

**LIBRIS**

We know  
books



*Ouvrage publié avec le soutien du Centre national du Livre (Paris)*

Carte publicată cu sprijinul Centrului Național al Cărții (Paris)

**Patrick Deville**

# **Saint-Nazaire**

Roman fără ficțiune

Traducere din limba franceză și note de  
RENATA GEORGESCU și LILIANA ȘOMFĂLEAN

Casa Cărții de Știință  
Cluj-Napoca, 2025

## cuprins

notă asupra traducerii .....	5
cele două maluri .....	9
apariția unui pod .....	16
cei doi Jules .....	19
o rață sălbatică .....	27
47°16' nord / 2°12' vest .....	33
scriitori la bord .....	41
războaie .....	51
apariția unei regine .....	54
macazul visurilor .....	77
pe mare .....	88
cu marinarul de pe submarin .....	116
din nou la bibliotecă .....	121
mulțumiri .....	128
note finale .....	129
hartă .....	149

În colecția „Traducem lumea”  
au mai apărut:

- Akira Mizubayashi, *O limbă venită de departe*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2019.
- Étienne Ruhaud, *Mici fabule*. Traducere de Alina Pelea, 2019.
- François-Xavier Bellamy, *Dezmoșteniții. Transmiterea – extremă urgență*. Traducere de Rodica Baconsky și Gabriela Denamur, 2020.
- Gilles Jobidon, *Seninul pustit*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2020.
- Hubert Mingarelli, *Pământul invizibil*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2020.
- Patrick Deville, *Ciuma & Holera*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2022.
- Dr. Philippe Juvin, *Nu le voi înșela niciodată încrederea. Jurnal de bord COVID-19*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2022.
- Yahia Belaskri, *Tăcerea zeilor*. Traducere de Alexandra Ionel, 2023.
- Monique Proulx, *Dă noaptea deoparte*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2023.
- Patrick Deville, *Taba-Tabă*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2023.
- Luiz Ruffato, *Vară târzie*. Traducere de Isabel Lazăr, 2023.
- Patrick Deville, *Samsara*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2024.
- Joseph Kessel, *Paradisul din Kilimanjaro și alte reportaje*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2024.
- Pierre Michon, *Stăpâni și slujitori (Viața lui Joseph Roulin, Stăpâni și slujitori, Regele pădurii)*. Traducere de Alexandra Ionel, 2024.
- Sylvain Tesson, *Cu zânele*. Traducere de Rodica Baconsky și Alina Pelea, 2025.
- Khalid Lyamlahy, *Memorial la Veneția*. Traducere de Alexandra Ionel, 2025.

## cele două maluri

E întotdeauna enervant să știi că te-ai născut undeva. Nu-ți alegi nici secolul, nici locul. Și nici limba maternă. Și e și mai ridicol să faci uz de asta, căci nu ai niciun merit. Nu m-am născut la Saint-Nazaire. A fost cât pe ce.

Un copil aruncat ici-colo de război mi-a devenit tată. După fuga pe jos pe drumurile exodului dinspre Nord, cu mama și cu sora lui, după tabăra de triere a refugiaților din Paris, trimiterea în Sud, mișcarea de Rezistență în Lot, până la eliberarea orașului Cahors, tata și-a găsit un loc de muncă în Lazaretul din Mindin, față-n față cu Saint-Nazaire. Vechiul loc de carantină pentru marinari contaminați, devenit lagăr de prizonieri după ce nemții s-au predat, a găzduit de atunci un spital psihiatric și un azil de bătrâni. Se murea mult acolo, dar nu se năștea nimeni.

Mama venise la Mindin după căsătorie, în ianuarie 1957. Locuiau într-o aripă a „Porții monumentale” care dădea spre fluviu. Să-l traversezi în decembrie pe valuri furioase ca să ajungi la maternitatea din Saint-Nazaire nu era de dorit. Așa că ea a ales-o pe cea din Paimbœuf, pe malul stâng, la câțiva kilometri distanță mai sus, pe șosea. Timp de o săptămână, am fost paimblotian.

În linie dreaptă, Lazaretul nostru era la jumătatea drumului dintre cele două porturi, Paimbœuf și Saint-Nazaire, cel al marinei de lemn și cel al marinei de fier, cel al viitorului și cel al trecutului.

Partida se jucase de multă vreme. În august 1808, împăratul coboară pe Loara, vine să inspecteze la Paimbœuf șantierul fregatei *La Méduse*. Din luna mai e în război cu Spania despre care avea să scrie Chateaubriand și pe care avea să-l picteze Goya. Războiul a început prost. Construcția flotei întârzie. Napoleon traversează estuarul în picioare, la prora ambarcațiunii imperiale, cu palma dreaptă lipită de stomac, cu bicornul pe cap și scrutând malul nordic. Îi întâlnește acolo pe inginerii navali Groleau și Goury: „Paimbœuf nu poate fi folosit decât pentru construcția fregatelor, capul Mindin, pe malul stâng, și Bonne-Anse, pe cel drept, nu pot fi folosite pentru nicio instalație maritimă. Micul golf de la intrarea în Saint-Nazaire e singurul potrivit să găzduiască bazinul proiectat”.

Gloriosul timp al armatorilor și al dulgherilor din marină trecuse, așa că Paimbœuf era, la sfârșitul acelor ani '50, un oraș sărac pe lângă uzina de produse chimice Kuhlmann. De partea cealaltă a estuarului, adepții lui Saint-Simon\* sub Al Doilea Imperiu deschiseseră șantiere navale întinse și lansau pacheboturi transatlantice, iar, mai târziu, între cele două războaie, *Normandie*<sup>1</sup>. Când mă nașteam eu la Paimbœuf, acolo se construia *France*<sup>2</sup>. Dar toate astea le afli mai târziu, mai târziu scotocești prin bibliotecă, mai târziu descoperi uimit că locurile acestea existau înainte să le vezi tu însuși.

<sup>1</sup> *Normandie*, cel mai mare pachebot transatlantic al Franței și unul dintre cele mai mari din secolul XX, construit la Saint-Nazaire, lansat la apă în 29 octombrie 1932.

<sup>2</sup> *France*, pachebot transatlantic construit la Saint-Nazaire, inaugurat în 11 ianuarie 1962.

*Béatrix* nu e primul roman de Balzac pe care-l deschizi. Și totuși, din el afli, ca și cum n-ai fi știut, că „Saint-Nazaire e despărțit de Paimbœuf prin gura de vărsare a Loarei, lată de patru leghe. Pragul de nisip al Loarei face destul de nesigură navigația vapoarelor cu aburi, dar, spre a spori dificultățile, nu există niciunul în 1829 la capul Saint-Nazaire, și locul acesta era împodobit cu niște stânci lunecoase, cu niște recifuri granitice, cu niște pietre colosale ce servesc de fortificații naturale pitoreștii sale biserici și care îi sileau pe călători să se arunce în bărci cu pachetele lor când marea era agitată, sau, când era timp frumos, să se strecoare printre cleanțuri până la estacada pe care geniștii o construiau pe atunci.”<sup>1</sup>

E de înțeles că lui Stendhal i-ar fi plăcut să dea pe gât o băutură înainte să se încumete el însuși la acea aventură.

Când stai nemișcat ani de-a rândul privind cum lunecă vapoarele prin fața ferestruicii unei aripi a Porții monumentale a Lazaretului ce dădea spre fluviu, fascinat de acel cadru dreptunghiular al copilăriei, cauți prin pagini și pe rafturi.

La zece ani după Balzac și la un an după Stendhal, în vara lui 1839, tânărul Jules Verne fuge din casa părintească de la Chantenay, mai jos de Nantes. Are unsprezece ani, se imbarcă mus la bordul vasului *Coralie*. Vrea să ajungă până în insule și să-i aducă de acolo un colier de coral verișoarei Caroline. Tatăl lui îl ia acasă la prima escală din Paimbœuf. Abia un an mai târziu va vedea pentru prima oară marea, „e Saint-Nazaire, bucățica de dig în construcție, biserica veche

<sup>1</sup> Honoré de Balzac, *Béatrix*. Paris, Michel Lévy frères, éditeurs, Librairie Nouvelle, 1873, p. 5. Versiunea în limba română: *Béatrix*. Traducere de Haralambie Grămescu. București, Editura Cartea Românească, 1981, p. 8.

cu clopotnița de ardezie”; copilul e în extaz, „în sfârșit am văzut marea, sau măcar golful larg care se deschide spre ocean între limbile de pământ de la extremitățile fluviului”.

Verne e cuprins de același vertij când contemplă locurile străbătute de predecesorii săi. Va citi *Voyage autour du monde*<sup>1</sup> a lui Louis-Antoine de Bougainville, despre călătoria făcută cu un secol înainte. *La Boudeuse, Marocănoasa*, care făcea cursa între Saint-Nazaire și Mindin, pleca să descopere insula Tahiti.

Acele „stânci lunecoase”, cum le numea Balzac, protejau o „biserică pitorească” despre care, în secolul VI, Grégoire de Tours\* menționează că păstra moaște ale Sfântului Nazarie: toate, biserică, stânci și moaște, au dispărut când s-au săpat ecluzele ce aveau să facă din acel loc insula artificială numită *Le Petit-Maroc*, poate prin deformarea termenului breton Ti Ar-roc’h, „casa de pe stâncă”, sau datorită prezenței pescarilor marocani de sardine. Singurii străini erau atunci marinarii de pe vasele de pescuit. Viața era austeră și aspră, neîncrezătoare față de cei din afară.

O izolare al cărei martor e, încă o dată, Balzac. El scrie că „locuitorii acestui teritoriu, pe care-l poți vedea decupat ca un dinte pe harta Franței, cuprins între Saint-Nazaire, târgul Batz și Le Croisic, se împacă binișor cu greutățile care le apără ținutul de venirea străinilor”<sup>2</sup>. Multă vreme, țăranii din mlaștina Brière, care aveau să devină muncitori la șantierele navale, s-au simțit în afara lumii. Saint-Nazaire era un oraș care nu se străduia să seducă prin nimic, loc de trudă

bătut de vânt, un oraș distrus mai târziu, șters de pe hartă de bombardamentele Aliților din 1943, pentru că baza submarină nazistă era indestructibilă, un oraș redesenat mai târziu în unghiuri drepte de urbanistul Noël Le Maresquier\*, până în 1978.

În imaginarul național, numele Saint-Nazaire e legat prea puțin sau era legat puțin de turismul balnear. Și totuși, vara, de-a lungul întregii coaste de sud, de la *Le Petit-Maroc* până la plaja Domnului Hulot<sup>1</sup>, dunele alternau cu stânci prăbușite vertical peste drumul vameșilor deasupra plajelor însorite, cu golfulețele sălbatice spre care coboară scări abrupte, cel numit Bonne-Anse și cel ascuns, preferatul meu, al cărui nume nu-l voi spune, cărarea spre vest până la Pornichet, golfulețul nisipos Kerlédé, falezele înflorite cu ghimpoase la capătul pădurilor de pini și apele transparente, verzi și albastre.

Uneori, seara, beam un pahar la ultimul etaj al Buildin-gului<sup>2</sup> cu Joël Batteux\*. Din acel cuib de vultur în care el creștea găini pe terasa întinsă sub cer, ca de pe pasarela de deasupra punții superioare a unei nave al cărei căpitan era, priveam amândoi, cu un pahar de whisky în mână, în fața noastră, jos, orașul, portul pe care-l iubeam poate cu atât mai mult cu cât nici el, nici eu nu eram nazairieni de baștină, iar legăturile noastre cu orașul căruia Batteux îi fusese primar

<sup>1</sup> Personaj din filmul *Les Vacances de Monsieur Hulot* (Vacanța Domnului Hulot), realizat în 1953 de cineastul Jacques Tati, personalitate originală a cinematografului comice franceze.

<sup>2</sup> *Le Building*, clădire emblematică de 11 etaje din Saint-Nazaire, dată în folosință în anul 1955.

<sup>1</sup> Călătorie la capătul lumii (1771).

<sup>2</sup> *Ibidem*.

mai mult de treizeci de ani se țesuseră încetul cu încetul. Batteux se înfuria adesea pe complexul de inferioritate al nazairienilor, oameni modești într-un oraș fără burghezi. Cei din urmă trăiau la Nantes, iar vara, în La Baule, pe vremea când clasa muncitoare mai exista încă, disprețuindu-se și ignorându-se unii pe alții, La Baule și Saint-Nazaire la Atlantic, la fel ca Gdansk și Sopot la Baltică, la câțiva kilometri unele de altele, hotelurile de lux și șantierul.

Lui i se datora metamorfoza urbană, ideea de a cere arhitectului Claude Vasconi, după Forumul Halelor de la Paris, să construiască aici *Le Paquebot* în 1987, în mijlocul lungului bulevard al Republicii, care lega în linie dreaptă gara de primărie. Străzile prea largi proiectate de Le Maresquier, peste care se abăteau vijeliile, fuseseră concepute pentru mașini; încetul cu încetul, apăruseră pe lângă ele piste de biciclete și o vegetație abundentă. Proiectul Oraș-Port apropiase, la începutul secolului, centrul de docuri. Saint-Nazaire se întorsese din nou spre mare.

„Buildingul”, ridicat în anii '50 cu creditele din despăgubirile de război, era – cu cele unsprezece etaje ale sale – punctul culminant în care fumam noaptea cu coatele sprijinite de balustradă, la verticală față de apa neagră a bazinului, de podul ridicat deasupra ecluzei, de micile pescadorean dormite. Batteux, el însuși navigator pe veliere, îi convinsese pe organizatorii curselor transatlantice să aleagă acest bazin ca loc de plecare sau de sosire și luase parte la una dintre ele. Jucându-se cu cele patru litere ale SNSM, Societatea Națională a Salvatorilor pe Mare, o cursă lega în 2005 o altă SNSM – Saint-Nazaire Saint-Malo – prin capul Bretaniei și calea ferată de la Ouessant, mai mult de două sute optzeci de

mile marine, mai mult de cinci sute de kilometri. Yvan Bourgnon, navigator elvețian din La Chaux-de-Fonds, venit în adolescență la Saint-Brévin-l'Océan, de partea cealaltă a apei, la sud de Mindin, la clubul nautic unde învățasem adolescent fiind să conduc o ambarcațiune, stabilise recordul în mai puțin de paisprezece ore.

În nopțile acelea, deasupra portului din mijlocul orașului, după ce găinile și pescărușii tăcuseră, admiram în liniște cheiurile, macaralele pe șine, frumoasa curbă atât de emoționantă din fața fostului terminal frigorific, iar, în spatele lui, baza submarină germană. Spre dreapta, dincolo de farul de la *Le Petit-Maroc*, la orizont, lungă ghirlandă de lumini ale marelui pod peste estuar desena puncte pe cer.

## apariția unui pod

Dat fiind că mi-am petrecut copilăria în vechiul Lazaret din Mindin, devenit spital psihiatric, pe malul stâng al estuarului Loarei, „de cealaltă parte a apei”, cum se spune la Saint-Nazaire, am început să iau în fiecare zi bacurile amfidromice ca să merg la liceul Aristide-Briand\* (nazairianul premiat cu Nobelul pentru pace) abia în 1972. Traversarea dura cam jumătate de oră, uneori bacul era scuturat de valurile enorme care se loveau de bord și, încetul cu încetul, de pe pasarelă, în timpul acestor călătorii dus-întors, am văzut ieșind din apă prin ceață, ca prin minune, ciudate structuri verticale, destul de asemănătoare cu șirul de *dukdalfi*, stâlpi izolați în mare, care fixau cu funii bacurile în timpul manevrelor de îmbarcare și de debarcare: nu știam, la acea vreme, că podul nu avea să fie o linie dreaptă între cele două maluri, ci marele S de mai mulți kilometri, inițială a Șarpelui de mare, proiect imaginat ani la rând.

Un prieten al părinților mei, geometru, avea să ne țină la curent cu progresul lucrărilor. Însărcinat cu calculul punctelor de triangulație pentru fixarea acestor piloni, își plimba luneta cu trepied prin locurile asupra cărora se căzuse de acord: unul la Mindin, pe vechiul ponton unde acosta *Saint Christophe*, un altul mai în amonte, în fața Lazaretului, și încă unul la Saint-Nazaire, în fața digului pe care se afla farul din *Le Petit-Maroc*. Marja de toleranță, ne spunea el cu mândrie, era de câțiva centimetri. Se remorca atunci în zonă un

ghid plutitor, apoi se așezau batardourile<sup>1</sup> provizorii din palplanșe<sup>2</sup>. Acestea erau împlântate folosindu-se berbeci cu compresie, treceau prin vreo patruzeci de metri de nămol și nisip pe fundul fluviului și se înfigeau apoi cam șaizeci de centimetri în roca armoricană.

După trei ani de la acest spectacol pedagogic, odată puse grinzile, „săgețile” roșii și albe lansate spre cer și cablurile întinse în evantai deasupra părții centrale, ni s-a permis să traversăm dimineața și seara podul plin încă de moloz, de scânduri și de barăci, cu mult înainte de inaugurarea oficială în toamna anului 1975, ocazie cu care au fost descoperite cabinele de peaj.

A urmat o răzmeriță populară.

Dacă nimeni nu cârcotea la plata trecerii cu bacul, lucrurile nu stăteau la fel pentru ceea ce părea să fie, de fapt, o șosea, chiar și suspendată în echilibru la șaizeci de metri deasupra fluviului, care nu consuma carburant și nici nu necesita remunerarea unui echipaj de marinari.

Cum am participat cu ardoare la aceste manifestații și fiindcă, într-o zi, am forțat peajul la volanul Citroënului meu Ami-6 în compania a trei fete, minore, am fost nevoit să petrec câteva ore la secția de poliție, până când au fost contactați părinții fetelor devenite astfel delincvente, care părinți, și ei împotriva peajului, au cerut eliberarea imediată a acestor egerii ale poporului.

---

<sup>1</sup> *Batardou*, dig, baraj provizoriu așezat în amonte de diverse lucrări de fundații, reparații de poduri etc. spre a seca terenul pe care se fac aceste lucrări.

<sup>2</sup> *Palplanșă*, element de construcție din lemn, oțel sau beton, de forma unei grinzi cu lungime mare, folosit la executarea unor pereți care susțin săpăturile, sprijină malurile înalte.