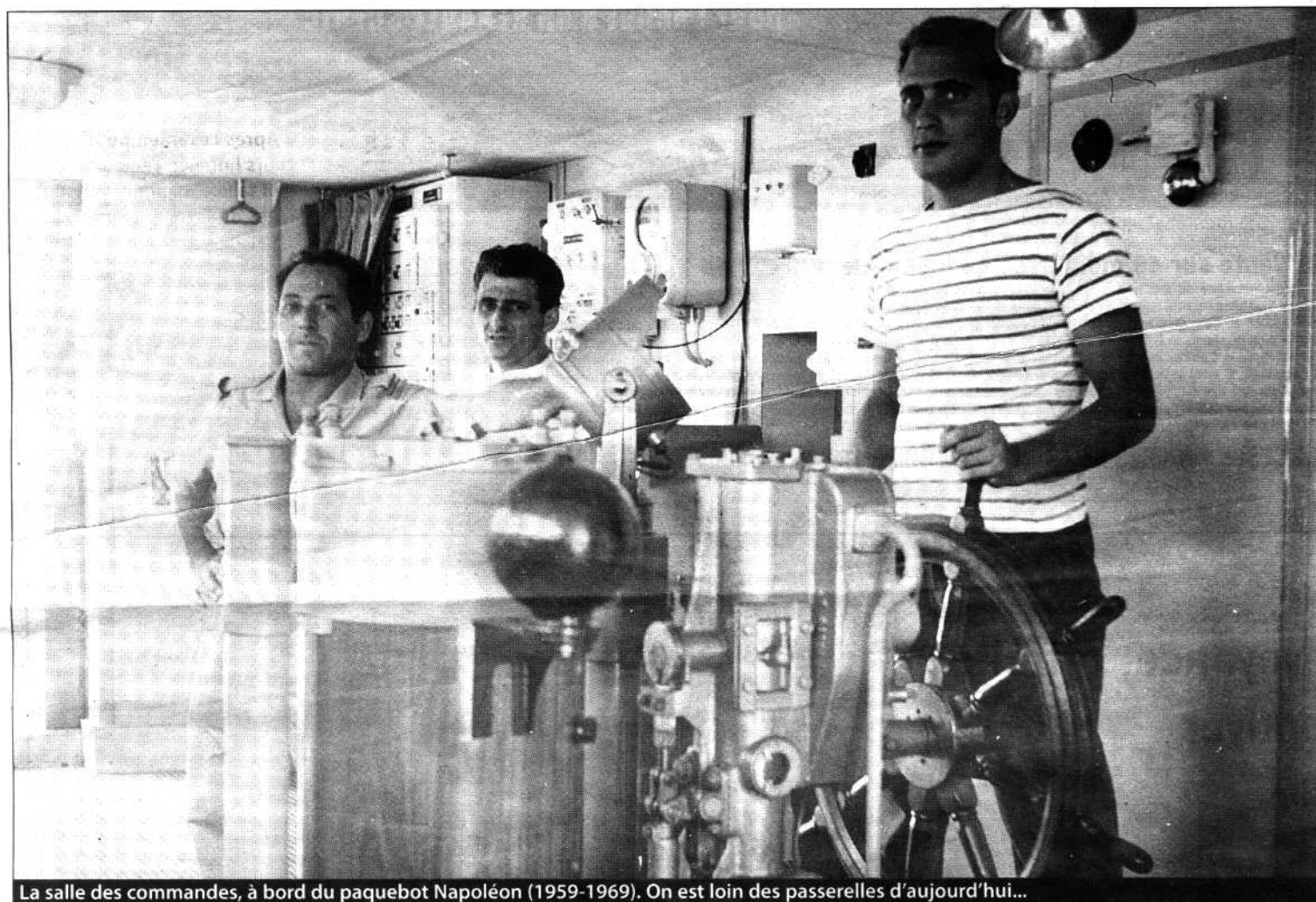


MÉTIERS. Commandant, chef de rang, officier mécanicien

Lorsque les hommes

- Avec la French Lines, plongée dans les archives des compagnies maritimes françaises
- Des témoignages et des anecdotes sur le forum de l'association French Lines
- Qui sont ces hommes qui travaillent sur les plus grands navires des armateurs ?
- Des métiers et des vocations pour vivre le frisson des horizons lointains



LA TENUE A BORD

Voici quelques témoignages recueillis par l'association French Lines.

L'uniforme

C'est un incontournable. Les compagnies maritimes sont très strictes à ce sujet. Voici le récit d'un chef de rang qui a effectué sa carrière au sein de la Compagnie générale transatlantique de 1946 à 1974 :

« Nous avions un paquetage. Il n'a pas évolué. La Transat nous fournissait des vestes blanches, pantalons noirs, et smokings qui devaient durer un certain nombre de jours de mer, un peu plus de trois cents pour un smoking par exemple. L'achat des chemises blanches, chemises plastron, cols et nœuds papillons, chaussures étaient à notre charge. Leur blanchissage et le passage au pressing aussi. Ce qui représentait un budget annuel non négligeable. A cela s'ajoutait une paire de bleus, dit coutil, pour effectuer les différentes corvées de nettoyage... »

Le bleu et le blanc

Autre récit, avec un commandant qui a poursuivi sa carrière au sein de la Compagnie générale transatlantique puis de la CGM de 1953 à 2000. A travers ce témoignage, on s'aperçoit qu'à chaque tenue correspond un type de navire. « Sur un cargo où il n'y avait pas de passager, on avait une tenue en mer kaki, pantalon et chemise. On y ajoutait les galons ou non. Généralement quand il y avait des passagers pour passer à table, on mettait la tenue. Sur les bananiers, on mettait généralement la tenue Concorde c'est-à-dire la chemisette blanche avec les galons et le pantalon bleu marine. Quand il faisait chaud aux Antilles, c'était la tenue blanche complète. La tenue des paquebots était plus compliquée. Sur le France par exemple, c'était l'uniforme en permanence, de jour comme de nuit. Cette tenue était soit bleue soit blanche. C'était le commandant qui décidait du moment où on passait du bleu au blanc. Il arrivait qu'on laisse une veste sur une chaise la nuit et quand on voyait le commandant, après dîner, faire visiter aux passagers la passerelle, on s'empressait de remettre la veste. Il est certain qu'il fallait être impeccable puisqu'on était en contact permanent avec les passagers. »

Aujourd'hui, les règles qui régissent la tenue vestimentaire à bord des paquebots sont toujours aussi strictes. Il en va de l'image de marque des compagnies maritimes qui misent sur la qualité du service à bord. Sur certains navires de luxe, il est également demandé aux passagers de se mettre au diapason le temps d'une soirée ou d'un cocktail. Le costume pour les hommes et la robe de soirée pour les femmes sont donc toujours d'actualité. Le personnel, lui, que ce soit sur le pont, en salle ou à la passerelle, doit être irréprochable. Une tradition qui n'a pas disparu au fil des années.

Il sont officiers, commissaires de bord, commandants ou encore mousses. Et ils ont tous contribué à la renommée de la Compagnie générale transatlantique ou des Messageries maritimes.

Il n'y a pas de progrès technologique, d'évolution des modes de transport sans les hommes. Aujourd'hui, ces navigants ou ex-navigants ont la possibilité de s'exprimer par le biais d'un forum mis en place au mois de mars dernier par l'association French Lines. Grâce à l'aide du conseil régional, la structure dispose ainsi d'un espace faisant partie intégrante du site Internet (www.forum.frenchlines.com).

Ce forum permet d'échanger les expériences mais aussi de recueillir les anecdotes et des témoignages particulièrement précieux pour préserver la mémoire collective. Les participants au forum s'expriment sur des thèmes bien définis. L'association valorise également les témoignages en créant sur son site Internet une base des

métiers de la marine marchande constituée de fiches techniques, d'extraits de témoignages mais aussi d'extraits de films et de documents d'archives souvent inédits. Le forum est partagé en quatre rubriques. Une grande partie est consacrée aux métiers à proprement parler. Des thématiques sont égale-

ment abordées comme la tenue vestimentaire, le rapport à la hiérarchie, le travail des femmes. Une seconde rubrique se propose d'évoquer un certain nombre d'anecdotes liées à une traversée, un naufrage. Les deux dernières rubriques comprennent des photographies d'équipages ainsi que

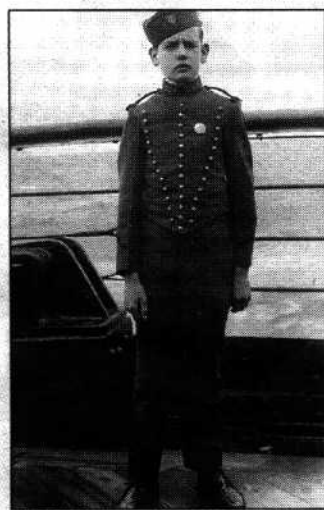
des articles de presse d'hier et d'aujourd'hui.

Tradition familiale

Opter pour une carrière au sein de la marine marchande remonte parfois à une tradition familiale bien ancrée. Il peut s'agir tout simplement d'un attrait pour le grand large et les horizons lointains. Parler de son métier, c'est raconter ses souvenirs.

Un commandant des Messageries maritimes puis de la CGM témoigne : « Ma carrière de marin a répondu au-delà de mes attentes. Je ne pensais pas me réaliser comme cela... » L'association qui s'était consacrée dans un premier temps à la collecte de témoignages de personnel navigant, du service pont au service machines, a élargi son travail de mémoire à d'autres métiers liés au port et au transport maritime. Il s'agit de la consignation, de la manutention, du remorquage ou encore de la construction navale.

Le nettoyage des transats



Un chef de rang de 1963 à 1974 à la Compagnie générale transatlantique se souvient : « Lorsque j'étais mousse de deck de 15 à 17 ans, la journée commençait à 6 h 30 par le nettoyage des chaises de pont, dites transats. Le parc représentait environ 700 chaises qu'il fallait nettoyer une par une, quel que soit le temps, ensuite les garnir de leur coussin, d'un poids unitaire de 7 kg et de leur couverture. Il fallait bien entendu rentrer tous ces accessoires en cas de pluie. Dès que le grain était passé, il fallait essuyer à nouveau toutes les chaises et les regarnir... »

cuisinier, garçon de cabine, mousse, officier radio électronicien...

parlent du grand large

Les officiers radio

Maxime Ivol est bien connu dans le monde maritime. Il est actuellement responsable de la section départementale de l'ordre du Mérite maritime.

Avant d'être un retraité très actif, Maxime Ivol a sillonné les mers du globe. Il a ainsi assisté à l'évolution des métiers de la marine marchande. « Je suis originaire du Sud-Ouest et j'ai poursuivi mes études à l'École nationale de la marine marchande de Marseille. Puis, je me suis engagé dans la marine nationale avant de me diriger vers la marine marchande. J'ai intégré la Transat en 1960. »

Tout récemment, l'ancien navigant a évoqué sur le forum de l'association French Lines une activité professionnelle qui a connu de grandes métamorphoses, celle d'officier radio électricien, radio électronicien.

Entre 1900 et 1910 vont apparaître sur les navires des moyens de communications radioélectriques basés sur l'utilisation du morse. Les premiers radiotélégraphistes sont embarqués sur les paque-

bots. C'est à partir des années 1970 qu'un formidable bond technologique des radiocommunications maritimes, en particulier des communications spatiales, modifie la réglementation qui va entraîner en 1991 la suppression des opérateurs radio télégraphistes.

Mondialisation

L'officier avait alors été requalifié comme officier radio électronicien. « À la même époque, sous la pression de la mondialisation, les armateurs commencent à réduire les effectifs à bord. Ils proposent aux officiers de diversifier leurs tâches. En plus des radiocommunications, ils prennent en charge des fonctions variées comme l'administration ou encore l'entretien des équipements électroniques... », explique Maxime Ivol. L'enseignement maritime va mettre en place progressivement une formation spécialisée pour la délivrance d'un nouveau brevet d'officier électronicien et système de la marine marchande (OESMM).



Maxime Ivol a pris pour la première fois la mer à l'âge 23 ans



Un cliché insolite. Différentes catégories de personnel navigant à bord du paquebot Paris

LES REGLES À BORD

La discipline sur un navire a toujours été un élément important. Sur un bateau, le règlement est fixé afin de définir les fonctions de chacun. Voici le récit d'un commandant (1953 à 2000 à la CGT puis à la CGM) recueilli par l'association French Lines : « Il y avait quand même un minimum à respecter. Il y a un code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Il y avait aussi la peau de bouc. Au cours de ma carrière, j'ai dû mettre une fois quelqu'un sur la peau de bouc. Il avait dépassé plus que largement les bornes. Quand il n'était pas de service, il faisait ce qu'il voulait. Il y avait donc des règles dans la mesure où on vivait en communauté, un minimum de règles était à respecter pour ne pas nuire aux autres. Le tapage nocturne par exemple n'était vraiment pas apprécié... »



Une revue matinale des mousses à bord du Champlain



Le bureau des télégrammes à bord du paquebot De Grasse

La journée sur France

Pour le personnel, la journée à bord d'un grand paquebot est souvent harassante. Exemple avec le témoignage de ce chef de rang de la Transat.

Sur le « front russe »

« Après l'examen de fin de cours hôtelier, j'embarquais à la salle à manger des touristes du France, communément appelée le « Front russe » et j'en compris vite la raison. La journée commençait à 6 h 30 par la mise en place du petit-déjeuner qui durait jusqu'à 10 h. Entre 1200 et 1400 passagers y défilaient durant ce laps de temps. Cela nous préparait les mollets pour la suite de la journée qui reprenait vers 11 h 30 après un déjeuner pris rapidement vers 10 h 30. »

Sur tout

« Je ne pas traîner ! »

A partir de midi se succédaient deux services, le deuxième était à 13 h 30. Chaque rang, c'est-à-dire un chef de rang et son commis, avait en charge entre vingt et vingt-deux personnes par service. Il ne fallait évidemment pas traîner au premier service afin d'être prêt pour le suivant après le débarassage, le changement des nappes et la remise des tables. Le second service se terminait vers 15 h voir 15 h 30... Il fallait alors se changer rapidement pour se mettre en bleu afin d'effectuer les corvées. »

Lingerie et dessous des hélices

« Celles-ci consistaient pour certains à passer l'aspirateur dans la salle, pour d'autres à compter le linge sale, le ranger par catégories après comptage dans de grands sacs et les porter à dos d'homme jusqu'à la lingerie située à l'extrême arrière, au-dessus des hélices. D'autres encore, sans se changer, montaient dans le salon ou sur les ponts pour donner la main au service de thé qui débutait à 16 h. » La journée pour ce chef de rang se terminera après le service du soir à 19 h puis 20 h 30.