

# Les métiers des navires-câbliers

**Par Gérard FOUCHARD**

Vice-président de l'Association des Amis des Câbles sous-marins

---

Il existe en France des armateurs de navires-câbliers depuis plus de 150 ans : l'Administration des PTT ou ses filiales et des sociétés privées, ceux-ci étant constructeurs ou exploitants de réseaux de câbles sous-marins. On parlait peu des câbles et des navires-câbliers depuis l'apparition de la radio dans les années 20 puis des satellites dans les années 60. Un fonctionnaire pouvait être nommé au service des câbles sous-marins à la sortie d'un cours professionnel sans connaître l'existence et les missions de ces navires, et ce fut mon cas en 1964.

Au milieu du XXème siècle, les navires-câbliers étaient, avec les navires de pêches, les seuls bâtiments se livrant à des travaux en mer. Rien à voir avec les cargos convoyeurs de marchandises ni avec les paquebots transporteurs de passagers. Le travail du câblier se rapprochait bien de celui du baliseur ou du remorqueur, mais ceux-ci étaient armés au cabotage, alors que le câblier était, et reste, un navire au long cours. Traditionnellement peint en blanc (Fresnel excepté), du style aviso colonial ou navire océanographique de la Marine nationale, ce navire ressemblait à ceux de la Marine militaire chargée de défendre nos côtes et notre présence en mer et qui, le plus souvent, eut à souffrir de la flotte de notre voisin britannique.

Depuis la fin de la dernière guerre, d'autres navires se sont spécialisés dans le travail à la mer : offshore pétrolier et océanographie. Tous ces travaux ont beaucoup de points communs et la vie à bord y est comparable.

La profession du « cableman » comporte un certain nombre de spécificités propres à tout marin :

- mobilité du marin ;
- confusion entre le lieu de travail et le lieu de vie ;
- risque de la navigation maritime ;
- dangerosité du métier lié au travail à la mer.

Le statut social du marin est en permanence menacé du fait de la généralisation des pavillons de complaisance et de la concurrence des marins originaires de pays en voie de développement.

## Les navires-câbliers français

Identifier et caractériser les métiers à bord de tous les navires-câbliers est une gageure.

Du premier Ampère (1863) au troisième de 1951, les navires à vapeur manquaient de puissance. Les moyens de navigation et de manœuvre étaient peu performants. L'équipage (officiers, marins et passagers) vivaient dans un espace réduit et le travail à la mer était pénible. Par contre, la vie sociale à bord était sans doute plus active que sur les navires plus récents.

Du Marcel Bayard (1961) au Raymond Croze (1983), la propulsion diesel-électrique offre une puissance supérieure, occupe moins de place à bord et permet donc un plus grand confort au personnel. La divisibilité de la puissance sur plusieurs moteurs permet d'envisager des propulseurs transversaux et de travailler sur place. Les moyens de navigation et de manœuvre se modernisent (positionnement GPS, propulseurs transversaux, informatique de pose, de navigation, et moyens de télécommunications).

Mais cette puissance disponible est encore trop faible pour faire face aux nouvelles normes de pose et d'entretien des câbles : ensouillage avec la charrue et généralisation des sous-marins télécommandés embarqués.

Après l'expérience du Skandi Hav (1994) et la mise en service du Fresnel (1996) les navires sont conçus comme des navires ravitailleurs (supply vessels) spécialisés pour la pose ou la réparation de câbles. Le navire travaille dans des conditions météorologiques plus difficiles car le navire est très manoeuvrant du fait de sa puissance. Il peut garder un point fixe et l'ensemble des travaux peut alors se faire « tout à l'arrière ». Le davier avant, caractéristique du navire-câblé devient inutile à partir de 1995. L'organisation de la vie à bord change profondément et s'apparente à celle de la vie à bord des plates-formes pétrolières.

## **Les métiers du Vercors en campagne**

Le Vercors, dont la liste d'équipage est indiquée en annexe est le navire-câblé dont l'effectif est le plus important. Du 26 septembre au 9 octobre 1995, 105 personnes étaient embarquées, dont 11 observateurs étrangers travaillant pour les deux constructeurs ASN et STC. Le navire en campagne possédait 94 postes de travail : 85 marins inscrits maritimes, 8 fonctionnaires et 1 docteur. L'effectif statutaire du navire en route est de 65 personnes seulement.

La liste d'équipage, établie par le lieutenant chargé du Rôle d'équipage, est déposée aux Autorités maritimes du port de départ (Colombo dans notre cas) par le commandant qui utilise pour ce, un agent maritime, son consignataire. Chaque jour, le chef de mission, un ingénieur des Télécommunication transmet le télégramme quotidien rendant compte de sa mission à la Direction et aux clients. Ainsi, le 4 octobre, il informe de l'immersion de l'épissure finale de la liaison SEA-ME-WE 2. Cette dualité des responsabilités est une caractéristique des navires-câblés.

**Le Service pont** est dirigé par le second capitaine et comprend 45 personnes 8 officiers, 13 maîtres et 24 matelots. Hors travaux, il est assisté de deux lieutenants qui se partagent le quart à la passerelle. Sur travaux, le quart est doublé : deux seconds surveillent le travail câble (avec le commandant), les trois lieutenants

assurant la fonction navigation qui consiste à suivre le tracé du câble pendant la pose. Ils sont assistés de trois maîtres timoniers. Les deux radio et l'électronicien assurent le travail par quart à la radio et vaquent à leurs occupations respectives pendant ou hors des vacances.

La permanence du service pont est assurée 24 heures/24 par trois équipes constituées par le maître d'équipage (ou un maître de manoeuvre), un chef de bordée et 8 matelots. La durée du travail est de 8 heures par jour, 7 jours sur 7. Cette avancée sociale est récente, avant 1990, la durée du travail à la mer était de 12 heures par jour (travail en 2 bordées).

Le charpentier est bien utile sur un navire en fer, il s'occupe en particulier du mouillage de l'ancre. Le Vercors est le dernier navire à posséder un charpentier. Les 3 soudeurs assurent un quart à la salle d'essai et doublent en cas de jointage du câble pendant les réparations. Ce sont des Inscrits Maritimes depuis les années 50. Ils sont sous la responsabilité du chef de mission pendant les travaux et du second Capitaine au port d'attache.

L'équipe pont a la responsabilité des travaux câbles sur le pont, du déplacement des répéteurs, du mouillage et du relevage des bouées, du loyage du câble en cuve, des poses et relevage de la charrue ou du ROV, etc, qu'elle accomplit sous la responsabilité du bosco (maître d'équipage) ou d'un chef de Bordée.

La permanence du **Service machine** est également assurée par 3 équipes dirigées par un chef de service (chef mécanicien ou second mécanicien), d'un officier mécanicien de quart à la machine, un maître et de deux ouvriers et nettoyeurs. Les maîtres ont une spécialité (mécanique diesel, mécanique ajusteur ou tourneur, électricien). Ils encadrent l'équipe d'intervention et ils conduisent les machines à câble pendant les réparations.

**Le Service général** de 22 personnes est dirigé par le commissaire, généralement un inspecteur principal administratif qui se charge de l'intendance et de la paie. L'écrivain est son adjoint aux écritures qui calcule les paies en tenant compte des heures supplémentaires et des allocations spéciales attribuées par les chefs de service. Le cambusier gère le magasin des vivres et les boissons. Les deux assistants (cuisinier et maître d'hôtel) encadrent les deux équipes de la cuisine et des trois services

(officiers, maistrances et équipage). L'infirmier occupe un emploi permanent à bord alors que le docteur n'est embarqué que pour la campagne. Il est rattaché au Service général.

La mission assure le contrôle de la pose du câble (avec ou sans charrue) ou la conduite de la réparation. Outre le contrôle des travaux, elle se charge des mesures et du jointage des câbles. L'ingénieur des Télécommunications est assisté de 3 inspecteurs-adjoints et de 3 techniciens.

## **Le statut des « Inscrits Maritimes »**

Vivre et travailler en mer comporte des spécificités qui demande des qualités. Platon identifiait trois types de personnes dans le genre humain : les vivants, les morts et les marins.

## **Privilège du pavillon**

Tous les français et naturalisés français qui exercent la navigation à titre professionnel sur la mer (ports, rades, parties de fleuves etc.), c'est-à-dire dont l'emploi est relatif à la marche, à la conduite et à l'entretien du bâtiment sont soumis à « l'Inscription Maritime ». Cette réglementation ne remonte pas à Colbert comme on le croit généralement, mais à la loi du 24 décembre 1896 modifiée notamment par la loi du 1 janvier 1930.

## **Discipline**

Les Inscrits sont soumis à la discipline du bord. Le régime disciplinaire et pénal de la Marine marchande, réorganisé par la loi du 13 décembre 1926, ne leur est d'ailleurs pas spécial, il s'applique à toutes les personnes qui se trouvent sur un navire à un titre quelconque, notamment aux agents du Service général (service restaurant) et aux passagers. Les fonctionnaires, agents et ouvriers de l'Administration, embarqués sur les navires-câblés pour l'exécution du service, sont considérés comme passagers. Ils peuvent embarquer et débarquer sans contrôle de l'Inscription maritime.

## **Etablissement des invalides de la Marine**

Les marins et les agents du service général ont droit à une pension de retraite ou d'invalidité et sont assurés obligatoirement en cas d'accident du travail et de maladie professionnelle. L'exercice de ces droits leur est assuré par l'Etablissement des Invalides de la Marine marchande fondée par une ordonnance de 1673 (Colbert), réorganisé par les lois du 12 janvier 1930, etc. L'Etablissement des Invalides de la Marine est un établissement public de la Marine, doté de la personnalité civile, son budget est alimenté par les contributions des armateurs et des marins et par les subventions de l'Etat.

## **Caisse générale de prévoyance**

La Caisse générale de prévoyance des marins français contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité constitue l'un des services de l'Etablissement National des Invalides de la Marine et fonctionne dans le cadre de cet établissement. Elle est chargée d'assurer aux marins accidentés ou malades, le service des soins, indemnités et pensions, après qu'ont cessé les obligations directes de l'armateur. Elle garantit également les familles des marins en cas de maladie et de maternité. Tous les marins, y compris les officiers, sont obligatoirement affiliés à cette caisse.

## **Obligations de l'Armateur**

En cas d'accident ou de maladie du marin, les soins et les salaires de maladie sont dus pour toute maladie constatée en cours d'embarquement après que le navire ait quitté le port, quelque soit l'origine de cette maladie. Les soins, comme les salaires, cessent d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai de 4 mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. La faculté, pour l'armateur, de se libérer des soins en versant une somme forfaitaire à l'autorité maritime n'est pas admise.

## **Le contrat d'engagement**

Il est régi par la loi du 13 décembre 1926, portant code du travail maritime. Il ne peut se former que sous le rôle de l'autorité publique,

qui a besoin de connaître tous les déplacements des marins et doit veiller à ce que le contrat ne renferme aucune clause contraire aux dispositions légales d'ordre public.

## **Le Rôle d'Equipage**

**Le Rôle** est la liste nominative de tous ceux qui composent l'équipage, avec indication de leur nationalité, de leur domicile, de leur spécialité professionnelle et des conditions générale de l'engagement. L'autorité Maritime ne peut régler ces conditions mais elle doit y donner son visa. Le contrat d'engagement n'est définitif que lorsqu'il est constaté par le rôle d'équipage et seule cette pièce a force probante absolue. L'engagement est mentionné sur un livret professionnel.

## **Statut du personnel des navires-câbliers**

Les conditions d'engagements du personnel des navires-câbliers ont été fixées une première fois par les statuts des états-majors et des équipages signés le 3 novembre 1936, par le ministre des PTT après accord avec les organisations syndicales intéressées. Ces statuts ont été modifiés en 1966 dans le but de forfaitiser les soldes et de réglementer la durée du contrat des personnels volants. Au début des années 80, une modification des statuts a réglementé la durée du travail et introduit la journée de 8 heures et le repos hebdomadaire (soit la semaine de 48 heures). Le code du travail maritime est une transposition du Code du Travail adapté aux conditions particulières du travail en continu en mer (24h/24 - 7j/7).

## **Travail et congés**

Le personnel a droit à des congés après une période d'embarquement. Il est différent pour les officiers et l'équipage. Actuellement la situation est de 19,5 jours de congé par mois d'embarquement. La réduction de la durée du travail à 35 heures fait l'objet de discussions

entre partenaires sociaux. Ce bref résumé montre bien la différence entre le travail à la mer et celui « à terre ».

Le statut comporte pour les équipages de la Marine de commerce, comme les câbliers des différences avec celui de la pêche. Le statut du marin est au centre des discussions entre armateur et la profession. Pour les armateurs, il s'agit de réfléchir à la possibilité d'une évolution vers l'internationalisation de la profession, ne serait ce que parce que nous allons manquer rapidement de personnel qualifié et qu'il va falloir armer les navires avec des marins extra-nationaux. Pour les syndicats, le respect du pavillon et des statuts est évidemment la base de toute discussion.

L'Administration a créé le pavillon bis « des Kerguelen » permettant l'embauche de marins de pays extra-communautaires au service général et au pont. Les navires-câbliers d'Alcatel-Dreyfus seront armés aux Kerguelen, alors que les navires de France Télécom, y compris le futur René Descartes conserveront le pavillon Français.

La formation du personnel I.M. Les 4 écoles de la Marine marchande de Marseille, Le Havre, Nantes et Saint-Malo accueilleront environ 1 500 élèves, effectif insuffisant pour combler les demandes d'embarquement en officiers et maîtres qualifiés compte tenu de la mobilité professionnelle des marins, qui n'hésitent pas à rechercher un emploi « dans le civil » après quelques années de navigation.

Au concours de l'année 2000 de la filière d'officier de 1ère classe de la Navigation Maritime (O1NM), il y avait 450 candidats pour 140 places. En outre 20 places ont été attribuées sur dossier et 70 places ont été attribuées aux candidats internes de la filière O2NM. Les écoles citées ci-dessus ont chacune leurs spécialités. Ainsi Marseille forme des élèves étrangers et Nantes forme les formateurs et les inspecteurs de la navigation. Saint-Malo n'a pas de formation d'officiers de la Marine marchande.



## Liste des navires-câbliers français

Vingt-deux navires-câbliers français<sup>(\*)</sup> se sont succédés entre la mise en service de l'Ampère (ex Dix-Décembre) et celle du René Descartes. Tous ces navires ont posé et entretenu des câbles pour l'Administration ou une Compagnie Française :

Navire	Période	Longueur (mètre)	Largeur (mètre)	Tirant d'eau	Puissance	Port en lourd
Ampère 1	1860-1925	51,77	8,00	5,00	150	304
Charente	1862-1931	65,04	9,07	5,07	800	1 061
Robert Lowe	1870-1873	61,48	8,93	6,92	100	832
C.A. Caubet	1875-1915	98,69	10,61	7,99		2 078
P Quertier	1879-1931	72,60	10,94	6,98		1 396
FR. Arago (ex Westmeath)	1882-1914	97,53	12,92	8,53		3 342
P. Picard (ex Ed Jeramec)	1913-1952	88,15	12,53	7,22	1 900	2 316 (3 800)
Arago (ex Transmitter)	1914-1950	63,52	9,17	5,30		901
E. Baudot	1917-1962	67,82	9,81	5,85	1 200	1 049
Ampère 2	1930-1944	91,30	12,55	5,14	2 500	2 434
I.C. Hanff	1937-1953	35,94	6,77	2,29	200	199
Alsace	1939-1974	88,06	12,12	5,33	2 650	2 092
D'Arsonval (ex Giasone)	1941-1965	76,60	10,09	3,93	2 500	1 715
Ampère 3	1951-1985	91,14	12,60	5,15	2 500	2 100
M. Bayard	1961-1981	121,50	15,60	6,50	4 400	4 500
Vercors	1975-	133,00	18,20	7,30	6 000	5 700
L. Thevenin	1983-	107,00	17,80	6,24	3 800	3 200
R. Croze	1983-	107,00	17,80	6,24	3 800	3 200
Skandi Hav	1983-	87,68	18,47	4,75	7 200	3 100
Fresnel	1995-	109,40	23,20	6,90	11 325	7 200
Ile de Bate	2001-	140,00	23,50			
Ile de Brehat	2001-	140,00	23,50			
Ile de Ré	2001-	140,00	23,50			
René Descartes	2001-	142,00	22,00			

(\*) Deux navires-câbliers ont été ajoutés aux 22 navires français. Cherchez les intrus qui ont apporté leur concours en validant des hypothèses qui seront retenues.





C/S VERCORS

Expéditeur/from:

Antoine TARDIVO

Fax: 873 111 0412

Destinataires/to:

Mr MOURET (FT)	Fax: 1 4345 1319
MM PAJON / TURPIN (SUBMARCOM)	1 4756 6920
MM LECLERC / FOUCHARD (FCR)	1 4221 7373
MM FACON / GOURNAY (ALCATEL)	21 46 70 87
Mrs YOONG HONG SIANG (SINGTEL)	(65) 4401080
Mr KANAHERAARACHCHI (SLT)	(94) 1 439 125
Mr LUCAS (STC)	(44) 81 293 2449

Page 1/1 Page(s)

**DAILY REPORT N°40**

5 October 1993, 09:00 Local Time

Local Time = UT + 5<sup>1/2</sup>  
Weather: Sunny and flat

4 October

- 11:45 Djibouti side moulding completed
- 14:00 Transmission tests completed
- 16:50 Djibouti side fishbite moulding completed
- 17:30 Start paying out the final splice
- 22:19 SMW2 S2 completed. Ship free. Route to Djibouti

ETA Djibouti: 09 September 01 AM

Antoine Tardivo  
Chief of Mission

Keith Burke  
STC  
Representative

Georges Mignien  
ALCATEL  
Representative

Navire-Câblier "VERCORS"  
le Commissaire

Navire-Câblier "VERCORS"  
le Commandant  
N. BOUGEARD

D. PEROU

N. BOUGEARD

Navire-Câblier "VERCORS" **LE CHEF MÉCANICIEN**  
Les Seconds Capitaines **LE FLAHO**

Second Spéc. **GIANNES**

**MERCEUR**  
**CLAYSSIENS**

Direction des Télécommunications Sous-Marines  
246, rue de Bercy 75584 Paris Cedex 12  
Téléphone (33) (1) 43 42 62 00 Télécopie (33) (1) 43 45 13 19  
Télex 214 142

Navire-Câblier "VERCORS"  
Officier Radio  
**10**

## **L'équipage de la Charente en 1917**

Par Michel Zunino

NDLR : Michel Zunino est né le 21 décembre 1902 à La Seyne sur Mer. Il habitait campagne Zunino, chemin de l'Evescat à La Seyne sur mer. Lorsqu'il embarque sur le navire câblier « La Charente », le 16 octobre 1916, il n'avait pas encore 14 ans et venait d'obtenir son Certificat d'Etudes primaire. Il passe sa carrière professionnelle dans le Service des câbles sous-marins. Tour à tour mousse, novice, matelot-leger, il réussit le concours de soudeur et devint fonctionnaire des PTT. Il finit sa carrière professionnelle comme Premier Maître Soudeur à l'Usine, chargé du contrôle et de la formation des nouveaux soudeurs. Rigoureux, profondément honnête, il avait l'estime et le respect de tous, du Directeur des Câbles sous-marins au novice le plus récemment embarqué. De ses mémoires, en grande partie détruites aujourd'hui, il ne reste que la période 1916-1917.

J'oubliais les affres du mal de mer et plein d'entrain et de volonté, je m'appliquais à faire comme mes aînés dans leur travail quotidien.

Le personnel permanent du pont comprenant au total 10 maîtres et matelots. Le maître d'équipage, toujours en tenue, casquette à galon d'or, faux col en celluloïd et cravate noire, ne guidait les hommes qu'avec son sifflet d'argent. Un peu dur, mais je l'aimais bien, je le craignais aussi car il criait fort et se congestionnait quand il eng.. quelqu'un qui s'était manqué.

Le maître de manoeuvre, gros, trapu, brun de peau, jovial avait toujours un bon mot pour chacun et travaillant lui-même, par sa bonne humeur entraînant tous les autres. Je l'aimais bien lui aussi. J'avais de la peine pour lui, lorsqu'on fin de journée, je lui apportais une bonne bassine d'eau chaude où il trempait ses pieds aux chevilles enflées. Il n'y avait pas d'eau courante à bord, et à la mise bas, chacun avait son seau plein d'eau que j'allais chercher à une fontaine installée sur le quai.

Le chef de bordée de tribord (seulement à la mer et moyennant un petit supplément) était rouquin et mon instructeur gabier. Brave comme tout, il avait en horreur les crabes et les rats. Fort comme un turc, il tractait à la main les plus grandes longueurs de chaînes et de filins. Le chef de bordée de bâbord, maigre avec une barbiche à la Richelieu, hargneux, ne plaisantait jamais, il ne chiquait, ni ne buvait. On disait de lui, qu'il faisait caca jaune (il avait la gastrite).

Ensuite, il y avait le plus vieux du bord, un Havrais moustachu, tranquille, fort comme un boeuf; il chiquait le toron et jurait beaucoup. Après c'était un encore jeune, ex-quartier maître gabier dans la Marine Royale, fier de ce grade et vexé qu'il ne fut employé à bord que comme simple matelot. Il travaillait toujours avec un paquet de cigarettes jaune et une boîte d'allumettes à côté de lui. Et puis, le magasinier lampiste qui entretenait les magasins et soutes à voiles. A la suite, un matelot léger de 17 ans, un novice et votre serviteur.

La machine avait un personnel aussi réduit. De bas en haut, on comptait un soutier, deux chauffeurs, trois mécaniciens (officiers) qui assuraient la mise en condition de la machine, démontages, graissages, remontages, serrages. Le soutier et le chauffeur effectuent le ramonage, le changement des grilles de chauffe et le piquage du calcaire dans la chaudière. Souvent noirs comme des nègres, couverts de suie, ils faisaient le désespoir du personnel d'en haut, car ils salissaient le pont tout blanc avec ses rayures noires de calfatage, le pont si bien entretenu. Ensuite, et à part les officiers manoeuvrant de grosses clefs ou des marteaux en cuivre, ils prêtaient main forte aux travaux du câble tant à bord, qu'en usine.

L'Etat Major se composait du Commandant, du Second Capitaine et du Sous-chef Mécanicien. Le Chef Mécanicien prenait ses fonctions à terre dans un bureau installé dans le hall des machines à vapeur qui entraînaient les transmissions de toutes les machines servant à la fabrication des câbles.



L'Usine était dirigée par un rédacteur électricien assisté d'un Inspecteur des PTT, un commis aux écritures qui écrivait comme une machine, des ouvriers permanents. Pour les besoins on embauchait en fabrication du personnel temporaire. Pendant les périodes de désarmement, on pouvait fabriquer de câble neuf ou refaire le revêtement du câble du grand fond récupéré (les câbles neufs portaient un signe de code en lettre capitale, le récupéré en lettre minuscule). J'ai travaillé dans les cuves à câbles de l'usine, il y en avait huit en ce moment là. Mon travail consistait à surveiller le déroulement du câble auquel on remettait un revêtement de deux couches de toile neuve.

C'est sur les ordres du Maître de manoeuvre, avec quelques hommes que j'assurais les manoeuvres nécessaires pour acheminer le câble sur un chemin de poulies coupées. Très souvent, j'étais plutôt un spectateur qu'un exécutant, car on m'interdisait les travaux de force ou dangereux. Dans les cas où je voulais prêter la main, le maître et même les matelots ou les ouvriers m'en écartaient : « Laisse ça, c'est un travail pas encore pour toi, mais regarde bien ».

Oui, le personnel de l'usine, je ne l'oublierai jamais, il était vraiment bon.

J'étais, la plupart du temps, affecté à l'entretien minutieux du navire : astiquage des cuivres, surtout de la grosse cloche de brume en bronze qui refusait d'étinceler comme les autres. Le Maître n'oubliait pas les bas-fonds, puisqu'il m'envoya piquer et gratter la rouille sous la cuve avant entre les membrures. C'était bas de plafond et pas large. Avec un marteau à piquer, une gratte et une bougie je m'appliquais à effectuer ce travail. Il n'y avait que peu de rouille à la jointure des bordés, j'en rendis compte au maître qui envoya le jeune matelot passer le minium.

A l'entrepôt de terre, appelé "le magasin de la Charente", on travaillait à la confections d'épissures sur des cosses de filin de drague et de bouée. On utilisait pour cela une presse, des épissures en fer et un gros marteau. Le matelot ouvrait le passage du toron avec l'épissoir, passant le toron que je prenais et tirais de toutes mes forces, pendant qu'il tapait avec le marteau pour insérer le toron dans le créneau du filin, l'épissure terminée, bien tendue, il la congréait avec une limande de toile de lin, puis la fourrait avec du bitord goudronné à l'aide d'un mailloche. Je suivais avec la pelote de bitord à mesure qu'il tournait la mailloche. C'est le travail le plus dur qui m'ait été donné, la pelote de bitord était lourde à tenir et la mailloche était tournée en grande vitesse.

Au début de décembre, j'ai participé à la réparation du câble Marseille Ajaccio, rélargi par Toulon, défectueux en rade, près du Lazaret, à la hauteur de la grande passe. Le maître m'avait désigné comme brigadier du canot à vapeur qui prenait en remorque les embarcations de la mission. Il faisait froid, la remorque de filin goudronné, mouillée était raide et dure. On a dragué et récupéré le câble, du premier coup, à l'aide d'un grappin d'embarcation, le canot à vapeur accouplé à la grosse chaloupe. A la main on a tracté le filin, puis avec un palan, le grappin au davier, on bossa le câble avec des torons de fils de caret, dégagea les grappins avec une barre d'anspect, on amena le câble jusqu'au davier arrière. Il y avait près de 20 mètres de fond. On eût beaucoup de peine à effectuer la manoeuvre. Le câble, dessoudé et abîmé, était recouvert de moules et d'huîtres. Le soudeur déclara que le défaut était à cet endroit, on a coupé le câble bossé de part et d'autre, avec un téléphone portatif le soudeur prit contact avec Toulon, ensuite avec le deuxième soudeur posté à la guérite des Sablettes, qu'il avait rallié le matin par le tramway, avec deux tickets de 0,10F que lui avait remis le Commissaire.

Le câble bon côté Toulon, fut mis son flotteur, et on paumoya la partie mauvaise côté Sablettes, jusqu'à la partie saine qui fut également mise sur flotteur. A midi nous étions de retour à la darse, j'habitais à un km de là et le travail reprenant à 12 h., il me fallait faire vite, mais j'étais à l'heure l'on avait mis du câble côtier dans la chaloupe et on appareilla en vitesse, à la nuit tombée le travail était fini, on avait changé près de 200 mètres de câbles, nous raliâmes La Seyne avec près de cent kgs de moules et d'huîtres. Le câble avait été probablement croché par le "Vinklong" navire hôpital qui amenait les malades et grands blessés de Salonique, au Lazaret tout proche. Le casino des Sablettes transformé en hôpital en recevait beaucoup; l'épouse de notre commandant y assurait un service d'infirmière bénévole.

De cette opération effectuée le 8 décembre 1916, j'ai conservé le souvenir de la préparation, du jointage, et de la confection de l'épissure. Cela me plaisait beaucoup et me semblait beau.



## **Jeune lieutenant sur le d'Arsonval en 1954**

Par L.C. Mertz

### **Les cartes des travaux**

Au fil des mois mon initiation continuait et je fus chargé de dessiner la carte rendant compte de nos derniers travaux. Un Ingénieur, M. Pellegrin me conseilla gentiment et m'expliqua comment représenter une pose, une bouée, une drague, etc... Les traits devaient être tracés au tire-ligne, à l'encre de chine et sur un papier calque. Afin d'effacer toute erreur, on avait recours à une lame de rasoir pour gratter l'encre bien sèche.

Malheureusement, cette correction rendait le calque fibreux comme du buvard et, si on voulait indiquer quelque chose au même endroit, il s'ensuivait une tâche. Le remède, me dit M. Pellegrin, était d'effacer l'erreur puis frotter le papier avec le dos de l'ongle. Le calque redevenait alors aussi lisse qu'avant. Cet excellent homme me donna aussi pas mal de « trucs » du métier si bien que j'abordai, sans trop d'inquiétude le dessin de ma première carte. C'était agir sans penser aux réactions du Commandant, ni à la plus que médiocre qualité du matériel de dessin que le bord mettait à ma disposition. Sans être affreux, le résultat fut moyen bien que toutes les indications désirables y figuraient.

Mon travail terminé et sec, je m'empressai de l'apporter sur le bureau de notre chef suprême. Sa réaction fut orageuse, tel trait était trop fin, tel autre trop gros. On voyait même, oh ! horreur, quelques bavures. Les critiques pleuvaient sur moi qui n'en menais pas large. Je proposai timidement de recommencer. Il parut que nous n'en avions pas le temps. La carte devait aller d'urgence au tirage afin de compléter le rapport du Chef de Mission.

Dès que je le pus, profitant d'un repos de garde, je me rendis dans une grande papeterie de la rue de Siam ou je savais trouver tout ce qui m'était nécessaire. J'achetai le meilleur matériel, la planche à dessin, l'équerre, le tire-ligne, le compas, etc... Rien ne manquait et je m'étais fait délivrer une facture, à mon nom, puisque c'était moi qui payais. Je confectionnai une caissette en contre-plaqué garnie à l'intérieur de papier velours. Je mis certains objets fragiles dans une boîte à cigares vide tapissée de coton, le roulis pouvant endommager certaines plumes et autres matériels.

D'autres travaux nécessitèrent une autre carte. Dès notre retour au port, dans le calme de ma cabine, de nuit, je dessinai cette carte avec application. Etant de garde, j'avais tout mon temps et je ne la terminais que vers deux heures du matin. Avant de ranger mon œuvre dans le tiroir, je l'examinai d'un œil le plus critique possible. Avant de terminer ma garde, à 8 heures, mon carton à dessin sous le bras, je me portai devant la porte du bureau du Commandant.

Dès qu'il eut ouvert, je lui remis respectueusement mon œuvre. Il chaussa ses lunettes solennellement, avec ses doigts courts et boudinés, alluma la lampe et se pencha sur le document. Un long silence suivit, puis il prit une loupe dans un de ses tiroirs, examina chaque millimètre du travail et, finalement, il explosa :

« - Vous êtes un mauvais camarade !

- De quelle façon, Commandant ?

- Comment voulez-vous que vos collègues puissent faire un tel travail ? Hein ! ».

J'en restais bouche bée. Peu après, je fus mis en congé, que je passai chez moi, à Brest. On sonne, je vais ouvrir et je trouve le Commandant qui, sans même me saluer s'écrie :

« - *Où est le matériel de dessin ?*

- *Ici, chez moi, Commandant.*

- *Comment, vous vous permettez d'emporter des objets appartenant au navire, à votre domicile !*

- *Pas du tout, j'ai tout acheté, à mes propres frais et je vous en donne la preuve ! »*

La facture sortie, il la consulta avec suspicion, puis il redevint l'homme courtois et me demanda pourquoi j'avais jugé bon de faire moi-même cette emplette car le Service aurait été capable de me fournir tout ce qui m'était nécessaire. Je le savais mais les délais administratifs ne m'auraient pas permis de lui fournir à temps, une carte aussi bien faite qu'il la désirait. L'argument porta et ce fut son tour de rester bouche bée. Finalement, je l'invitai à s'asseoir et à prendre l'apéritif en ma compagnie.

## La vie à bord

Le Commandant était soucieux du décorum, coquet de sa personne, il apportait beaucoup de soin à son habillement et je me souviens d'un exposé qu'il nous fit sur la forme que devait avoir un col de chemise en fonction de la morphologie de celui qui le portait. Il souhaitait que ses officiers fussent également bien mis. N'étant pas encore « commissionné lieutenant », je jugeai bon de ne mettre qu'un galon sur mes manches de veste d'uniforme. Il m'en fit le reproche et je dus en arborer deux.

Au temps où je naviguais au cabotage, les officiers participaient physiquement aux manœuvres d'appareillage et d'accostage dans les ports et nous étions trois ou quatre pour tirer les amarres, les bosser, les tourner, etc ... Au service des câbles sous-marins, machinalement, j'avais continué à le faire et pourtant, il y avait une main d'œuvre abondante et qualifiée. Le Commandant me le fit remarquer en disant qu'il n'était pas de la dignité d'un officier de participer à ces « basses besognes ».

De plus, il m'avait semblé que l'équipage se vexait de ma participation manuelle qui, dans leur esprit signifiait « *Vous ne savez pas vous y prendre, je vais vous montrer* ». Ceci était loin de mes intentions et je me bornais à superviser le travail.

## Le navire câblé bleu

Pendant l'année 1954-1955, il neigea sur Brest où nous étions amarrés au retour de notre campagne sur Dakar. En raison de la rareté de la chose, je pris plusieurs photos. Après la faible précipitation, le ciel était redevenu bleu, donc les ombres étaient de cette couleur sur la neige. Les photos une fois développées, je les montrai à mes collègues en insistant sur le fait que si les ombres étaient azurées, les parties visibles du navire avaient par contraste, une teinte crème. Le Commandant qui passait dans la coursive se joignit à nous et demanda à voir. Il examina le bien fondé de mon observation et fit convoquer le " Maître d'Equipage " qui était, je crois M. Heloury.

« - *Oh ! Bosco, vous peignez le navire en « jone » !* (prononciation du midi)

Et il lui fit voir mes épreuves. Obligé de convenir de la justesse de la chose, il dit :

- *Mais c'est la peinture que nous envoie la Direction*

- *Mais elle est JONE " insista le Commandant*

Puis il ajouta une phrase qui lui était coutumière devant un problème insoluble :

- *Comment faire ? ».*

Un silence gêné s'en suivit, personne n'ayant de solution, ni n'osant en proposer une. Finalement, il y eut une idée qui, émanant d'un si haut personnage, ne pouvait être que lumineuse. Il suffisait, disait-il, d'ajouter à la peinture adressée par la Direction, de la poudre bleue que l'on trouvait partout et que l'on avait certainement à bord. Le Bosco partit avec ces instructions sans douter qu'il aurait le plus blanc de tous les câblés.

Malheureusement, c'était une question de dosage et le pauvre magasinier en versant de la poudre avait parfois la main un peu lourde sans qu'il soit bien conscient du résultat qu'il allait obtenir. Parfois, il faisait un bleu ciel très léger qui pouvait passer pour un très joli blanc. Par contre, si un maladroit lui poussait le coude, par accident bien sûr, le mélange atteignait une teinte beaucoup plus soutenue, les mauvaises langues disaient le bleu cyan..

Chaque peintre partait avec son camion de peinture dont la couleur était inévitablement différente de celle d'un autre. Chacun peignait consciencieusement le rectangle de la coque qui lui avait été dévolu. La journée de travail terminée, la tôle du carreau ressemblait au costume d'Arlequin.

## Le Drakkar

Les équipages des autres navires ne manquaient pas d'en faire les gorges chaudes, ce dont nous étions fort marris car nous avions la fierté de notre bateau.

Je n'étais pas tellement attaché au fait de faire partie de l'état-major du d'Arsonval et je ne souhaitais que d'acquérir de la pratique dans ce nouveau métier. On manquait souvent d'un lieutenant à bord de l'Emile Baudot et, à chaque occasion, je me proposais pour remplacer le collègue absent. Mes compagnons Le Pache et Join prenaient très mal ce qu'ils considéraient comme une désertion et me disaient souvent :

« - Alors, vous êtes allé salir votre fascicule à bord du Drakkar ! »

Car, c'est ainsi qu'ils avaient surnommé le « Baudot », étant donné qu'il était commandé par un normand, M. Mesnier. Fort différent de son collègue et voisin du midi, il était très grand, presque chauve à l'exception de petits poils qui lui poussaient sur le dessus du crâne ce qui l'avait fait surnommer « Guillaume tête d'étaupe ». On disait qu'au moment où il avait commencé à perdre ses cheveux, les autres officiers lui avaient conseillé de se faire raser la tête, sa chevelure repousserait plus drue.

En fait, ce ne fût qu'un léger duvet. La blague était cruelle.



## Radio sur le Raymond Croze en 1989

Par Thierry Bressol

Mon expérience professionnelle aux Câbles sous-marins ne fut pas marquée d'événements exceptionnels. Si je devais résumer, les commentaires suivants suffiraient.

J'ai découvert une autre manière de naviguer. Cette fois, il ne s'agissait pas d'appareiller pour aller quelque part en notre vaste monde pour apporter ou rapporter toutes sortes de marchandises, mais de se rendre en un point précis au large, généralement en pleine mer, pour y effectuer des travaux dont la nature exacte resta pour moi mystérieuse jusqu'à mon premier embarquement avec la DTSM (Direction des Télécommunications sous-marines - ex France Télécom Marine).

Pour quiconque vient "du commerce", un navire câblé est un autre monde. Cela reste bien un navire commercial, mais sa vocation de navire de travaux à la mer change bien des choses par rapport à n'importe quel porte-conteneur, cargo classique grand minéralier-vraquier tel le Belval.

Mon premier étonnement fut la découverte suivante : un câblé transporte quand même quelque chose, toujours du câble ! Je n'y avais pas pensé, faute de m'être vraiment posé la question au préalable ! Et ce transport ne se fait pas dans des cales, mais dans d'étranges cuves cylindriques qui soulèvent toujours l'étonnement lorsqu'on voit cela pour la première fois. Non pas qu'elles soient gigantesques, telles les immenses cales du minéralier Belval ou les citernes du supertanker Esso Normandie, mais je fus très impressionné et surpris par la façon dont le câble est chargé, manutentionné et manipulé lors des opérations de pose ou de réparation. D'autre part, un câblé n'est pas un très grand navire : le plus grand navire français Vercors et « mes » câblés Raymond Croze et Léon Thévenin sont plus petits que tous les autres navires que j'ai « pratiqués », à l'exception d'un seul le petit Sea Intrepid de 82 mètres et 4 000 tonnes de port en lourd.

Ma seconde surprise fut d'y trouver un grand nombre de personnes à bord. Au-delà des "marins" et de l'équipe "telecom", il n'est pas rare d'avoir à bord quelques représentants de l'organisme client des travaux en cours accompagnés de représentants du constructeur du câble et du fabricant des répéteurs. Tout cela m'étonnait et me captivait.

La troisième fut la composition de l'équipage. Les deux équipages devrais-je dire, pour ne pas dire trois !

Ma quatrième surprise fut la découverte de l'activité elle-même, et le style de la vie du bord. Rien à voir avec "le commerce" ou presque ! Cela se passait en 1989, au début des nouvelles applications utilisant les fibres optiques. Les missions n'étaient pas routinières par la nature même de ce travail fort délicat, mais la fibre optique dans ses premières utilisations sous-marines ne se laissait pas faire. Je me souviens d'expéditions pleines de surprises et de problèmes techniques difficiles qui ont été résolus bien plus tard.

Lors de ma navigation, je me suis parfois posé la question suivante : « *Mais qu'est-ce qu'ils fabriquent donc ?* ». Cela m'arrivait surtout en recevant un "avis aux navigateurs" du genre suivant :

« Navarea II – FFL – Iles Canaries –  
 Navire câblé Marcel Bayard en opération  
 du .././.. a ..h.. GMT au .././.. a ..h.. GMT  
 sur la zone délimitée par les points aux positions suivantes :  
 North .. West .. , North .. West .. , etc....  
 Ne pas gêner les travaux en cours. Prendre un large tour ».

Pour chacun de ces messages, je me reposais la question. Cela représentait pour moi à l'époque un des grands mystères de la Mer...

Durant cette période 1989-1991, le Raymond Croze et le Léon Thévenin connaissaient des périodes d'activité soutenue puis des séjours plus ou moins longs à quai, l'un en Méditerranée, l'autre en Atlantique. Le navire en « stand by » par contrat devait être "« *toujours prêt* », tel un scout, à partir au plus tôt. Dès l'annonce d'une demande de mission, en général pour intervenir sur un câble défaillant, nous étions selon l'expression en vigueur : « *à 24 heures de l'appareillage* ». Evidemment, personne ne devait trop s'éloigner du bord, en dehors de son temps de travail.

Fatalement, au bout de quelques jours de cette situation assez particulière qui pouvait durer plusieurs semaines, une vie au ralenti s'installait à bord. De nombreux travaux d'entretien divers plus ou moins routiniers, ou des réparations qui ne peuvent pas être effectuées en mer - encore moins durant les opérations câblières - se succédaient alors. A bord d'un navire, il y a toujours quelque chose à faire ! Cela est vrai en particulier à bord d'un navire-câblé, même à quai !

Pourtant, le bon peuple de La Seyne-sur-Mer avait parfois la fausse impression qu'il ne se passait rien en voyant le Raymond Croze rester immobile à quai. A Brest, le Léon Thévenin était dans une situation fort comparable tenu de veiller sur les câbles posés dans l'Océan Atlantique. Il doit être peu utile de préciser à quiconque connaît ou non ce petit monde l'évidence suivante : la plus grande partie du personnel des bords réside dans les environs de Brest ou de La Seyne ! Cela est que l'on soit de statut "marin" ou de statut "télécom". En d'autres termes, presque tout le monde qui n'était pas de service à bord, avait pris l'habitude de coucher à la maison ! Leur situation pouvait se comparer avec celle de ceux qui travaillent "à terre" - comme le reste du monde - mais à un détail près : à tout moment, le programme pouvait être bousculé.

Lorsque la présence au port durait un peu, je me suis surpris, venant du long-cours, à penser que cela représentait une tendance aux "mauvaises habitudes". Le navire était alors presque désert en dehors des heures ouvrables, sous la garde des rares "victimes du devoir", de service à tour de rôle. Il restait les "portugais", membres de la seconde catégorie des gens du câble : ceux dont le domicile se trouve loin des 2 pôles des câblés français. Ceux-là couchaient en général à bord, comme au long-cours. Je faisais partie de ces "portugais" mais, pas plus que les autres, je n'oubliais mon petit confort de vie !

En effet, chaque week-end de ces périodes, Dany, mon amie de l'époque, prenait un avion d'Air Inter pour me rejoindre à bord pour deux jours. Elle était étudiante en Maîtrise E2A, et pionne dans un lycée. Lorsque son déplacement était programmé pendant les vacances scolaires, elle s'installait à bord pour préparer ses examens. Elle colonisait de la sorte ma cabine et une partie du local radio avec ses nombreux livres et classeurs. En été, cette situation n'était pas désagréable même si, de fait, nous étions l'un et l'autre quand même loin des vacances !

Une suite de malheureuses coïncidences, dues simplement au mauvais hasard, a eu pour effet qu'elle ne fut pas toujours fort bien vue à bord : au moins cinq fois de suite, je suis allé la chercher à l'aéroport pour trouver au retour à bord l'ardoise fatidique de la coupée qui annonçait la pénible nouvelle d'un départ imminent. Il ne restait qu'une chose à faire : elle n'avait plus qu'à prendre le premier avion le lendemain pour le retour. En effet, aux câbles sous-marins, ce n'est pas comme au long-cours Belge ! On n'embarque pas de femmes, et encore moins en mer les épouses ou les fiancées...

Nous étions alors fort déçus de cette mauvaise circonstance impossible à prévoir même si cette hypothèse était toujours possible. Nous sommes payés pour ça pensais-je... Les trois premières fois, tout le monde compatissait à cet aller-retour aérien pour fort peu de temps. Mais la quatrième coïncidence ne passe pas inaperçue. En voyant son joli minois apparaître en haut de la coupée le matelot de garde nous fait la réflexion suivante pour rire :

« - Vous nous apportez encore l'ordre de départ aujourd'hui ?  
- Ah non ! Surtout pas ! ».

Puis, moins de dix minutes plus tard, nous recevions le fax fatidique...

Après cela, j'ai su qu'à l'équipage, certains n'aimaient pas la voir arriver ... Trop souvent accompagnée par la mauvaise nouvelle... Pourtant l'un des novices savait apprécier sa présence. Il ne dédaignait pas tenter de voir ce qui se passait chez moi, en traînant la nuit dans la coursive extérieure de bâbord... Ce n'était certes pas pour regarder le matériel radio par les sabords, à côté de ma cabine, je suppose...

