

GILLES RIVALLAND

# TRANSMISSION

*RÉCIT*

ÉDITIONS MAÏA

Découvrez notre catalogue sur :  
<https://editions-maia.com>

Un grand merci à tous les participants de  
*simply-crowd.com* qui ont permis à ce livre  
de voir le jour :

...

...

© Éditions Maïa

*Nos livres sont éthiques et durables : économes en papier et en  
encre, ils sont conçus et imprimés en France.*

*Tous droits de traduction, de reproduction ou d'adaptation  
interdits pour tous pays.*

ISBN 978-2-38441-171-9

Dépôt légal : juin 2022

*À mes parents  
ma famille  
mon épouse  
mon fils, ma petite-fille et ma belle-fille  
Alain*



Ils m'ont aidé à réveiller ma mémoire :

Anneix Joël et Sauvaget Daniel, Saint-Nazaire au temps des baraques, Liv'Éditions, 2009

Faucier Nicolas, Les ouvriers de Saint-Nazaire- Un siècle de lutte, de révoltes, de dépendances, les Éditions syndicalistes, 1976

Garnier Daniel, La retraite en chantant aux Chantiers navals de Saint-Nazaire, Coiffard Librairie Editeur, 2012

Gautier Robert, La prolétarienne, L'Union, La Ménagère... Les coopératives ouvrières de consommation dans la Basse Loire 1880-1980, Éditions du Centre d'histoire du travail, 2012

Nicol Charles, Macel Dominique, Saint-Nazaire ville maritime et portuaire, Éditions Siloé, 2004

Pauvert Patrick et Richou Robert, Saint-Nazaire, Regards croisés, Éditions Alan Sutton, 2008

Rivalland Raymond, Mémoires... un ancien des Chantiers navals de Saint-Nazaire raconte... Éditions des Paludiers, 1988

Yannette, La petite fille des baraquements – Récit d'une enfance à Saint-Nazaire, L'Harmattan, 2013



## Avant-propos

« Tout livre pousse sur d'autres livres. »  
Julien Gracq

Dans un texte de 1936 *Le Conteur* (Der Erzähler) ou *Le Narrateur*, ou le *Raconteur* selon les traductions et que l'on trouve dans le recueil *Expérience et pauvreté*, Walter Benjamin distingue deux sortes de conteurs. Rappelant le proverbe allemand qui dit que « Quiconque a beaucoup vu, peut avoir beaucoup retenu. », Benjamin montre comment le conteur crée une expérience non seulement à partir de la sienne, mais aussi grâce à celles qui lui sont rapportées : « Le conteur tire ce qu'il raconte de l'expérience, de la sienne propre et de celle qui lui a été rapportée. Et il en fait à nouveau une expérience pour ceux qui écoutent ses histoires. »

Ceux-là qui ont beaucoup voyagé et qui ont beaucoup vu peuvent avoir beaucoup à raconter.

Mais il y a aussi ceux qui sont restés au pays et connaissent ses histoires et ses traditions. Le marin bourlingueur et le paysan sédentaire sont les deux archétypes de ces conteurs.

Si des événements a priori sans rapport avec moi ne s'étaient pas produits sur le port de Rouen en 1963, j'aurais pu appartenir à la première catégorie.

Mais ces événements ont eu lieu et du coup c'est au second groupe que je fus rattaché.

Ainsi ce qu'on lira plus loin, même s'il évoque souvent des faits et des moments de l'histoire sociale et politique, correspond aussi assez bien à ce qu'écrit Paul Ricœur dans *Temps et récit* : « [...] l'histoire d'une vie ne cesse d'être refigurée par toutes les histoires véridiques ou fictives qu'un sujet se raconte à lui-même. Cette refiguration fait de la vie elle-même un tissu

d'histoires racontées. » Et à ce que Marthe Robert, appelle après Freud, mais dans un sens assez différent, le « roman familial. »

Par conséquent, les pages qui suivent ne sont sans doute pas exemptes d'inexactitudes et d'erreurs factuelles, puisqu'on l'aura compris, ce qui est d'abord en jeu c'est la transmission d'un récit au sein d'une famille, récit qui permet d'échapper à la pauvreté mémorielle évoquée par A. Camus dans *Le premier homme* : « La mémoire des pauvres déjà est moins nourrie que celle des riches, elle a moins de repères dans l'espace puisqu'ils quittent rarement le lieu où ils vivent, moins de repères aussi dans le temps d'une vie uniforme et grise. »



## 1 - Faux-départ

« Adieu Saint-Nazaire. Demain je pars.  
Il me faudra 25 jours pour gagner les Antilles. »  
Blaise Cendrars

Quand le télégramme est arrivé, mon frère crut qu'il lui était adressé. Après un mois de congé à terre, Karl, mon aîné de six ans attendait son ordre d'embarquement pour rejoindre un cargo qui partirait de Dunkerque port d'attache de la Compagnie des Messageries Maritimes – celle dont *l'Amazone* rapatria Rimbaud d'Aden à Marseille en mai 1891 – pour un voyage d'une dizaine de mois jusqu'en mer de Chine.

Mais non. C'était pour moi, le cadet, le lycéen. Le télégramme me demandait de rejoindre le port de Rouen dans deux jours pour embarquer comme pilotin sur le *Vierzon* ou le *Dijon*, je ne sais plus très bien. Il faut dire que tous les cargos de la Compagnie D'Orbigny<sup>1</sup> avaient des noms en « on », des noms de villes françaises pour la plupart (*Vernon, Dijon, Vierzon, Redon, Chinon...*), mais aussi, dans les années vingt, ce qui était pour moi une sorte de signe fort, ceux d'illustres Grecs comme *Platon, Criton, Zénon, Strabon, Solon...*

La compagnie fut fondée en 1865 par Eucher Faustin et Alcide Dessalines d'Orbigny, qui avait plusieurs parents naturalistes, pour assurer « le commerce des charbons de terre et de toutes autres marchandises tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la France ». Son premier bateau, le *Phoenix* rebaptisé le *Mary Fanny*, fut acheté à Sunderland, jumelée d'ailleurs avec Saint-Nazaire en 1953 et où j'irai quelques années

---

1 cf. La Cie D'Orbigny, une saga familiale rochelaise, Chasse-Marée n° 178, mai 2005

plus tard chez mon correspondant, John Wood fils comme moi d'un ouvrier des chantiers navals. Le *Platon* fut aussi construit, je crois, à Sunderland. En tout cas, outre ces références grecques, je trouvais au nom des fondateurs quelque chose de proustien qui me plaisait bien.

Rouen, La Rochelle, puis Buenos-Aires, Montevideo et retour par l'Afrique, pouvait faire rêver un lycéen de dix-sept ans qui veut devenir officier de la marine marchande sans renoncer pour autant à la philosophie...

Je ne savais pas encore qu'il y avait de grands professeurs de philosophie qui avaient été officiers de marine : Michel Serres, Yvon Belaval dont quelques années plus tard je suivrai le cours d'agrégation sur Leibnitz à la Sorbonne.

Grâce à un copain dont un oncle était commandant à la Compagnie Générale Transatlantique, celle qui avait fait les beaux jours de Saint-Nazaire du temps de la ligne de l'Amérique du Sud, j'eus la possibilité de partir pour un voyage comme pilotin. C'est un jeune homme qui embarque en surnombre de l'équipage sur un navire de commerce comme apprenti officier pour se préparer à entrer dans une des Écoles Nationales de la Marine Marchande, héritières des Écoles d'Hydrographie fondées par Colbert en 1681, et qui à bord se tient sur la passerelle et mange au carré des officiers. Jacques Chirac, embarqué comme pilotin en 1950 sur un petit cargo raconte dans un entretien : « Les marins de ce bateau m'ont emmené dans des endroits que la morale réproûve. C'était pour moi une expérience un peu étonnante mais amusante. À Alger, j'ai eu droit au grand jeu. On est allé dans les fameux quartiers réservés de la Casbah et on y a passé la nuit entière. Quand, au petit matin, je suis redescendu vers le port, dans l'odeur de crésyl sur les trottoirs, d'anisette et de produits coloniaux, je n'étais plus le même. »

Jusqu'aux années 70, la vie à bord était rigoureusement séparée entre le pont et la machine. Tous les marins que je connaissais par mon frère, pour la plupart fils d'ouvriers comme nous, venaient du Collège technique et étaient naturellement destinés à la machine. Sans doute parce qu'élève de première au lycée et me préparant au bac philo l'année suivante, j'envisageai une carrière sur le pont devant conduire au brevet de capitaine, position sans doute plus romanesque dans mon imaginaire que

celle de chef mécanicien.

Mon frère et ses copains, qui naviguaient sur les bateaux plus modernes des Messageries Maritimes comme le *Moonie*, le *SiKiang*... cargos vraquiers de 8 300 tonnes, ou les gros tankers de la Navale des Pétroles et qui n'avaient pas lu Proust, ne partageaient pas ma représentation littéraire de la D'Orbigny. Selon eux c'était la compagnie qui récupérait ceux qui ne trouvaient pas d'autres embarquements, et qui à quai coupait les groupes électrogènes par mesure d'économie. J'imaginai ses bateaux noirs, avec une haute cheminée cylindrique à l'ancienne, comme ceux au « mauvais œil » commandés par le capitaine Jarvis dans les romans d'Howard Pease que plus jeune j'avais lus dans la Bibliothèque verte.

Mon frère, qui lui était parti à quinze ans, à l'École de la Marine Marchande de Paimpol commença nettoyeur sur un cargo, puis devint graisseur, et à dix-sept découvrit les boîtes à marins de Shanghai. Il y a des photos de lui un serpent autour des épaules – il s'en fit tatouer un enroulé autour d'une rose sur le bras gauche – et d'autres dans des bars ou au Foyer du marin avec de jeunes orientales. Plus tard chez tous ces anciens marins il y avait toujours des objets bon marché, bibelots, cadres, signes qui évoquaient cet Extrême-Orient lointain que j'avais rencontré dans les romans de Malraux. Un copain de mon frère, officier de machine sur les pétroliers, racontait toujours inlassablement dans les soirées arrosées son séjour à Nagoya au Japon, comme le Gabin du *Singe en hiver* se retrouve sur son Yang-Tsé-Kiang.

Notre mère, même si elle disait parfois rêver de mon frère blessé, étendu dans une ruelle de Saïgon, supporta petit à petit son absence. Mais elle fut effondrée de voir son deuxième fils, nullement rêvé marin dans l'imaginaire familial, prêt à suivre les pas de son aîné.

À la sortie de l'école primaire, ou au mieux du collège technique, partir naviguer ou entrer aux Chantiers, cette entité qui rythmait la vie de la ville et avec laquelle chacun avait plus ou moins à faire, était le seul avenir des garçons âgés de cinq-six ans de plus que moi. C'était la mer ou « *mettre les bleus* » et passer sa vie comme tourneur, soudeur ou chaudronnier à Penhoët<sup>2</sup>.

---

2 Dans son récit autobiographique mon père écrit à ce propos, comme en passant : « De ce mariage (avec ma mère), nous eûmes trois enfants : deux garçons et une fille qui n'eurent pas à prendre le chemin des chantiers

Il y avait bien les « déplacements » qui permettaient à certains de doubler une paye, mais il fallait trouver une embauche pour un travail souvent difficile et accepter une existence nomade, finalement un peu à la façon des marins, mais sans quitter la terre.

En somme il y avait ceux qui, leur vie entière, construisaient des navires, mais ne connaissaient finalement de la mer que la traversée de l'estuaire de la Loire sur le bac de Mindin, et leurs fils, qui, voulant éviter l'usine se faisaient marins. Mais la plupart de ceux-là revinrent à terre lorsqu'ils en eurent assez, même sous les tropiques, d'être dans la graisse, l'odeur du mazout et les vapeurs d'huile de la machine, ou trouvèrent, comme quelques-uns, un embarquement plus sédentaire sur un remorqueur de l'URO (Union des Remorqueurs de l'Océan à cette époque, avant de devenir Abeilles puis Bourbon et enfin groupe espagnol Boluda).

Jean, un copain d'école de mon frère, après avoir navigué comme officier-machine sur les pétroliers, embarqua comme chef mécanicien à l'URO. Quand j'allais à Saint-Nazaire, alors que l'écart d'âge entre mon frère, ses copains et moi s'était estompé, je le suivais souvent au rituel des « ordres » en fin d'après-midi devant les bureaux de sa compagnie sur le port au Petit-Maroc où leur étaient communiquées les heures des prochaines manœuvres, avant d'aller dans le café d'à côté partager des tournées de Muscadet.

Il m'emmena souvent à bord pour une manœuvre. Selon le tonnage du navire à remorquer, le plus souvent jusqu'aux terminaux de Montoir et Donges au fond de l'estuaire, trois ou quatre remorqueurs sortaient pour le rejoindre au point de rendez-vous en mer à l'entrée du chenal. J'assistais à la manœuvre à la passerelle à côté du capitaine. Le pilote, familier du chenal, était déjà monté à bord du navire à remorquer et conseillait son commandant.

---

de Penhoët, leur réussite étant plutôt bonne : l'un des garçons est même agrégé de l'université. Mais revenons à l'action au sein des jeunes communistes... », *Mémoires... un ancien des chantiers navals de Saint-Nazaire raconte...*, p.33