

Un pont Sur l'Atlantique

Benoît ROCH

On construit trop de murs et pas assez de ponts.

Newton

1

*Saint Nazaire –
Juin 2017*

Le port de Saint Nazaire accueillait la foule des grands jours. Sur les quais, chacun se pressait de tout côté pour admirer le départ d'une course légendaire. Les gens se haussaient du cou, certains étaient juchés sur de petits escabeaux, les enfants grimpaient sur les épaules des parents, car tous voulaient contempler la silhouette du *Queen Mary 2*, au moment féerique où le plus grand paquebot du monde sortirait des eaux de l'estuaire. Depuis quelques jours, un air de fête s'était répandu sur la ville. Vers le Quai du Commerce, près du bassin, on avait vu pousser un vrai village de toile. Les festivités avaient commencé à Nantes depuis la semaine précédente. Dans les rues de la Cité des Ducs, des *marching bands* avaient déambulé en jouant des airs de jazz. Et le jeudi, les *quatre fantastiques* avaient

descendu la Loire dans le sillage du *Belem*. Voir ainsi le plus vieux trois-mâts français, glisser en majesté sur les eaux de l'estuaire vers les rougeurs du couchant, suivi par quatre trimarans Ultimes de plus de 81 pieds, était un rêve de petit garçon que le Capitaine Nemo n'aurait pas méprisé.

Jamais je n'avais mis les pieds sur le pont d'un paquebot, et j'avoue que l'idée de cette aventure me fouettait les sangs. Depuis mon enfance, j'avais baigné dans l'enivrement des lointains, en raison des livres de Tintin, et de ceux de Jules Verne, mais aussi à cause des équipages en grand uniforme de marins, qu'on croisait autrefois dans les rues de Nantes, où j'avais grandi. Partout dans la ville, sur les façades anciennes, on avait gravé des ancres de marine et des mascarons luxuriants, ornés par les visages de divinités australes. Plus tard, les histoires de Melville, de Stevenson et de Conrad, m'avaient permis de voyager autour du monde sans quitter mon fauteuil. Comme tout citoyen breton, je comptais dans ma famille, des missionnaires, des officiers de la coloniale et quelques marins exilés, dont on racontait les exploits, le soir autour de la table de cuisine, lorsque la nuit enveloppait nos consciences. Mais pour moi, l'ornement le plus singulier restait une porte monumentale, sculptée sur la place du théâtre Graslin, encadrée pompeusement par deux colonnes doriques et surmontée d'une bouée, croisée de deux

ancres. C'était ici le siège nantais de la CGT, où je ne manquais jamais de faire une moue solennelle, chaque fois que je passais, à cause des ouvriers de la navale qui dévalait continuellement en ville pour des barouds chaotiques, tout simplement parce que j'ignorais, à cet âge, que la porte monumentale abritait le bureau de la Compagnie Générale Transatlantique, surnommée la Transat, ou *French Line* par la clientèle anglo-saxonne.

A bord du *Queen Mary 2* régnait une agitation de grande foire. Certains passagers avaient embarqué à Cherbourg, la première escale depuis Southampton. Le personnel de la *Cunard*, en grande tenue, ravitaillait les voyageurs coincés dans la file d'attente, avec des verres d'eau et enlevait les bagages avec des mots de bienvenue. Chacun était impatient de monter à bord, bien conscient que les formalités d'accueil pourraient prendre du temps. 2691 personnes étaient attendues pour participer à la course du siècle, de Saint-Nazaire à New York, opposant un paquebot légendaire à quatre trimarans Ultimes. Les commentaires fusaient avec bonne humeur. La plupart des langues s'extasiaient devant tant de puissance et de gigantisme. Il était rassurant de penser que nous serions en sécurité sur les 79 300 tonnes qui allaient transporter nos vies pendant cette semaine de croisière. Devant moi, deux grosses dames, d'un âge incertain, évoquaient le Titanic, et son escale à Cherbourg, parti lui aussi pour établir un

record. « Mais le Titanic n'était pas reparti de Saint-Nazaire, et ils n'avaient pas les radars d'aujourd'hui » tentait de se rassurer la plus grosse des deux.

J'avais pris possession de ma cabine avec la joie d'un enfant au matin de Noël. Depuis la ville, on entendait monter les rumeurs des animations. Une foule considérable était venue saluer ce monstre des mers, construit avec fierté par les chantiers de Saint-Nazaire. C'était le premier retour du paquebot, depuis sa livraison à la fin de l'année 2003. Et la population s'émouvait de retrouver la silhouette massive de cette immense boîte à chaussure dans les bassins du port, après l'accident qui avait frappé la ville pendant la funeste journée du 15 novembre 2003. Une passerelle s'était effondrée, entre le quai et le navire, pendant la visite des familles du personnel et des habitants de Saint-Nazaire. Ce jour de fête fut un jour de deuil. On dénombra 16 morts et 29 blessés. Mais le temps avait couru depuis lors, et la ville tout entière se réjouissait de conjurer les ombres du passé pour accueillir une légende des mers, l'œuvre de ses mains, l'enfant de ses chantiers, dans l'espoir de fêter à ses côtés la course du centenaire.

J'avais répondu avec un plaisir non dissimulé à l'invitation des organisateurs de cet événement inédit. Réunir mille dirigeants d'entreprise, pour un séminaire

embarqué, à bord d'un paquebot de légende, pendant une traversée de l'Atlantique Nord, d'Est en Ouest, en vue établir le premier temps de référence entre le pont de Saint-Nazaire et le pont Verrazano de New York sur les 3 152 milles du parcours, cent ans après, jour pour jour, le débarquement des troupes Américaines à Saint-Nazaire, pour l'entrée en guerre des Etats Unis, le 26 juin 1917, c'était un moment unique dans la vie d'un conférencier. Le nom de cette transat était, bien entendu un hommage à Newton, et à sa célèbre phrase sur les murs et les ponts. *The Bridge* était imaginé pour bâtir un pont entre les deux continents, entre l'Histoire et l'avenir, mais aussi, et surtout, entre les participants de cette formidable aventure. Soixante experts étaient engagés pour animer les douze heures de programme quotidien. Les thèmes variaient autour du rapport de soi aux autres, de l'environnement, des nouvelles technologies et de la géopolitique. Pour ma part, je devais animer quelques causeries sur mon métier de chef d'orchestre, notamment sur la manière de diriger les musiciens. Et je me réjouissais par avance de ce qui m'attendait, même si la brochure, dans un élan de lyrisme, nous promettait à tous de vivre un *huis-clos entrepreneurial avec l'océan comme bleu de travail*.

Le départ de la course était prévu à 19 heures précises. J'avais un peu de temps devant moi pour explorer les 17 ponts et les centaines de coursives du

navire, mais compte tenu de la cohue du bord, à cause de l'embarquement, j'avais jugé prudent de me tenir tranquille. D'un œil méticuleux, je m'étais penché sur les indications fournies par la compagnie pour nous présenter les dimensions étourdissantes du paquebot. Longueur : 345 m, largeur : 41 m, hauteur : 72 m, l'équivalent de 24 étages. 26 800 m² de surface pour les locaux publics. 1140 cabines, 5 piscines, une dizaine de bars, restaurants, salle de détente et de fête, un théâtre de 1094 places, un cinéma, un casino, une boîte de nuit, une bibliothèque, en bref, toutes les commodités, mais aussi tous les inconvénients, d'une ville flottant sur l'Atlantique. Avant que l'addition de ces chiffres ne me donne le tournis, j'avais filé dans ma salle de bain pour inaugurer la douche. A peine m'étais-je enroulé dans un peignoir immaculé qu'on frappait à ma porte. Le garçon d'étage venait m'offrir une coupe de champagne, en guise de bienvenue.

J'étais monté sur le pont supérieur au moment où le navire s'était ébranlé. Une semaine en pleine mer était la promesse d'une vie libre et sans souci. A part mes conférences, que je m'étais engagé à donner chaque matin, je disposais sans contrainte du reste de mes journées. J'avais l'impression de commencer des vacances. Les causeries ne réclamaient pas un travail bien difficile. Parler de ses passions devant un public averti s'annonçait plutôt propice au partage, et bien

différent d'un exercice de style. Je connaissais assez mal l'univers des dirigeants d'entreprise. Comme tout le monde, j'avais un ou deux amis qui avaient réussi à faire prospérer une belle affaire. Je coudoyais aussi quelques grands patrons dans le petit monde fermé des mélomanes. Mais j'ignorais les ressorts intimes qui pouvaient animer l'esprit de ce genre d'homme. Ma vie tout entière était dévolue à la musique et j'avais du mal à concevoir toutes les aspirations d'un directeur de boucherie industrielle ou de supermarché. Ce n'était pas du mépris pour ces métiers, parce que je n'avais jamais fait l'effort de m'y intéresser, mais plutôt une forme d'incompréhension qui donnait à ce voyage, outre la joie de passer une semaine en dilettante sur l'océan, un sel bien particulier, propre à évoquer les divagations anthropologiques d'un Gauguin, ébahi par la virginité luxuriante des Îles Marquises.

Les notes de Jazz montaient dans le ciel. A bord, et sur les quais, les orchestres jouaient des airs de fête. La foule, si abondante sur les rives, s'était répandue sur les flots à l'aide d'embarcations fourmillantes qui entouraient la marche du *Queen Mary 2*, impérial au milieu de l'estuaire. Une salve de feux d'artifice éclata depuis les hauteurs du pont de Saint Nazaire, mêlant sa gerbe de détonations aux lamentations solennelles des cornes de brumes qui fendaient la douceur du soir. Quand la ligne de départ fut franchie, au son du canon,

un Airbus A380 avait rasé le paquebot, en battant les ailes pour saluer les coureurs. La foule avait acclamé, par des cris chaleureux, l'union éphémère des deux fleurons de son industrie locale. A peine les ovations eurent-elles fusé, que l'avion amorçait une chandelle pour son deuxième passage au-dessus du navire, dans un bruit de puissance et de fureur qui excita la joie de tous les spectateurs. Autour du paquebot, les *quatre fantastiques* avaient commencé la bataille pour gagner la première place. La course était lancée, dans un bel esprit de nonchalance et de gaité, qui donnait envie, à cause du balancement des eaux, de s'abandonner sans plus attendre au bonheur de vivre.

La ligne d'horizon, perpétuelle et invariable, s'étirait au loin sous nos yeux, semblable aux limites de nos rêves les plus fous. Là-bas, derrière ce trait si mince, et presque invisible, se trouvait l'Amérique. J'étais saisi par une émotion forte, non pas à cause du départ, mais parce que je pensais à tous ceux, depuis Christophe Colomb, qui avaient entrepris ce voyage vers le Nouveau Monde. Pour la première fois, je mettais mes pas dans ceux qui avaient trouvé les ressources d'affronter le danger des mers, avec l'espoir de continuer une vie meilleure. Il fallait une force d'âme exemplaire pour quitter les siens, enfouir sa vie dans un baluchon, traverser l'océan et naviguer vers l'inconnu. Je me rappelais à ce moment, au milieu de