

*Jean Rolin*

# Terminal Frigo



Extrait de la publication

# Terminal Frigo



DU MÊME AUTEUR

*chez le même éditeur*

LA CLÔTURE, 2002

CHRÉTIENS, 2003

*chez d'autres éditeurs*

JOURNAL DE GAND AUX ALÉOUTIENNES, Jean-Claude Lattès,  
1982, Payot, 1995

L'OR DU SCAPHANDRIER, Jean-Claude Lattès, 1983

VU SUR LA MER, Bueb & Reumaux, 1986

LA LIGNE DE FRONT, Quai Voltaire, 1988, Payot, 1992 (Prix  
Albert Londres 1988)

LA FRONTIÈRE BELGE, Jean-Claude Lattès, 1989, L'Escam-  
pette, 2001

CYRILLE ET MÉTHODE, Gallimard, 1994

JOSÉPHINE, Gallimard, 1994

ZONES, Gallimard, 1995, coll. « Folio », 1997

L'ORGANISATION, Gallimard, 1996, coll. « Folio », 1999 (Prix  
Médicis 1996)

C'ÉTAIT JUSTE CINQ HEURES DU SOIR, avec Jean-Christian  
Bourcart, Le Point du jour, 1998

TRAVERSES, NIL, 1999

CAMPAGNES, Gallimard, 2000

DINGOS suivi de CHERBOURG-EST/ CHERBOURG-OUEST, Édi-  
tions du Patrimoine, 2002

Jean Rolin

# Terminal Frigo

*P.O.L*

33, rue Saint-André-des-Arts, Paris 6<sup>e</sup>

© P.O.L éditeur, 2005  
ISBN : 2-84682-059-7  
[www.pol-editeur.fr](http://www.pol-editeur.fr)

Vers 2 heures de l'après-midi, à marée basse et par calme plat, les eaux jaune paille de l'estuaire, vues de haut, par exemple du toit de la base sous-marine ou du balcon d'un appartement situé dans les étages supérieurs du Building, apparaissent aussi figées qu'une banquise. La seule chose qui ne colle pas avec cette banquise, c'est la rive adverse, dont la platitude et la végétation dense, ou donnant de loin l'illusion de la densité, évoquent plutôt la mangrove, et donc les Tropiques.

Mais à défaut de banquise, et dans un souci de compatibilité relative avec la mangrove, il est tentant d'imaginer qu'à la suite d'une marée prodigieuse et d'un tarissement concomitant des

sources de la Loire, l'une et l'autre résultant d'une accélération brutale de l'effet de serre, toute l'eau s'est retirée de l'estuaire, et que c'est maintenant un erg, le sable ayant occupé aussitôt la place laissée vacante, qui s'étend d'une rive à l'autre, sans une ride, sans un pli, sans la moindre pousse d'une quelconque végétation, et trop jeune pour être déjà constellé d'ordures domestiques ou de véhicules hors d'usage. Sur cette surface lisse et jaune paille, tantôt terne et tantôt brillante, se meuvent avec lenteur les ombres presque noires, ou plutôt lie-de-vin, de grands nuages bas se déplaçant d'ouest en est.

Quant au bassin de Saint-Nazaire, vide à l'exception d'un remorqueur, il présente une coloration brune, nuancée de pourpre, qui est assez exactement celle d'une fosse à purin, ou d'un étang dont la forte teneur en sel aurait entraîné le développement d'algues rouges, et cette teinte forme un heureux contraste avec le vert opaque, épaissi de fines particules en suspension, du sas de l'entrée sud, dont les eaux viennent d'être violemment agitées par le transit d'une barge et de son pousseur. À cette occasion, le pont levant s'est dressé à la verticale, puis il est revenu à l'horizon-



tale, les bruits de moteurs se sont tus, les eaux du sas se sont figées, et tout le secteur a recouvert cette atmosphère d'immobilité radicale qui est habituellement celle d'un dimanche après-midi à Saint-Nazaire. Plus tard le vent s'est levé, des grains se sont succédé, dont certains faisaient complètement disparaître la mangrove de la rive adverse. À la tombée de la nuit, la situation est la suivante : dans la forme Joubert, la silhouette blanche d'un paquebot livrable prochainement, de retour d'essais en mer, est plantée obliquement par rapport à l'axe des bassins. Derrière le paquebot, et en partie masquée par celui-ci, dans la forme C des Chantiers, le long du quai d'armement, se voit la coque gris acier d'un méthanier, aux deux tiers environ de sa construction. En amont du pont suspendu, dont le tablier est ponctué horizontalement de feux blancs régulièrement espacés, et les pylônes, verticalement, de feux rouges, la ligne du rivage s'infléchit vers l'est, révélant les installations portuaires de Montoir et les superstructures illuminées d'une raffinerie.

Maintenant si l'on se rapproche du Building, tout le paysage, au pied de celui-ci, s'organise autour de l'axe, perpendiculaire à celui des bassins,

défini par l'avenue de la Vieille-Ville. Passé le pont mobile, celle-ci, bordée des deux côtés de lampadaires diffusant une lumière jaune, s'élançait si impétueusement vers les eaux de l'estuaire qu'elle semble condamnée à s'y jeter. À peu de distance du point où devrait intervenir brutalement ce changement de milieu, l'avenue est flanquée du côté gauche de trois arbres isolés, couverts en cette saison de fleurs blanches, et du côté droit d'un groupe de platanes qui commencent à peine à reverdir. Orientée comme l'avenue, mais, par rapport à elle, légèrement décalée vers le sud, la jetée du Vieux-Môle, portant un phare à son extrémité, s'enfonçait de quelque dizaine de mètres dans les eaux de l'estuaire, sombres désormais, et si agitées par la rencontre des courants opposés du fleuve et de la marée qu'elles forment à proximité du rivage de courtes vagues enchevêtrées, immobiles, frémissantes et crêtées de blanc.

Beaucoup de soldats britanniques sont morts lors de l'assaut donné à cette jetée, dans la nuit du 27 au 28 mars 1942, et par la suite les eaux de l'estuaire furent longtemps éclairées par l'incendie de leurs embarcations et les faisceaux mobiles, entrecroisés, des projecteurs de la défense alle-

mande. L'opération Chariot fut un succès, au demeurant, et la forme Joubert, qui en constituait le principal objectif, mise hors d'usage pour toute la durée de la guerre.

Le quartier du Petit-Maroc, qui s'étend sur quelques hectares d'une fausse presqu'île, entre l'estuaire, le bassin de l'avant-port et le sas de l'entrée sud, était alors hérissé d'ouvrages défensifs. Il est bâti aujourd'hui de petits immeubles, de deux ou trois étages, couverts de toits d'ardoise au-dessus desquels, si l'on occupe une position élevée, on voit passer dans le chenal les navires à destination ou en provenance de Montoir. Et, chaque fois qu'un tel événement se produit, les paquebots neufs lors de leur départ des chantiers ou de leurs sorties pour des essais en mer. Dans l'un de ces immeubles donnant sur le sas de l'écluse, et dominés par la cheminée désormais refroidie de l'ancienne usine élévatoire, habita jusqu'à sa mort, survenue en 1976, M. Lorec, et c'est de là, quelques jours ou quelques semaines auparavant, qu'il put voir les équipages des escorteurs *Dupetit-Thouars* et *Gascon*, alignés sur le pont, lui rendre les honneurs.

De l'*Ursus* et du *Titan*, ou de leurs capitaines respectifs, l'Histoire n'a pas retenu lequel avait démerité. Peut-être cette incertitude a-t-elle empoisonné l'existence des deux hommes et soulevé entre eux une querelle qui se serait poursuivie tout au long de la guerre, puis, survivant à la fin de celle-ci, et plus tard à la disparition de l'un et de l'autre, se serait transmise avec la même vigueur à la première génération de leurs descendants, s'ils en eurent. Peut-être a-t-elle été tranchée finalement par une juridiction quelconque – ce qui est peu probable, car il devrait alors subsister une trace d'un tel jugement – ou vidée une fois pour toutes sur un quai du quartier Saint-François,

au Havre, le port dont les deux remorqueurs étaient originaires et qu'ils n'avaient quitté, au printemps 1940, qu'afin de se soustraire à l'avance allemande. Ou peut-être les deux capitaines étaient-ils auparavant et même par la suite d'inséparables amis, liés par des convictions politiques ou une foi communes, et choisirent-ils par conséquent d'opposer un front uni à toutes les tentatives du public ou de l'institution militaire pour les opposer l'un à l'autre, estimant que dans la confusion qui régnait alors à Saint-Nazaire, et d'ailleurs dans la France entière, à l'heure de l'« étrange défaite », la faute de l'un était aussi fortuite et inaccessible au jugement que la bonne conduite de l'autre. Peut-être même cette équivoque, qui privait l'un des deux d'une croix de guerre (avec étoile en bronze) et épargnait à l'autre une sanction humiliante, les faisait-elle rire aux larmes, de retour au Havre, au sortir d'un bistrot du quartier Saint-François, celui-là même où ils avaient trinqué une dernière fois la veille de leur départ précipité pour Saint-Nazaire.

Peut-être le capitaine fautif est-il devenu un héros de la Résistance, cependant que le capitaine irréprochable périssait dans les ruines du Havre

sous les bombes alliées, ou l'inverse. Peut-être ont-ils disparu en même temps lors d'une partie de chasse dans le marais de Tancarville, plusieurs années après la guerre, et dans des circonstances assez obscures pour que le bruit ait couru, les corps n'ayant jamais été retrouvés, que les deux hommes s'étaient fusillés mutuellement.

Sans doute la dernière chance de résoudre cette énigme s'est-elle envolée définitivement avec la mort de M. Lorec, survenue en 1976, à Saint-Nazaire, dans le quartier du Petit-Maroc, quelques semaines ou quelques jours après que les équipages des escorteurs *Dupetit-Thouars* et *Gascon* lui eurent rendu les honneurs.

Au bout de l'avenue de Penhoët, passé le dernier bistrot, qui se trouve être le Burdigala, si on emprunte sur la gauche le boulevard des Apprentis, puis, sur la droite, cette route qui marque approximativement la limite entre le territoire des Chantiers et celui d'Airbus, on atteint un petit parking que seul un rail de sécurité, outre une dénivellation de quelques mètres, sépare des vases de l'estuaire, tantôt nues et tantôt recouvertes par la marée. À ce point de sa trajectoire, la route s'infléchit de près de 90° vers la droite, puis un peu plus loin, de la même façon, vers la gauche, pour longer sur plusieurs centaines de mètres, en contrebas, la forme de construction des Chantiers.

Sur certains plans, il apparaît que cette route porte le nom de Pierre Loygue, mais elle est plus souvent désignée, par ses usagers, comme le « périphérique » des Chantiers, et c'est à ce titre qu'elle n'est accessible qu'aux véhicules agréés par ces derniers. En vérité, pour atteindre le petit parking au bord de l'estuaire, on a dû franchir, à l'angle du boulevard des Apprentis, une première barrière, toujours levée, et enfreindre une première interdiction, mais notifiée si timidement, par écrit, que rien n'invite à la prendre au pied de la lettre. Tandis qu'en contrebas de la forme de construction, là où la trajectoire de la route s'infléchit à deux reprises, décrivant ce qu'il est convenu d'appeler une baïonnette, on se heurte à une série d'obstacles réellement infranchissables, dont le premier est constitué par une barrière intelligente, érectile, qui ne se lève qu'après lecture, par une borne, d'une carte magnétique, la borne et la barrière étant placées d'autre part sous la surveillance d'une caméra. Et au-delà, avant la seconde courbe, celle qui la placera dans l'alignement de la forme, la route est de nouveau barrée, cette fois par une grille métallique. Pendant la construction du *Queen Mary 2*, ce dispositif était encore renforcé par la présence,



dans une guérite, d'une dame affectée huit heures par jour à la surveillance du site. Et bien qu'elle eût sous les yeux un paysage assez vaste et changeant, l'eau montant à marée haute presque jusqu'à ses pieds, puis se retirant au loin, à marée basse, en découvrant plusieurs hectares de vasières ravinées et luisantes, la dame dans la guérite devait souffrir tout au long de sa journée de travail d'un ennui profond, comme elle me le confirma de vive voix, le samedi 15 novembre 2003, quelques heures avant la catastrophe qui sur le chantier du *Queen Mary 2* allait coûter la vie à quinze personnes, lorsque sans réfléchir je lui demandai si elle avait vu le soleil se lever sur la rive opposée.

À la limite du parking, juste avant la barrière érectile, le rail de sécurité isole les vestiges semi-circulaires d'un ouvrage d'art, en béton, qui devait se trouver à la sortie de la forme Jean-Bart avant que celle-ci, aujourd'hui désaffectée, et en partie comblée par des résidus de dragage, ne soit privée d'accès à la mer par la construction du périphérique des Chantiers. Un observateur placé sur cet ouvrage d'art, aux premières heures de la matinée du 19 juin 1940, aurait joui d'une vue incomparable sur cette espèce d'accouchement, d'autant

plus douloureux que prématuré, par lequel le cuirassé *Jean-Bart*, avec l'aide de cinq remorqueurs, dut s'extraire de sa forme de construction – celle qui désormais porte son nom – puis, ayant au préalable évité, s'engager dans la tranchée conduisant de cette forme au chenal de la Loire. Tout cela ponctué d'échouages et de déséchouages, tant des remorqueurs que du cuirassé lui-même. En ce qui concerne ce dernier, long de 250 mètres et large de 45, la difficulté de cette manœuvre tient d'abord à ce qu'il est loin d'être achevé, ensuite à ce que la tranchée menant de la forme au chenal, terminée en catastrophe une heure auparavant, ne lui ménage que quelques centimètres d'eau sous la quille. Enfin à ce que les Allemands, même s'ils n'ont pas déjà occupé Nantes, comme le bruit en a couru dès la veille, ne vont pas tarder à le faire. À défaut de tout document photographique ou cinématographique, du moins à ma connaissance, les seules illustrations contemporaines de cet épisode sont deux aquarelles dues au peintre de marine Luc-Marie Bayle, dont le témoignage visuel est d'autant plus digne de foi qu'il se trouvait à bord, jeune enseigne, pour y commander – en second – la compagnie de débarquement. Sur l'une en par-

ticulier de ces aquarelles, on observe que certaines superstructures du *Jean-Bart* – telle la tourelle quadruple de 380 millimètres qu’il porte sur l’avant, unique, alors qu’elles devraient être deux – sont encore revêtues d’une rutilante peinture anti-rouille au minium. Ce que l’aquarelle ne montre pas, c’est que le navire ne dispose par ailleurs que de deux machines sur quatre – encore n’ont-elles jamais tourné – et qu’il en va de même pour ses hélices : encore l’une des deux a-t-elle dû être prélevée, à Brest, sur les rechanges du *Richelieu*. À en juger par l’ombre portée du cuirassé, bleu ardoise sur les eaux jaune thé de l’estuaire, ou par les éclats qu’éveille la lumière dans ses rutilantes superstructures, le jour doit se lever. D’ailleurs un autre détail permet de déterminer l’heure exacte de la scène représentée : trois gerbes d’eau, soulevées par des explosions, encadrent l’avant du navire, et une quatrième explosion fait jaillir des étincelles, sur le pont, en arrière de la tourelle quadruple. Or, dans son « rapport d’opération n° 355 », communiqué le 26 juin 1940 à l’« amiral Oueſt » (et consultable aujourd’hui aux archives du Service historique de la Marine), le capitaine de vaisseau Ronarc’h, commandant le *Jean-Bart*, situe à 4h40 le début de

l'attaque aérienne qui est à l'origine de ces gerbes et de cette explosion. L'attaque se déroule en trois passes, dont les deux premières impliquent chacune trois bombardiers Heinkel 111, et la troisième un seul de ces appareils. C'est lors de cette troisième passe qu'une bombe explose sur le pont du cuirassé, en arrière de la tourelle de 380, sans causer de pertes humaines ni de gros dégâts matériels. En fait, la seule conséquence véritablement douloureuse de cette attaque, c'est la défaillance qu'elle entraîne chez le capitaine de l'un des remorqueurs, et, par la suite, le doute persistant quant à l'identité de celui-ci. Au moment où elle survient, Ronarc'h vient en effet de larguer le remorqueur qui le freinait et le retenait de l'arrière – le *Minotaure*, de 2 500 chevaux –, mais il conserve les deux qui le tirent de l'avant : l'*Ursus* et le *Titan*, de 1 200 chevaux chacun, et tous deux, comme le *Minotaure*, repliés du Havre quelques jours ou quelques semaines auparavant. Dans son rapport d'opération, il note tout d'abord que, pendant l'attaque, « le *Titan* file sa remorque et s'en va sans ordre ». (Plus tard, il ajoutera que « cette défaillance [...] s'est produite à un moment où ses conséquences auraient pu être de la dernière gra-

Achevé d'imprimer en janvier 2005  
dans les ateliers de Normandie Roto Impression s.a.s.  
à Lonrai (Orne)  
N° d'éditeur : 1888  
N° d'imprimeur : 05XXX  
Dépôt légal : février 2005  
*Imprimé en France*

*Jean Rolin*

**Terminal Frigo**



Jean Rolin  
**Terminal Frigo**

Cette édition électronique du livre

*Terminal Frigo* de Jean Rolin

a été réalisée le 6 août 2010 par les Éditions P.O.L.

Elle repose sur l'édition papier du même ouvrage, achevé d'imprimer  
en janvier 2005 (ISBN : 9782846820592)

Code Sodis : N44632 - ISBN : 9782818005712