

ORGANISATION DE LA VIE A BORD DE MES CARGOS (Années 1960)

À cette époque, l'équipage des cargos était plus nombreux qu'aujourd'hui, mais tout navire reste sous le commandement d'un seul marin, le Capitaine.

Le Capitaine

C'est le titre légal de celui a qui appartient et incombe de plein droit le commandement du navire. Il est tenu, sauf démarches nécessaires et usuelles dans les ports, d'exercer personnellement le commandement pendant toute la durée du voyage.

Mais le Capitaine a aussi d'autres appellations, telles Grand Mât, Commandant, Vieux, ou autre Pacha. À remarquer qu'on s'adresse à lui en disant « Commandant ou Capitaine » et jamais « mon Commandant ou mon Capitaine ».

Il est usuel de dire qu'il est « Maître après Dieu » mais qu'en est-il devant l'armateur ?

Le fameux droit de cuissage n'est en fait qu'un mythe et ne relève ni du droit maritime ni de celui du Capitaine. On rappellera que selon certains, à l'époque médiévale, le seigneur avait le droit de passer la première nuit de noces avec la femme d'un de ses vassaux, sujets ou serfs (voir le livre « la cathédrale de la mer », roman de Ildefonso Falcones).

J'ai cependant connu un Commandant qui contribuait subtilement au maintien de ce mythe et se faisait un plaisir d'inviter les plus belles dans sa cabine, laissant généreusement le reste à l'équipage.

Le personnel du navire se divise en quatre catégories :

- le service du pont
- le service radio
- le service des machines
- le service général

**

*

Le service du pont

Ce service se compose de trois officiers qui assurent les tâches dictées par le Capitaine et prennent en charge les quarts de navigation, soit les temps de veille ou de service effectif, le jour comme la nuit.

Le Premier Officier

En anglais « Chief Mate », c'est le second du Commandant et il est titulaire d'un brevet de Capitaine.

Dans ses tâches particulières, c'est lui qui dirige l'équipage du pont et les travaux de ce service, disposant à ce dessein d'un sous-officier qui est le Bosco.

En navigation, il assure le quart qui va de 04h à 08 heures et celui de 16h à 20 heures. La garde de port dépend des conditions du chargement, normalement par périodes de 24h.

Pour les manœuvres de port, le premier Officier est soit sur la passerelle avec le commandant, soit à l'avant du navire.

Le Second Officier

Personnage respecté, car dans ses tâches vient celle du « toubib du bord ». C'est donc lui qui vous fera une injection de pénicilline ou recoudra votre blessure.

Il est également responsable des cartes et documents de navigation et toute la mise à jour de ces aides à la navigation est de son ressort, une responsabilité lourde, demandant beaucoup de précision.

En navigation, il assure le quart qui va de minuit à 04 heures et celui de midi à 16 heures. Au port, tous les Officiers ont les périodes de 24h de garde. Il arrive aussi que tout l'état major soit réquisitionné dans certaines circonstances.

Pour les manœuvres, le second Officier dirige les opérations à l'arrière du navire.

Le Troisième Officier

C'est le cadet des Officiers, mais il a normalement un brevet de second.

La sécurité à bord est de son ressort, de même que le secrétariat du Commandant et c'est également cet Officier qui distribue l'alcool et les cigarettes à bord.

En navigation, il assure le quart qui va de 20h à minuit et celui de 08 heures à midi. Au port, nous avons vu que, selon les circonstances, il y avait un ou plusieurs Officiers de garde, le Capitaine restant hors quart.

Pour les manœuvres, le troisième Officier est soit sur la passerelle avec le commandant, soit à l'avant du navire.

Tous les Officiers disposent de cabines individuelles où ils ont également une salle de bain et leur bureau. Tout comme le Capitaine, ils bénéficient des services d'intendance des Stewards, ce qui n'est pas le cas des sous-officiers, ni du reste de l'équipage.

Le Bosco ou Maître d'équipage

C'est un important sous-officier qui peut se comparer au contremaître d'une entreprise terrestre. Il dirige tout l'équipage de pont dans les travaux d'entretien du navire ou de préparation de ce dernier à recevoir la cargaison.

Le charpentier

Il est également sous-officier et dispose d'une cabine individuelle. Hormis les travaux du bois à bord, il est responsable des sondages de toutes les sentines et doubles-fonds.

L'électricien

Autre sous-officier dépendant tant au service du pont qu'à celui des machines. De lui dépend tout le bon fonctionnement de la partie électrique du navire, passant des moteurs des grues et autres dispositifs de levage aux générateurs, sans négliger l'éclairage en général ni la cuisine ni les frigos. Un homme très demandé et qui a de la peine à ne pas être de service durant les escales où on charge et décharge de jour comme de nuit.

L'équipage de pont

Au sens propre du terme, il représente l'ensemble du personnel qui fait partie de l'armement d'un navire, Officiers non compris. On entend parfois le terme un tant soit peu péjoratif de subalterne, de basse force. On différencie divers grades :

- les mousses (2)
- les matelots OS (2)
- les matelots AB (6)

Les Mousses

C'est le premier poste occupé par un marin débutant. On lui donnera des tâches simples et il ira apprenant petit à petit le métier. C'est un marin hors quart, il ne participe donc pas à la veille en navigation, ni n'est pas appelé à la barre, si ce n'est pour apprendre à conduire, au large et sous surveillance de l'Officier de quart. Lorsqu'il aura fait ses preuves, il avancera au grade de Matelot Léger.

Il y a généralement un ou deux mousses à bord d'un navire.

Le Matelot Léger

On dit également Matelot OS (pour « Ordinary Sailor »). C'est le stade préliminaire de Matelot confirmé. Le Matelot Léger est également hors quart, mais il exerce déjà des travaux plus sérieux, conduit les grues et participe pleinement aux manœuvres. L'usage veut qu'il laisse au Mousse les corvées ingrates, mais il se souvient de la période pendant laquelle c'était lui qui trimait !

Le Matelot AB

Les lettres AB sont un abrégé du terme anglais Able Body, soit Matelot Confirmé. Dans les années 60 il n'y avait pas de certificat de capacité et c'était l'état-major qui décidait des compétences d'un matelot et confirmait le marin dans ce sens. Cela ne veut pas dire que tous les Matelots AB étaient bons dans toutes les tâches. Parfois ils étaient mauvais timonier, ou ne savaient pas coudre, ou faire des épissures, voire avaient deux mains gauches. Le bosco se devait de connaître les spécificités de chacun et distribuait le travail dans ce sens.

Les matelots, au nombre de six, effectuaient les quarts de veille ou de barre, parfois de simple vigie, en d'autres occasions prenant la relève du pilote automatique dans les zones de trafic maritime chargé ou en cas de mauvaise visibilité, voire de mauvais état de la mer et, évidemment, pour les manœuvres de port. Il y avait un tournus des quarts, avec un changement à la fin de chaque voyage. Les horaires restaient les mêmes, soit 00h-04h et 12h-16, 04h-08h et 16h-20h, ou 08h-12h et 20h-24h. Dans les ports, la garde se faisait sur une période de 24h, débutant à midi.

**
*

Le service radio

À cette époque des années 60, les communications radio s'effectuaient essentiellement en télégraphie, utilisant le code morse et les ondes courtes.

L'Officier radiotélégraphiste dépend directement du Capitaine et joue un rôle de premier ordre : il est l'intermédiaire entre le navire et la terre, entre l'armateur et le Commandant du navire.

Il assume par ailleurs la tâche de boursier et de comptable du bord. C'est lui qui établit les salaires et décomptes y relatifs chaque fin de mois. Il sait donc combien de bières vous avez consommé, combien de cigarettes vous avez fumé, combien d'argent vous avez dépensé au port et combien vous avez envoyé à la maison.

C'est également lui qui peut envoyer un télégramme à la famille des marins ou recevoir de bonnes ou de mauvaises nouvelles venant des familles restées à terre.

L'Officier radio est responsable du contrôle du chronomètre de bord et de sa marche. Il est aussi un peu l'électronicien de bord et vérifie le bon fonctionnement du radar.

**
*

Le service des machines

Ce service est chapeauté par un Chef Mécanicien, lequel est entouré de trois Officiers.

Le Chef Mécanicien

Souvent considéré comme le pendant du Capitaine, cet Officier est le grand maître de tout ce qui concerne les machines. Son rôle est primordial à bord, la propulsion du cargo étant intimement liée à la sécurité et au bon déroulement de la navigation du navire. De ce fait, le Capitaine et le Chef Mécanicien sont très liés et de leur bonne relation relève tout le bien-être du bord et l'ambiance générale.

Il n'effectue pas de quarts de garde.

Les meilleurs Capitaines que j'ai connus accueillait à leur table le Chef Mécanicien. D'autres préféraient manger seul et garder des distances, ce qui était leur droit. Il semble que les choses ont évolué dans le bon sens

Le Second Mécanicien

Un peu le pendant du Premier Officier de pont, cet Officier assure en navigation la garde qui va de 04h à 08 heures et celui de 16h à 20 heures.

Il doit avoir suivi une formation professionnelle dans une école navale appropriée et avoir passé un examen auprès des autorités compétentes.

Le Troisième Mécanicien

En navigation, il est chargé de la garde qui va de 00h à 04 heures et celui de 12h à 16h.

Dans quelques cas, c'était un mécanicien promu à ce grade sans pour autant avoir suivi une formation auprès d'une école navale, ni avoir passé un examen.

Le Quatrième Mécanicien

Comme le Troisième Officier de pont, le quatrième de machine assure en navigation la garde qui va de 08h à 12 heures et celui de 20h à minuit.

Très souvent, c'est un mécanicien promu à ce grade par ses connaissances et ses capacités, sans avoir nécessairement suivi une formation auprès d'une école navale, ni avoir passé un examen.

Avec l'évolution de la technicité et de l'électronique, actuellement ce poste n'existe plus car les Officiers mécaniciens n'ont plus besoin d'être de quart dans la salle des machines.

Le Donkeyman

C'est un sous-officier qui a une tâche relativement semblable à celle du bosco, soit un contremaître qui dirige l'équipe des nettoyeurs et motormen.

Sauf exception, son travail se déroule de jour et le Donkeyman ne participe pas aux quarts de navigation. On ne retrouve pas ce poste sur tous les navires.

Le Pumpman

Comme son nom l'indique, c'est le spécialiste de tous les dispositifs de pompage du bord sur certains navires, comme les chargeurs en vrac (bulkcarriers). Sans être aussi compliqué que sur un pétrolier, le poste est cependant complexe. Il dépend principalement de la machine, mais le Pumpman est également en étroite relation avec le Premier Officier de pont car il effectue sur ce type de navires une partie des tâches que réalisait le charpentier sur les cargos usuels.

L'équipage de machine

On trouve dans cette équipe divers postes :

- les nettoyeurs (2)
- les motormen (5)
- les assistants mécaniciens (1)

Les Nettoyeurs

Ce sont les débutants, généralement ayant une formation professionnelle, telle que serrurier, mécanicien ou analogue. Avec toujours un chiffon à la main, c'est l'homme à tout faire de la machine. Dès qu'ils sont familiarisés avec la vie du bord et le travail à la salle de machines, ils peuvent être affectés à des tâches plus dignes, mais pas pour autant moins salissantes, ni beaucoup mieux rémunérées.

Les Motormen

Mécanicien confirmé, un motorman est appelé non seulement à assister l'Officier responsable, mais il aura aussi à s'occuper de l'entretien et de la révision du matériel et des machines, que ce soit le moteur de propulsion, les génératrices, du désalinisateur ou de l'air conditionné, sans oublier la mécanique et l'hydraulique du pont.

Les Assistants Mécaniciens

Comme son titre l'indique, l'assistant est le bras droit de l'Officier. C'est généralement un motorman qui a plus d'une année de service. Il a à s'occuper de la révision des diverses machines du bord et se doit de connaître tout ce qui est l'équipement mécanique du bord. Tous les navires ne proposent pas ce poste qui est légèrement plus rémunéré que celui de Motorman.

Tout ce personnel travaille dans l'ambiance surchauffée et bruyante de l'immense cathédrale qu'est la salle des machines ou la température peut facilement atteindre ou dépasser les 40°C. Le bruit infernal des turbosoufflantes perce les oreilles les mieux protégées. L'odeur de l'huile chaude est omniprésente.

**

*

Le service général

Ce service comprend le personnel d'intendance, de cambuse et de cuisine.

Le Chef Steward

C'est lui qui dirige le service. Il s'occupe de l'avitaillement, soit toute la subsistance du bord, un peu comme un fourrier. Avec le cuisinier, il définit les menus et, avec ses assistants, il règle les mille et un problèmes de l'intendance générale, que ce soit le nettoyage de l'intérieur du ou des châteaux, la lingerie, la lessive générale sans oublier la cambuse, ni ses frigos et congélateurs. Une occupation à plein temps, fermement dirigée et contrôlée par l'armateur.

C'est généralement le Chef Steward qui sert le Capitaine à table.

Deuxième Steward

Il seconde son chef, s'occupe du service du Capitaine et des Officiers. Il participe aussi à l'entretien des cabines et de l'intérieur du navire.

Souvent le steward lave et repasse les habits des officiers, contre rémunération, pas par obligation contractuelle.

Le Chef Cuisinier

Parmi les premiers levés, c'est lui qui s'occupe de la subsistance de tout l'équipage. Souvent le cuisinier est considéré comme un second Capitaine, tant la bonne ambiance à bord dépend de ses compétences et talents. Il y a des cuisiniers qui font des merveilles avec du piètre avitaillement et d'autres qui sont capables de créer d'infâmes brouets avec de la marchandise de première qualité.

Normalement, du Capitaine au Mousse, le même menu est servi à tout l'équipage. Il semble que les choses ont bien changé aujourd'hui et que la nourriture n'a pas évolué positivement.

Peu de gens le savent, mais la langue française n'utilise pas le mot de cuisinier, ni celui de cuisine à bord d'un navire. On doit dire « coq » et « maïence ». À bord, le coq mitonne des merveilles dans sa maïence alors qu'à terre, le cuisinier prépare de délicieux plats dans sa cuisine.

Second cuisinier

Le coq est assisté d'un second qui est généralement aussi le boulanger du bord. Du pain frais est toujours mieux apprécié que du congelé et de la tresse ou des croissants au petit-déjeuner du dimanche font facilement oublier les mauvais moments de la semaine. Un bon boulanger est bien apprécié.

Le Messboy

Un ou deux messboys complètent ce service. Ce sont généralement de jeunes marins sans formation particulière. Ils s'occupent du service de table des sous-officiers et de l'entretien des intérieurs du ou des châteaux.

Sur certains navires, ils font la vaisselle de l'équipage et assistent le cuisinier et son second.

*

Le logement

Les subalternes ne disposent pas de douches ou toilettes dans leurs cabines, les sanitaires sont communs à tous ces marins, un bloc wc-douches pour le pont et les stewards, un autre pour la machine.

Les cabines étaient pour deux marins. Elles étaient équipées de deux lits superposés, d'un sofa, d'un bureau, d'une petite étagère et d'une armoire. Un ou deux hublots donnaient de la lumière, mais selon l'état de la mer, il était demandé d'assurer ces ouvertures par une tôle métallique.

Si la cabine donnait sur l'avant du navire, il était aussi demandé de mettre la tôle pour obscurcir la lumière de la cabine et ne pas perturber la vision des vigies de la passerelle.

Normalement les couchettes étaient orientées dans le sens de la longueur du navire. Le roulis était certes ennuyeux, mais en inclinant avec des coussins ou gilets de sauvetage le matelas en forme de « V » vers la paroi, on limitait les risques de chute.

Par contre il y avait un navire sur lequel les couchettes étaient transversales. A chaque coup de roulis le pauvre marin partait en avant puis se retrouvait avec la couverture qui lui serrait le cou.

Les repas étaient servis dans un « mess », réfectoire qui pouvait donner sur la cuisine. Sur certains navires, le Messboy assurait le service et s'occupait de nettoyer la vaisselle, mais sur les navires plus anciens, chaque marin avait sa petite armoire où il rangeait son matériel une fois nettoyé par ses propres soins, après le repas.

Les tables étaient fixées au plancher et on pouvait y poser des claies pour retenir les assiettes en cas de mauvais temps. Les chaises étaient retenues pour le même motif au moyen d'une chaînette amovible que l'on fixait en cas de roulis.

Les Officiers avaient leur salle à manger et le service à la place était assuré par un steward. Le roulis étant le même pour tous, les tables étaient pourvues du même dispositif de claies. Mais comme il y avait des nappes, il était plus simple de mouiller ces dernières pour empêcher les assiettes de valser, ce qu'elles faisaient cependant parfois. La meilleure solution restait cependant de coller de la mie de pain mouillée sous l'assiette. C'est garanti jusqu'à 25° de gîte !

Quant au Capitaine, il avait sa propre salle à manger. Comme indiqué, il pouvait y manger seul ou accompagné du Chef Mécanicien, voire du Premier Officier.

Il y avait aussi un salon pour l'équipage et un autre pour les officiers. Sur les bateaux « modernes » de l'époque, une télévision qui ne fonctionnait qu'au port, lorsqu'on pouvait capter une émission.

Les Officiers avaient un récepteur radio et un tourne-disque, lequel ne pouvait s'utiliser que par calme plat ou au port.

Certains navires avaient un salon dans le petit salon situé dans le château arrière. Malheureusement ces lieux n'étaient généralement pas ouverts, même s'il y avait une table de ping-pong.

*

Quelques types de navires

Les navires de ligne sont des unités qui suivent des parcours déterminés à l'avance, selon des itinéraires et des horaires précis.

Pendant un certain temps, un de mes navires a effectué ce type de navigation entre l'Europe et les Etats Unis avec pour l'aller un transport de voitures automobiles et pour le retour du charbon. Mon souvenir est très mitigé et je préfère de loin le type de voyage suivant.

Quant aux navires « tramp » (mot d'origine anglaise signifiant « vagabond »), ils transportent des cargaisons homogènes sur toutes les mers, au gré des saisons, des récoltes ou des fluctuations du marché du fret. Pour les navires suisses, la cargaison consiste en général en céréales, minerai, charbon, phosphate, voire bois.

On rencontre quelques navires-citernes et pétroliers sous pavillon suisse, mais ce sont des exceptions et le tonnage y relatif est faible.

En navigation

Avec un équipage de quelque 36 marins, les journées de navigation se décomposaient en 2 x 3 quarts de 4 heures chacun, que ce soit à la machine ou sur le pont.

Durant les heures de jours, soit de 08h à 20h l'Officier de pont est seul sur la passerelle, mais un matelot est désigné pour chacun des quarts de jour et peut être appelé en cas de nécessité, par exemple si le brouillard se lève ou si un timonier doit remplacer le pilote automatique.

Il en est de même dans la machine, mais on se doit de rappeler qu'une fois en route, le moteur de propulsion d'un navire ne peut réduire sa vitesse ou s'arrêter comme on le ferait avec une automobile. En effet, une fois que le carburant passe sur l'huile lourde, il y a toute une manœuvre à effectuer pour revenir à un carburant plus léger, permettant d'arrêter le moteur ou de passer en marche arrière. On n'arrête donc pas un cargo comme on veut.

Dans les heures de nuit, soit entre 20h et 08h, l'Officier de la passerelle est assisté d'un matelot qui est de vigie. Si on devait avoir besoin en plus d'un barreur, on faisait monter un autre matelot. Dans de telles circonstances, les matelots s'alternaient entre la vigie et la barre, généralement toutes les heures.

Nous avons vu que le Commandant est hors quart, ce qui veut dire qu'il est toujours à disposition sur la passerelle, mais qu'il préfère qu'on ne le dérange qu'en cas de nécessité. L'Officier de pont se devait de savoir dans quelles circonstances il était nécessaire d'informer le Capitaine d'une situation délicate. Aujourd'hui, il y a des normes très strictes qui dictent le comportement que doit avoir l'Officier de quart. Il y a aussi eu des Capitaines qui restaient dans leurs quartiers pendant toute la traversée et ne se rendaient sur la passerelle qu'à l'approche de la destination. D'autres souhaitaient un débriefing tous les jours à midi, après le point du jour, soit après la méridienne du soleil.

L'équipage de jour débutait normalement sa journée à 08h et l'entretien du navire ou son adéquation au chargement se faisait jusqu'à 12h pour reprendre à 13h30 et se terminer à 17h30.

Il en était de même pour les gars de la machine.

Le petit-déjeuner était servi à 07h30, le déjeuner à 12h15 et le dîner à 18h30.

Bien entendu qu'il était nécessaire de faire des heures supplémentaires pour que le navire soit prêt en arrivant au port de chargement. Les journées pouvaient ainsi débuter à 06h, pour se terminer à 22h. Pont et machine étaient à la même enseigne.

Au port

Une fois au port, les quarts de navigation étaient remplacés par les tours de veille. Généralement la durée était de 24h, de midi à midi.

Il pouvait aussi arriver que le chargement soit à contrôler dans chaque cale. Dans ce cas, tous les matelots et Officiers étaient de service, souvent 24 x 24 heures !

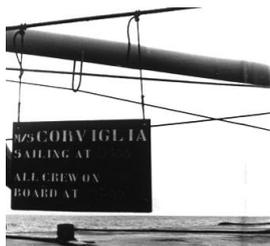
Mais, s'il n'y avait pas de chargement ou de déchargement de nuit, les quarts étaient beaucoup plus agréables.

On pouvait cependant être appelé à déplacer le navire en avant ou en arrière du quai. On faisait alors appel à toute l'équipe de pont, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit.

À la machine, s'il n'y avait pas de problème technique, les escales étaient un moment de détente. Mais il arrivait aussi qu'il soit nécessaire de faire une révision lourde, de changer un piston ou de démonter un turbo. Alors tout le service de machine était sur le pied de guerre, car on ne peut laisser un navire sans son moteur de propulsion trop longtemps.

Les marins étaient informés de leur possibilité de quitter le bord ou non. Il y a eu des escales grinçantes, sans possibilité de mettre le pied à terre, ni d'écluser une bière dans un bar accueillant.

Peu avant le départ, il était affiché un panneau indiquant la date et l'heure à laquelle tout le monde devait être à bord. Selon la beauté de l'escale ou des filles, il était parfois nécessaire d'afficher ledit panneau bien à l'avance, ce qui n'a pas empêché des surprises.



Laredo 25-08-2017