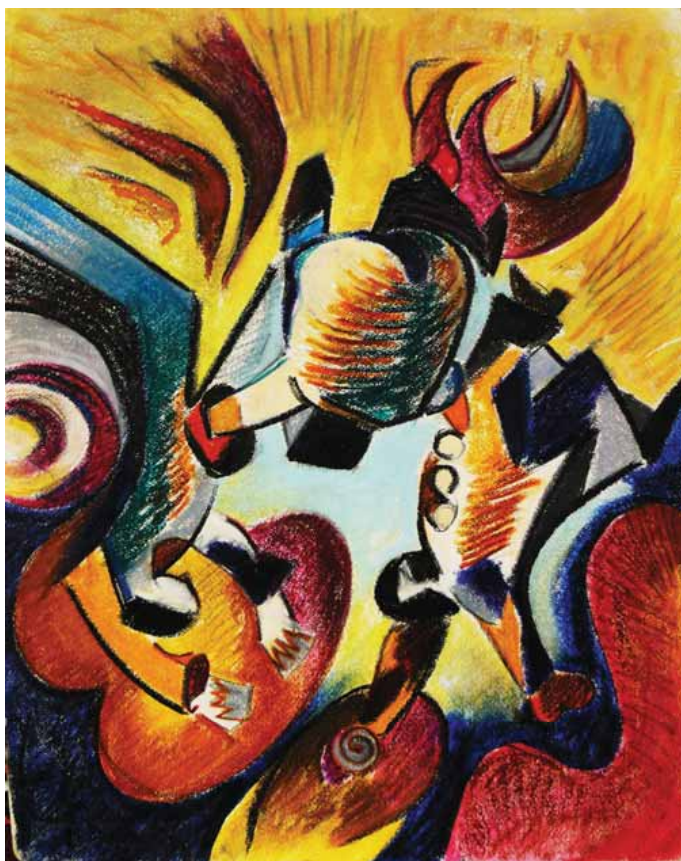


## 40 : L'ABSENCE DU PERE, SES CONSEQUENCES



*Rêves troublés de l'adolescence*

Mon père était un homme cultivé, bienveillant et sociable. Sa vie aura été constamment perturbée par de graves problèmes de santé. Je l'ai perdu à l'âge de onze ans. Je n'en ai réalisé toutes les conséquences que plus tard. J'ai été élevé en compagnie de mes deux jeunes sœurs, par une mère restée très seule, assistée d'une gouvernante dévouée mais bornée, bigote et appartenant au siècle précédent. Ensuite je me suis trouvé plongé dans les examens, les « prépas », et suis entré à Polytechnique sans avoir jamais eu l'occasion de mûrir dans une famille normalement constituée.

J'avais été tellement sermonné concernant les dangers associés à l'existence des femmes qu'il me fallut du temps pour évacuer mes problèmes : la nature et l'âge finirent par s'en charger.

La libération des mœurs, le rejet de nombreux tabous m'aurait maintenant évité ce genre de situation ; mais cela a été depuis remplacé par d'autres excès, peu faits pour faciliter des équilibres familiaux et ceux de la société.

On peut expliquer ces évolutions par les progrès de la technologie, mais aussi par la place devenue caricaturale de la notion d'égalité, entre autre de l'égalité des sexes, qui cependant ne seront jamais interchangeables.

Il y a là deux causes de désordre : la première, c'est une négation des faits et la seconde un manque de respect des règles de la nature.

L'homme est le résultat de quelques millions d'années d'évolution, il s'est peu à peu construit sur le plan physique et sur le plan psychique pour vivre d'une certaine façon et dans certaines conditions ; il n'est pas raisonnable, il est peut-être suicidaire de s'écarter trop, et trop vite, de ce à quoi est arrivé l'être humain, par étapes successives. On ne peut prétendre faire l'impasse en une ou deux générations de tous les ajustements qui ont pris quelques millénaires pour aboutir à des équilibres viables. Bien entendu il est inévitable que les mœurs évoluent. Mais en contre partie il devient de plus en plus impératif pour les hommes, devenus plus libres et plus puissants de savoir mieux se contrôler, sous peine de mettre en danger l'avenir de leurs civilisations et même de du genre humain.

L'égalité n'a jamais existé qu'au temps des premières cellules, qui se multipliaient par division, en produisant des copies conformes d'elles-mêmes ; car la sexualité et le brassage des gènes a été l'invention majeure permettant l'évolution et l'adaptation de tous les êtres vivants, homme y compris, à leurs milieux instables et changeants.

Les différenciations biologiques et culturelles existantes, contribuent évidemment de façon essentielle à la richesse des civilisations et des groupes humains. L'alternative assurément cauchemardesque serait de revenir à une société de clones au sein de laquelle toute innovation deviendrait impossible : n'oublions pas non plus que « l'ennui naquit un jour de l'uniformité ».

Emergeant d'un milieu familial clos et coupé du monde, et enfin sorti de mon cocon, j'ai assez soudainement fait connaissance des domaines de la physique, de la géométrie, et des mathématiques : en somme un nouvel univers tout aussi coupé du réel que le précédent, (mais qui me plaisait fort).

Par contre personne ne m'avait jamais entretenu en famille ni de politique, ni de littérature, ni d'art ou d'industrie. Mes lacunes, même après ma sortie des grandes écoles, restaient aberrantes. Je n'ai découvert que très progressivement l'essentiel des structures et des réalités qui allaient m'aider à remettre les pieds sur terre. Je me souviens, par exemple, avoir ignoré longtemps ce qui distinguait la sidérurgie de la mécanique et de bien d'autres activités de base de la vie moderne. Je restais donc amputé de nombreuses connaissances élémentaires et indispensables pour participer à la vie de mon époque. Bref, j'avais appris pas mal de choses mais je n'étais pas devenu « homo faber ».

A la fin de mon séjour aux USA, je me trouvais exposé à un retour imminent dans l'administration des Ponts et Chaussées, je fus saisi de panique et compris que je ne pourrais pas supporter une carrière de fonctionnaire.

Je sautais donc sur la première occasion d'en sortir ; j'avais pu observer aux Etats-Unis, dans l'armée comme dans les usines, l'usage universel d'engins de manutention, connus maintenant sous le nom d'élévateurs à fourchette ;

j'avais même rédigé pour une revue industrielle française un article concernant l'usage de ces engins devenus incontournables.



*Une mère surveille son fils*

trouvé un gendre protégé par de solides diplômes, raisonnable, une valeur sûre ! J'avais déjà dans le passé opté pour les Ponts au lieu des Mines, et voilà que maintenant j'abandonnais les Ponts pour travailler dans un garage, à Levallois ! Il faut reconnaître rétrospectivement que cette décision était assez folle, d'autant plus que nous avions déjà trois enfants et des moyens financiers limités. Heureusement, ma femme, comme à l'époque de la libération et de notre mariage, resta sereine et se prépara à faire face.

Nous avons vécu un an avec de faibles moyens, dans un modeste appartement où nous nous sommes retrouvés bientôt à 7 dans 65 mètres carrés. Je disposais par ailleurs d'une

Sur ces entrefaites, l'armée américaine commençait à brader ses surplus, dont un certain nombre d'élevateurs à fourchette. D'autre part j'avais à Paris un camarade dont la famille possédait un garage et un atelier de mécanique à Levallois. Nous prîmes la décision conjointe de nous lancer dans ce nouveau secteur. J'entrepris d'acheter aux surplus et d'expédier à mon camarade des élevateurs d'occasion pour qu'il les remette en état et les vende, accumulant un certain capital. Puis je rentrai à Paris et donnai ma démission du Corps des Ponts ; ce fut le désespoir de ma belle-famille qui pensait avoir

vieille voiture, pour assurer mes transports et ceux des matériels nécessaires à nos fabrications.

Tout en vendant nos derniers élévateurs importés, nous fîmes établir les plans du nouvel élévateur « SALEV », par un dessinateur industriel inventif mais pas toujours très précis. Nous primes chemin faisant quelques brevets destinés à accroître la sécurité de nos engins. Je faisais tous les jours la tournée de nombreux ateliers de mécanique où se fabriquaient les éléments de notre prototype. C'est ainsi que nous fûmes amenés à concevoir une boîte de vitesse, à faire forger des pièces en bronze d'aluminium, et que nous fîmes faire des vérins avec leurs commandes hydrauliques. Nous passâmes aussi un accord avec Renault pour utiliser un de leurs moteurs. J'étais chargé de passer les commandes aux ateliers de sous-traitance, puis de ramener les pièces finies ; mon camarade qui avait grandi dans les ateliers de sa famille supervisait l'assemblage du prototype. Il m'est arrivé d'utiliser moi-même certaines machines-outils, ce qui me valut, un jour néfaste, une belle entaille à la main.

Mais chaque jour, sur le plan de ma formation, je sentais mes lacunes se combler, j'apprenais à manipuler la matière et à observer le travail des ouvriers. Nous vécûmes dans l'enthousiasme ce qui fortifiait notre confiance. J'obtins parallèlement du port de Bordeaux, où travaillaient certains de mes camarades des Ponts, la commande de six chariots élévateurs ; pour dépasser ce rythme de production il eut fallu créer un atelier et une chaîne de fabrication avec des capitaux que nous n'avions pas. C'est alors que nous vendîmes notre fonds de commerce, nos plans, les quelques brevets que nous avions pris, et notre savoir faire, à une société importante de la région nantaise.

Ce fut un bon contrat qui nous assura pour une quinzaine d'années (durée de validité de nos brevets), des revenus non négligeables basés sur un pourcentage du produit des ventes de pièces de rechange, disposition qui se révéla fondamentale pour le succès financier de notre opération. Ceci est d'ailleurs à porter au crédit de mon camarade, qui connaissait bien le fonctionnement des ventes dans le domaine automobile.

Mais ceci mit fin aussi à mes activités personnelles de constructeur ! Presque aussitôt, j'eus la chance d'être recruté par le Groupe Schneider, grâce à un ingénieur des Ponts qui m'avait vu travailler aux Etats-Unis. Je fus, très vite après, envoyé en Australie pour y créer une antenne.

J'avais donc évité de peu une carrière dans l'administration dont je ne voulais absolument pas ; c'est ce qui m'avait donné le courage de faire ce qu'il fallait pour y échapper. Par miracle mon saut périlleux s'était bien terminé. Ma belle famille commença à être rassurée.

A mon entrée dans un grand groupe, ma pensée se tourna une fois de plus vers mon père et au souvenir de mon dernier entretien avec lui, près de vingt ans auparavant. Très malade il m'avait fait venir près de son lit et m'avait, avec des yeux anxieux, pleins d'affection, que je vois encore, demandé ce que je ferais plus tard. Une larme avait coulé sur sa joue ; le petit garçon que j'étais, s'était senti complètement désemparé. J'aurais tout donné pour lui répondre ; mais je ne pouvais pas inventer n'importe quoi, et lui dis donc, avec désespoir, que je ne savais pas encore.

J'étais son seul fils. En mourant on ne peut qu'intensément souhaiter deviner l'avenir des siens. Les enfants sont une partie de l'espoir de survie de chacun. Mon père savait qu'il allait nous quitter, et ne pourrait donc nous accompagner jusqu'à l'âge adulte. Je sais qu'à ce moment il remit consciemment à Dieu son destin et celui de sa famille. Il mourut deux ou trois jours plus tard.

Je n'ai jamais oublié la larme de mon père. Après bien des années, après notre séjour au USA, après mes expériences industrielles, et au moment où nous préparions notre départ pour l'Australie, je ressentis un moment de grand bonheur : je savais que mon père, d'où qu'il soit, pouvait maintenant être rassuré et même peut-être éprouver quelque fierté, en voyant mon existence continuer à se bien construire.