

SERVICE " PONT "



De Vancouver à Bizerte, de Valparaiso à Riga, soixante-quinze navires font flotter sur deux océans et cinq mers le pavillon de la Compagnie Générale Transatlantique. Nombreux, passagers et chargeurs confient tout naturellement au paquebot et au cargo, leurs richesses, leur existence même... Les perfectionnements techniques sont pour beaucoup dans leur confiance ; mais songent-ils que plus de cinq mille hommes du Personnel Navigant consacrent leur vie à la mise en œuvre de ces perfectionnements sur une mer échappant, comme aux premiers âges, à tout asservissement, et que sur ces hommes repose aussi leur confiance ?

Sans doute, on n'ignore pas leur existence ni leur rôle ; à l'occasion d'un sauvetage spectaculaire la grande presse sait mettre en valeur leur courage, leur habileté professionnelle et leur sens de la solidarité. Mais on mesure peut-être moins bien les servitudes, comme aussi les richesses de leur métier de marin qui, neuf mois sur douze, exige d'eux l'acceptation de conditions d'existence en marge des coutumes et des sentiments les plus usuels de la vie quotidienne à terre.

Dès que le navire a levé l'ancre et quitté le port, l'existence de tout l'équipage se trouve entièrement liée à sa fortune, jusqu'au retour du voyage ; l'Officier qui rejoint sa cabine, le quart terminé, l'homme de barre relevé par son camarade n'en restent pas moins à bord ; ils y travaillent et ils y habitent ; à n'importe quelle heure, les besoins du service peuvent les appeler à leur poste ; s'il le faut, ils lutteront pour leur vie en

même temps que pour leur navire et sa cargaison... Pour être une aventure moins hasardeuse qu'aux temps héroïques de la marine à voile, la navigation n'exige pas moins bien des sacrifices : dureté de l'absence, de la séparation... Cohabitant avec des collègues de hasard en compagnie desquels il faut vivre, quelles que soient les affinités de caractère, le marin se trouve saisi parfois par le spleen de l'éloignement, surtout si l'escale, trop brève et laborieuse pour offrir autre chose qu'une fugitive virée nocturne, n'a pas apporté la lettre attendue...

Mais c'est un "métier d'homme" ; métier de responsabilité, métier de la camaraderie virile et des amitiés solides forgées sur la passerelle et dans la machine, au carré et dans les postes, dans la vie partagée... un métier que, dans sa triple spécialité du Pont, de la Machine et du Service Civil, ce Bulletin se propose d'évoquer dans ce numéro et dans ceux qui suivront, en s'excusant par avance auprès du Personnel Navigant pour ce qu'il pourrait trouver d'imparfait et d'incomplet, dans ce bref et schématique aperçu de leur métier.

✽

A minuit, le navire passera par le travers de Sandettié ; comme chaque soir, le Commandant a rempli le "Cahier d'Ordres", donnant ses instructions aux Chefs de quart qui se succéderont sur la passerelle. Pas de brume, heureusement, et la mer est relativement sage : conditions extraordinaires sur cette route, la plus surnoise et la plus fréquentée aux abords du vieux continent. Malgré tout, le Lieutenant est content, indiscutablement, de sentir, à proximité, la présence de son Capitaine ; et la lampe, dont l'éclat filtre sous le rideau du "Vieux" le reconforte. Il sait que si la situation l'exige, le Commandant viendra le décharger de la responsabilité de la conduite du navire, et qu'il restera sur la passerelle aussi longtemps qu'il le faudra...

Dix jours auparavant, dans la mer des Antilles, alors que l'étrave fendait, solitaire, la surface de l'eau, empâtée de chaleur et piquetée par l'éclat argenté des poissons volants, chacun goûtait à bord une quiétude bien gagnée après un mois de cabotage intensif sur les Côtes du Nouveau Monde. Aucun obstacle sous le soleil. De très loin, sitôt sorti de l'horizon, la mâture des rares navires contrebordiers était facilement repérée. Le timonier, détendu, tenait sans effort la route, le matelot de veille vaquait dans les alentours à de menues tâches et le Chef de Quart, une fois vérifiée la position par une observation, accomplis les relevés météorologiques et contrôlés les compas, se laissait envahir sans contrainte par ses pensées, le regard perdu dans l'immensité bleue du ciel et de la mer infinie. Responsable des ordres reçus de son Capitaine et investi dans ce cadre de l'autorité sur tout le personnel, il ne sentait pas cependant, dans tout ce calme, peser sur ses épaules le navire confié à

sa vigilance, et il rédigerait, à la fin de son quart, un journal de bord laconique, sûrement sans surprise. En bas, le boscot vérifiait sur le pont avant, avec les matelots de la "roulante", le gréement de la cale 3.

Mais ce soir, sur la passerelle obscure et silencieuse, chacun scrute intensément la nuit froide, surveillant les lumières éparses dont l'une ou l'autre, à tout instant, peut révéler brusquement un obstacle imminent, qu'il faudra parer, d'une manœuvre rapide et précise...

*
**

Le Commandant apparaît dans l'embrasure de la porte qui relie la chambre des cartes à la timonerie. Par quelques questions, il s'assure que son lieutenant a bien en mains la situation, puis il observe en silence. Il aime sentir peser sur lui la confiance que tous portent à son expérience, à sa connaissance du navire et de la mer, à son sang-froid... Mais il connaît aussi la rançon de ce prestige, de ce privilège que confère le commandement. Seul responsable du destin de son bord, il a plus d'une fois été assailli déjà, par la solitude implacable qui entoure le chef dans les situations graves, au moment de la décision. Entre ses mains, des vies humaines, plusieurs milliers sur les grands paquebots ; leur considérable d'un navire et de sa cargaison ; mais également un horaire à tenir, les passagers qui attendent dans les ports, l'industrie qu'un retard peut paralyser de l'autre côté de l'océan... Dans la brume ou dans la tempête, plusieurs fois déjà il lui a fallu faire une part difficile entre les impératifs de sa mission commerciale et son devoir de garantir d'abord la sécurité de son navire ; et il sera seul encore, s'il le faut, à rendre compte de l'ordre donné et de ses conséquences.

Peu de professions font reposer en fait sur un seul homme une responsabilité aussi complète. La loi confère d'ailleurs au Commandant le pouvoir nécessaire pour l'exercice de cette responsabilité : "...dont le Capitaine est seul juge...", est une mention que l'on voit revenir souvent dans les textes et les documents, et qui subordonne les dispositions de droit commun à la décision indiscutée d'un seul homme dès lors que la sécurité du navire, des vies humaines ou du chargement est en jeu. Autorité supérieure à bord, le Capitaine se trouve investi d'un pouvoir disciplinaire légal, unique dans les professions privées ; son témoignage revêt enfin un caractère officiel et son "Rapport de Mer" fait foi devant les tribunaux.

*
**

Dans sa cabine, le Second Capitaine met en ordre ses documents pour l'escale prochaine ; à la prise du pilote il montera rejoindre le Commandant. Tout devra être prêt alors, pour que les opérations commerciales puissent commencer, sitôt posée la coupée. Depuis 5 heures il est debout ; les observations d'étoiles, au petit matin, sont en effet confiées, traditionnellement, à sa longue pratique du sextant ; une fois de plus, ce soir, il se demande quand il pourra dormir... A la dernière touchée, avant la grande traversée, il a envoyé par avion aux diverses agences importatrices, ses plans de chargement ; il a reçu simultanément les

premières prévisions de fret pour le prochain voyage. Le navire, sûrement sera plein en volume et déjà, il a dû commencer à prévoir la distribution dans les cales du futur chargement. Ce n'est pas en cours d'opérations en effet, alors que les escales se succèdent toutes les 24 heures et qu'à peine fermés, il faudra rouvrir les panneaux de cale, qu'il aura le loisir de réfléchir aux problèmes posés par l'assiette et la stabilité de son navire, la succession des ports de débarquement, les incompatibilités de certaines marchandises entre elles, toutes questions qui doivent cependant se trouver résolues en conciliant au mieux les exigences souvent contradictoires de la sécurité, de l'utilisation maximum de la capacité de son navire, de la répartition harmonieuse des poids et des volumes pour chaque escale destinataire...

Au port, la bonne exécution des dispositions prises occupera toute sa pensée. Il n'aura pas trop du Lieutenant de garde et du pilotin pour l'assister pendant les 20 heures quotidiennes de manutention ; veiller à ce que les contremaîtres respectent son plan et exigent de leur "main" de dockers, leur "gang", comme disent les américains, l'arrimage soigneux des marchandises ; veiller aussi à ce que le travail ne soit pas interrompu pour des raisons futiles.

Penché sur l'hiloire, dans le vacarme des treuils et des panneaux heurtés, il donne au contremaître des instructions en patois "longshore-men", mélange à doses variables d'argot anglo-saxon et d'espagnol et vrai langage du Second aux Amériques. Une palanquée frôle sa tête et va s'affaler au fond de la cale ; mais il n'y prend pas garde. D'ici quelques temps, il y aura un cartahu à changer ou un treuil échauffé ; le Boscot prévenu, aura vite fait de tout remettre en état de marche...

Le chargement du navire est la préoccupation dominante du Second ; mais, Chef du Service Pont, il commande directement les matelots et, adjoint du Commandant, il se voit déléguer la direction des missions de Service Général : discipline, sécurité contre l'eau et le feu, entretien et propreté extérieure du navire. Ces charges multiples et absorbantes justifient bien le surnom de "Chien du Bord" qui depuis que le Long Cours existe, a été donné au Second. Lié à son



navire pour tout le voyage, il ne peut apercevoir, des villes qu'il fréquente, que la silhouette des hangars et, de leur Société que la confrérie des dockers et des douaniers.

✱

Lorsque la journée commence à s'allonger pour le Lieutenant, il peut se demander, avec résignation quand en viendra le bout... Du quart à la manœuvre, de la manœuvre à la garde, de la garde au départ, pour peu que l'escale soit courte, et les heures succèdent aux heures...

En mer, ils sont deux sur les navires de charge, à se partager 18 heures de quart, le Second en assurant six pour sa part... neuf heures de passerelle, le jour et la nuit, contemplatif, mais l'esprit en éveil... "Moins cinq, Lieutenant !" Chaque nuit, à la même heure, pendant trois mois, l'interjection obsédante du matelot de ronde vient tirer l'Officier de son sommeil.

Au port, après vingt-quatre heures de garde, il voit souvent sa journée de repos, bien gagnée, s'effriter dans l'accomplissement des tâches dont il a la charge directe : conduite des malades "à la visite", vérification des instruments de navigation, correction des documents nautiques...

Solide apprentissage de son futur rôle de Chef ! Et puis, le métier a ses bons côtés ; à 25 ans, on a encore tant de choses à découvrir, et le monde s'ouvre devant eux !

✱

"Chacun son poste" ! Le pilotin passe dans les coursives lançant son appel dans les postes d'équipage. Dans l'aube glacée, maîtres et matelots se distribuent, moitié à l'avant, moitié à l'arrière... Le charpentier, au cabestan de manœuvre, se tient prêt à mouiller ; les remorques ont été saisies, le navire lentement approche du quai... Les aussières sont lourdes et raidies par le froid, la brise pénètre sous les suroits,

engourdisant les membres... Les Lieutenants, au téléphone, reçoivent les ordres et donnent à la passerelle les indications de distances nécessaires à la manœuvre...

Le Boscot, sur l'avant, a bien en mains ses hommes ; pendant la traversée de retour, le temps s'étant maintenu au beau, il a pu leur faire accomplir le plan d'entretien qu'avait établi le Second : peinture, piquage, entretien... Les neuf matelots du bord, en dehors des heures de quart, n'ont pas chomé !

Bretons et normands, gens de Bordeaux ou des Charentes, marseillais ou corses, il leur arrive de "groumer" parfois contre leur vie de marin... "Groumer", c'est-à-dire protester, blâmer, à voix sourde, presque indistincte, et sans s'adresser à personne... Le droit de "groumer" a été reconnu de longue date au matelot, et le travail n'en souffre pas ! Bien rares d'ailleurs sont ceux qui, parmi eux, songeraient à changer leur existence de discipline et de liberté, en dépit des attraits de la vie à terre, pourtant présents en leur cœur !

Le visage épanoui, mais le regard mélancolique, lavé par l'air salin, le charpentier constate, tout en serrant les freins de son cabestan : "dans deux ans, j'aurai mes invalides". A 55 ans, pour lui comme pour ceux du personnel navigant, sonnera l'heure de la retraite.

✱

Ils sont un millier, du Service Pont, Commandants, officiers, maistrance et matelots, grâce à qui les navires de la Compagnie, de jour et de nuit, tout au long de l'année, tracent leur route sous toutes les latitudes, suivant l'horaire fixé par les Services Commerciaux. Le même esprit les anime, les mêmes sentiments les rapprochent. Passagers et chargeurs peuvent faire confiance à la longue tradition de valeur et de conscience professionnelle, de discipline et de sens marin dont ils sont les héritiers.

