

PROPOS D'UN RETRAITE DE LA MARINE MARCHANDE

Dans le dernier numéro 82 de Juillet 1973, nous avons reproduit un article qui était paru dans la revue de Cancale, article relatant les souvenirs de l'enfance du Commandant Eugène RENARD. Nous avons profité de cette publication pour inciter des initiatives de récits ou nouvelles et provoquer des réactions de la part des Anciens.

Le Commandant ROUGET a bien compris notre désir d'étoffer le SILLAGE et nous a adressé un récit de ce qu'était la vie des équipages de la S.N.C. pendant la période 1930-1940.

Nous le remercions et nous nous faisons un plaisir de reproduire ses impressions, bien qu'à l'examen nous ne les approuvions pas toutes et sans faire de polémique, nous vous dirons en fin de récit ce que nous en pensons.

Il est vrai que tout cela n'est plus que du passé, puisque notre trafic traditionnel a, depuis plusieurs années, complètement disparu.

«Tout d'abord je voudrais vous dire qu'il est très difficile de faire de la littérature pour narrer le récit aussi long et confus qui va suivre ; mais à mon humble avis, je pense que c'est plutôt une bibliographie sur la vie très dure et quasi de forçat qui fût la nôtre entre les années 1930 et 1940, pour la grandeur de la Navale, et que personne ne connaît, du P.D.G. au garçon de courses, du Commandant au contestataire ou moussaillon actuel, sur des navires qui avaient pour tout appareil de navigation, un compas pas toujours bien compensé et même pas un sondeur valable.

Nous avons fait jusqu'à 10 chargements dans le même mois et trois dans une semaine : Caen-Immingham-Rotterdam-Caen.

Je voudrais narrer quelques passages les plus marquants de ces dures années.

Par une bonne soirée d'hiver - Un navire en déchargement chez ALLAINGUILLAUME - au poste 1, près des bureaux actuels de la NAVALE - Toute la journée en déchargement de fines à boulets, dans une poussière à ne voir que le haut de la mâture.

Le navire a le cap vers la Ville. Deux autres navires (HÉBÉ-NIOBÉ ou NANTAISE) Second CASTEL (environs de Morlaix) sont derrière, chez Lamy ou Allainguillaume.

Vers 7 h. ou 7 h. 30 le soir, une ou deux cales sont vides. Ordre d'aller chez ROY, (dit «LE BIFFIN», ancien de la guerre 14 et manutentionnaire de la S.A.N.) - au Pont de Calix, pour travailler de nuit à charger du Soumont et éviter pour se présenter cap à l'Est.

L'équipe se compose du Second, d'un Lieutenant et six matelots. Ces derniers ont été plus ou moins au «Bon Coin» dans la journée - Pas de canotiers ni remorqueurs encore moins. L'on arrime deux ou trois amarres dans le canot de bord (3 hommes), amarres à allonger sur des pieux, côté Tour des Gendarmes.

Il n'y a pas de lumière, ni le long du canal, ni à bord. Pas de dynamo, l'on s'éclaire au pétrole quand il y en a dans les lampes (et des verres) - (Certains Seconds pourraient en parler pour avoir été réveillés la nuit, par ceux rentrant de terre).

Le canot a débordé, l'on a filé tout ce qu'on a pu du bord et l'on crie «à vous le canot» - Le temps passe, on entend un cri, un signal à bord - L'on n'entend rien - Le Second hurle : Que se passe-t-il ? - Nous n'avons pas assez de boue, nous ne pouvons plus en avoir, le pieu est encore à 20 mètres. Le mieux c'est de rentrer les amarres au treuil et de recommencer. On en prendra plus dans le canot. Il y a 1 h. 1/2 que l'on est en manoeuvre, quand le canot repart pour la 2ème fois avec son chargement d'amarres.

A bord l'on n'est pas nombreux, il reste le Second, le Lieutenant et 3 matelots. La répartition se fait, 1 matelot devant avec le Lieutenant et 2 derrière avec le Second. - Tout se passe au sifflet, après convention.

Je signale que les pieux ne sont pas nombreux, pas éclairés, ni blanchis, ni faciles d'accès.

Cette fois le pieu a été atteint et au bout de 2 h. le navire commence à glisser lentement en écorchant plus ou moins la peinture ou les rambardes des navires qu'il faut dépasser - (il n'est pas question de ballons, il n'y a personne de disponible).

Après 3 h. environ, on est au beau milieu du nouveau Bassin, après avoir changé les amarres de l'avant et de l'arrière plusieurs fois ; mais il faut éviter et envoyer une amarre ici, une amarre là pour ne pas tomber sur un navire ou sur le quai. Tout le monde est fatigué depuis longtemps - ça jure, ça tempête à allonger des amarres et à les rentrer si l'on n'a pas réussi.

Enfin vers 2 h. 30 ou 3 h. du matin, l'on est à poste chez ROY. Ce dernier qui de chez lui n'a pas entendu les grues marcher, est furieux. Il attrape tous les siens et fera attrapper ceux du navire le lendemain.

Plus d'une demi-vacation de perdue 5 h./8.

A six heures, il n'y a pas grand tonnage dans les cales, mais il faut retourner chez ALLAINGUILLAUME pour 7 h. 30, cette fois sans éviter car à 10 h. la NAVALE aurait été alertée depuis longtemps par le Contremaître BOUVRAY. Ce qu'il n'a pas manqué de faire, le navire n'ayant pu être à poste que vers 8 h. ou 8 h. 1/2 - Une heure de perdue. Qui va-t-on pouvoir attraper ? Le Capitaine ou le Second qui vient de passer une nuit blanche.

Tout ce trafic de nuit ne peut pas passer inaperçu, mais ce qui est certain, c'est que les hommes sont crevés.

Le navire est rouge et noir de poussière. Il y en a partout et dans tout, les logements, la machine, la cuisine et même dans les assiettes.

Le déchargement de charbon continue toute la journée. On ne peut guère dormir avec le bruit des grues, les coups de crapauds dans les cales ou hiloires et membrures, ainsi qu'avec les manoeuvres qu'il faut faire après telle heure ou avant telle heure. (Reprise ou arrêt de quelques seconds et les premiers sont très écoutés (par voie directe ou au téléphone). Ces Messieurs mangent au Carré des Officiers. A la fin du repas, l'un d'entre eux a l'habi-

tude de se curer les dents avec son couteau (genre cran d'arrêt) - (C'était un ancien des «nettoyeurs de tranchées»).

Enfin le soir l'on finit tard et cette fois nous irons continuer le chargement de Soumont, chez ROY, mais avec la machine. Il faut être pour 10 h. à poste - (et ne pas renouveler la nuit passée).

Le chargement continue toute la nuit avec quelques obligations d'accoster car le vent déborde et les opérations continuent toute la journée du lendemain, vu que le stock est maigre et les grues souvent ne prennent que quelques centaines de kilos.

Les 4 cales restent ouvertes pour équilibrer et ne pas perdre de temps car il faut finir pour la marée du soir (vers minuit à Ouistreham). Nous partons donc - le navire quitte le quai de Caen vers 10 h. du soir, les 4 cales ouvertes, les galiottes de 3 ou 4 cales sur le pont. Il n'est pas question de se servir de cargos, il n'y en a pas, et surtout de lumière pour mettre les galiottes des cales avant, pour gêner la passerelle.

Tout est fait à tâtons, à la lampe de poche ou sans, mais pas sans quelques attrapages - Les dernières galiottes sont mises dans le sas, et le dernier panneau fermé ou condamné, à Antifer, vers 3 ou 4 h. du matin.

C'est encore le service en deux quarts (avant 1936) et ceux qui ont celui de 4 à 8 h. ne se coucheront qu'à 8 h. du matin. Et dans quelle tranquillité de sommeil, en raison du lavage du pont, etc. Il faut bien admettre ou penser dans quel état de saleté le navire se trouve.

La nuit suivante, c'est l'arrivée à Rotterdam ou Anvers, même topo : ouverture de nuit dans les mêmes conditions.

Il est certain que pour Caen, c'est l'un des cas extrêmes, mais des centaines d'autres tangentent : manoeuvres de nuit, à coups d'amarres, sans canotiers, de chez LAMY ou ALLAINGUILLAUME, chez ROY ou au minierai de MAY, et départ avec 3 cales ouvertes de nuit, (l'équipage n'ayant pas pris son repas), fatigué, malmené par les manoeuvres ou autres choses toute la journée. Dans tous les ports, c'est à peu près la même répétition, fermeture d'une ou deux cales pendant la manoeuvre de départ ; mais c'est à Caen que ce fut de loin le plus dur, avec ses manoeuvres de nuit sans canotier, ni machine, et tout ce qui a été dit plus haut.

Autre exemple : Les sorties du Môle en marche arrière, à la tombée de la nuit pour monter à Caen, mine-
rai ou acier. Il fallait passer un pont de 18 mètres de lar-

geur entre une pile à angles vifs d'un côté où il n'y avait même pas un pieu, mais un fil d'acier installé par les moyens du bord et muni d'un croc qui devait se décrocher quand le navire passerait à sa hauteur (hélas).

De l'autre côté, c'était une pile au ras de l'eau, avec un vieux pont métallique dont les superstructures débordaient de la pile et rabottaient celles du navire, si le vent vous portait contre pile et vieux pont.

Toujours avec nos canotiers du bord, dont l'un passera un soir dans l'hélice (DAPHNÉ).

Pour nous, 48 h. sur la passerelle, c'était courant, par temps de brume - à chercher une bouée, entendre un signal de brume, ne pas écraser quelques bateaux de pêche ou autres. Comme l'on dit, il fallait avoir le compas dans l'oeil».

NOTE DE LA RÉDACTION -

Les propos des retraités de la Marine Marchande se suivent mais ne se ressemblent guère et ceux de Monsieur ROUGET frisent la contestation.

Il faut reconnaître que depuis la période évoquée, les conditions d'exploitation ont bien changé. Cependant, avant 1936, le sort des équipages de la S.N.C. ne donnait pas lieu à critiques et notre Compagnie, ainsi que SCHIAFFINO d'ailleurs, étaient les seuls à pratiquer les congés payés et les primes de rendement. La S.N.C. avait la réputation de soigner particulièrement le service cuisine et les bords le reconnaissaient bien volontiers.

Dire qu'il s'agissait d'une «vie de forçat» est aller un peu loin.

Si nous étions obligés de contrôler très sérieusement le prix de revient, c'est que nous avions la concurrence du pavillon étranger qui, sur ce trafic et pendant plus d'un demi-siècle, a été écarté du port de Caen. Les taux de frets à l'époque, étaient d'environ 3/- pour le charbon ; ils étaient inférieurs pour le minerai, et ceci par bateaux français de 2.500 à 3.000 T. Actuellement le taux est de 1,60£ pour des navires plus forts ; tout en tenant compte d'une dévaluation de la Livre sterling qui doit être au coefficient 3, vous pourrez juger de la compétition qu'il y avait entre les armements et c'est pour cela qu'en 1934 et 35 nous avons subi une crise qui fut funeste à beaucoup de nos Collègues et à nous-mêmes naturellement.

Caen était le seul port français à réaliser 85 % du trafic par le pavillon national - cas unique jamais égalé.

Quant à la «grandeur de la NAVALE CAENNAISE», elle était toute relative, notre action se limitait au cabotage international entre Cardiff, Newcastle et Rotterdam ; nous n'allions pas en Pologne et nous débordions rarement sur l'Atlantique.

De plus, il a fallu attendre 1935 pour commander un navire neuf. La Navale s'approvisionnait, sauf avant 1914, en navires d'occasion.

Les temps ont tout de même bien changé entre cette période et celle que nous avons vécue après la guerre et nous ne partageons pas le pessimisme de Monsieur ROUGET. - Quand nous voyons les retraités, nous constatons qu'ils sont généralement en bonne santé, moral et physique et que leur situation paraît acceptable.

Par contre, il y a une catégorie à laquelle il n'est pas fait allusion et que nous plaignons, c'était celle des chauffeurs qui travaillaient dans des conditions pénibles à cause de la chauffe au charbon et ceux là avaient vraiment lieu de se plaindre, mais le règne du moteur n'était pas encore en application.

Quand il nous arrive de rencontrer des collaborateurs ou des Collègues ou fournisseurs de ces périodes d'avant-guerre, les souvenirs qu'ils évoquent sont généralement des regrets d'une période maintenant révolue.

Comme quoi chacun voit les choses à sa façon.