

ABIVEN Gilbert

Le 5 juillet 1995, je raccroche la casquette au clou et pose sac à terre. Dans ce sac, il y a 30 années de jeunesse, 17 années d'embarquement, 20 000 lieues sous les mers et dix fois plus sur les mers. A 50 ans, l'administration me comptabilise même 53 annuités d'activité ! J'ai effectué 5 patrouilles à bord du Redoutable, 6 campagnes sur la Jeanne d'Arc, la mission Mousson de 8 mois dans l'Océan Indien à bord du Duquesne (Nous étions 5 de la 65 !), plusieurs corvettes Gants Blancs et corvettes d'été de l'Ecole Navale, des missions en ZMAG (Antilles-Guyane) et ZMAS (Afrique), assisté à des naufrages et des repêchages, connu même trois vraies tempêtes, c'est-à-dire avec des houles de plus de 15 mètres. Bref, j'ai connu l'existence d'un marin ordinaire. La suite est plus terre à terre, si je puis dire, et me mène au Groupe d'Etudes Atomiques de Cherbourg, puis dans le galetas traditionnel de la rue Royale, et enfin à la CEPPOL où je reprends le flambeau vacillant de la lutte contre les marées noires.

Cette première vie m'a apporté bien plus que je n'en attendais, bien plus même que je n'aurais pu imaginer. J'ai connu bien des compagnons estimables, beaucoup même que j'ai admirés.

Certains auraient pu être mes amis, mais le nomadisme de notre profession et mon obstination dans le célibat m'ont toujours tenu en marge du milieu « marine » où je n'ai d'ailleurs jamais cherché à m'introduire. Mes nombreux embarquements m'ont permis de pratiquer le métier de mécanicien que j'avais choisi, de découvrir la plupart des grands ports et des océans de la planète et même de privilège de cracher face au vent.

Pourtant, le 5 juillet 1995, je franchis sans aucun regret la porte Caffarelli, pour la dernière fois. C'est du moins ce que je crois.

Une longue retraite oisive ne me paraît pas envisageable et je me mets bientôt en quête d'un emploi. Mais à cinquante ans, les employeurs vous considèrent comme un « senior », c'est-à-dire un vieux. Après bien des rendez-vous infructueux et d'offres sans intérêt, je reçois une proposition des Chantiers de l'Atlantique, qui assure l'après-vente d'un petit paquebot, le *Levant*, en achèvement à Saint-Malo. Il s'agit d'une mission d'« ingénieur de garantie », c'est-à-dire de représenter à bord le chantier naval, pendant les premiers mois de croisière. La compagnie, qui vient d'être fondée par quatre officiers de la marine marchande, s'appelle Compagnie des Iles du Ponant, et ne possède qu'un voilier, le Ponant, qui, quelques années plus tard sera capturé par des pirates en Mer Rouge. Florissante, elle s'appelle à présent Ponant et est devenue une filiale de luxe de CGM.

Les nouvelles aventures commencent par une traversée de l'Atlantique à la Toussaint et dans un temps de saison, ce qui me permet de vérifier que les règles d'arrimage en vigueur sur les bateaux gris n'ont pas cours sur les navires marchands. La fine vaisselle du navire et les belles bouteilles entassées dans les cales auront à en souffrir. Après une courte escale à Fort Lauderdale, capitale mondiale de la croisière, proche de Miami, nous descendons vers les Bahamas, puis Fort de France, en passant par ces petites îles qu'ignorent aussi bien les bateaux gris que les gros paquebots. Le travail n'est pas épuisant, car il me suffit de rapporter au SAV les problèmes techniques, qui sont rares et simples. Je vis avec les officiers, dans un environnement de luxe, et profite sans modération des plages des Caraïbes, de Cuba à Saint Domingue, des Bahamas aux Grenadines, la navigation se faisant généralement de nuit. Pendant trois mois, je mène cette existence qui, certes, n'est pas très enrichissante sur le plan culturel mais qui fait rêver bien des sédentaires. Puis je retrouve la Bretagne, en février, persuadé que cette plaisante expérience sera sans lendemain. A ma grande surprise, les Chantiers de l'Atlantique me rappellent après quelques semaines pour la livraison d'un nouveau bateau très différent, l'*Alizé*, gros navire de recherche pétrolière, qui traîne un dispositif gigantesque d'antennes et de canons à air pour ausculter les fonds marins. Après les palmes des Caraïbes, nous arpentons les eaux grises de la mer de Norvège... Débarquement à Stavanger, qui fut l'une des premières escales de notre Corvette d'été, après 37 jours de mer sans escale, ce que je n'avais connu sur aucun navire de surface.

A peine ai-je retrouvé ma thébaïde de Porspoder, que les Chantiers m'appellent encore. Cette fois, l'affaire est plus sérieuse. Il s'agit du plus gros paquebot construit à Saint-Nazaire depuis le France.

Il est baptisé *Mistral* , sa robe de baptême est un immense drapeau tricolore et la marraine est l'épouse de Didier Deschamps. C'est à bord que j'apprendrai vraiment mon métier d'ingénieur de garantie en quatre mois de navigation dans les îles grecques. Il me faudra pour cela affronter des problèmes inconnus sur les bateaux gris ou à une tout autre échelle: traitement des eaux, piscines, cuisines et blanchisseries gigantesques, turbines à gaz (celles du Boeing 747) et propulsion électrique etc.

Après le *Mistral*, il paraît presque naturel que le Chantier me propose un défi plus difficile : La compétition entre armateurs est lancée entre paquebots géants. Geo magazine vient de publier à ce sujet tout un dossier sur les Chantiers de Saint-Nazaire. Le premier de ces géants sera lancé en 2000 et s'appelle opportunément *Millennium*. Il me sera confié, avec toute ses innovations techniques , dont les célèbres « pods » de propulsion et tous les aléas liés à ces innovations aussi bien qu'à sa taille. Au cours de la première croisière nous resterons même à la dérive toute une journée devant Rostock, avec 2000 passagers. Représentant les Chantiers à bord, j'étais dans mes petits souliers. Des années plus tard, certains soulevaient encore le chapeau en apprenant que j'avais été l'Ingénieur de garantie du *Millennium*.

Ce n'était que le premier d'une série de quatre paquebots. A leur bord, à la fois observateur et otage, je vivrai dans le monde rutilant des passagers et , en passant une porte, serai dans celui de l'équipage, rude et austère. Je visiterai pendant des mois des régions que je ne connaissais pas (Alaska, Baltique, Iles grecques, et assidument les archipels des Caraïbes). Le 11 septembre 2001, le *Summit* était en escale à Boston, et New York était notre prochaine escale.

Après la série du *Millennium* , je retournerai encore en Alaska et aux Caraïbes, avec deux autres géants , appartenant à *Princess Cruises* , compagnie de « La croisière s'amuse ».

Enfin , je repasserai sans grand plaisir la Porte Caffarelli pour surveiller pendant un an la jumboïsation d'un BPC, construit pour moitié à Saint -Nazaire. Il s'appellera *Mistral*, comme le paquebot . Et, au retour des essais à la mer, un beau jour de mai , la brume nous retiendra en rade toute la matinée, comme la Jeanne d'Arc un certain jour de mai de 1968 ...

Après tout cela , il ne me restait qu'à me retirer dans mon ermitage de Porspoder et à en cultiver le jardin de curé, ou plutôt sa version laïque, car il s'agit de l'ancienne école publique de Melon, ce qui plairait davantage à l'auteur de *Candide*.

Enfin , j'avais encore quelques régions d' Europe à découvrir, et surtout , le plus beau pays du monde, la France que je connaissais si mal.

A présent, de ma fenêtre j'aperçois Ouessant et , la nuit, les feux du Chenal du Four , où nous avons tant souffert !