important, d'envoyer à chacun des enfants et durant les escales, une carte postale, une image simple et quelques mots. Le contact étant fait à travers la mère, traductrice de ce message. Il est certain que cela a grandement contribué à maintenir les liens, aidé par la téléphonie, d'abord par St Lys-Radio, puis vers la fin de ma navigation, par satellite.

L'épouse, quant à elle, supporte seule toutes les difficultés de la vie matérielle, notamment l'éducation des enfants. Si elle n'oublie pas de parler du père, elle ne doit pas non plus promettre le père-fouettard absent, qui ne manquera pas de remettre de l'ordre à son retour Et l'on m'a souvent dit que j'avais le beau rôle en arrivant, alors que tout allait bien!

Quelquefois, quand les vacances scolaires le permettent les enfants viennent à bord durant les escales en Europe. En 1978, nous étions, un équipage LDC prêté à une compagnie internationale et fumeuse, embarqué sur un petit navire transporteur de butane et de propane en Méditerranée: le "MED MULTINA". La compagnie, ayant fait brusquement faillite, le bateau a été saisi par les huissiers à notre arrivée sur l'étang de Berre, et mis au mouillage durant cinq mois. Dans l'attente du dénouement de la situation, nous sommes restés 5 hommes à bord. La famille a pu embarquer pendant des vacances de Noël. Les enfants ont gardé un souvenir ébloui de cet "embarquement" pendant lequel nous allions tous les jours, avec l'embarcation du bord, chercher les vivres à Martigues.

Durant les congés, l'organisation de la vie familiale et sociale n'est pas toujours facile à gérer. Il faut jongler avec les dates pour pouvoir contenter tout le monde: c'est un fait commun à tous ceux qui reviennent après de longs déplacements. Les congés s'écoulent trop rapidement, et au moment où l'on commence à vraiment se sentir en famille, une lettre dite "d'embarquement" avec sa date éventuelle, arrive dans un léger vent de déprime. Il y a pire: l'étiquette "télégramme" qui fleurit brusquement sur la boîte aux lettres...à ce moment là, je hais les PTT ...

Les délais de prévisions d'embarquement sont très variables: de deux à quinze jours. Ces derniers temps sont souvent difficiles à vivre. Mais quelquefois la destination de l'embarquement, et le bateau lui-même, peuvent changer. Et quand il arrive que le départ soit retardé de plusieurs jours, c'est une tension qui se relâche, c'est le sursis! C'est la fête! On oserait dire le meilleur moment des congés.

Les embarquements et débarquements se font dans des ports du monde souvent lointains, et par conséquent par avion. Le départ, cette rupture que chacun connaît, est plus dur pour celle qui reste. Quelque soient ses sentiments, le marin lui, doit partir, et de toute façon à son arrivée à bord, on ne lui demande pas ses états d'âme. Il se met en bleu et prend la suite et les consignes de l'heureux débarquant, pour que le navire et son équipage arrivent en bon état au port suivant.

Le dernier retour

Ainsi les années passent, poussées par des millions de tours d'hélice. Et voici déjà 12 ans, alors que nous revenons d'Australie avec 180.000 tonnes de charbon, je revois encore les silhouettes de ma femme et des filles venues m'attendre sur le quai de Donge. Le temps de dire adieu à l'équipage machine, ces mécaniciens turcs qui me laisseront tant de bons souvenirs, et le dernier embarquement s'achève.

Le transport maritime international ne diminue pas en volume, mais les navires sous pavillon français sont devenus très peu nombreux, et les équipages ont eux, pratiquement disparu. Déjà voici vingt ans nous disions entre-nous que c'était un métier de pays en voie de développement, et les nouveaux embarqués avaient beaucoup de mal à vivre cette vie.

Un ami, chef-mécanicien, qui est encore à la compagnie me disait récemment : "Fanch, tu ne reconnaîtrais rien!".

Sans me laisser de nostalgies particulières, ce métier assez prenant, m'a permis de vivre une vie très riche et de rencontrer le monde.