

Monsieur Robert CHABANNE
Ancien chef du garage du C.H.U.

Qui pourrait imaginer aujourd'hui le rôle que jouait le garage dans la vie de l'hôpital au cours des années 60 ? Avec ses fonctions propres et multiples, sa disparition aurait alors semblé aussi impensable que celle de la cuisine ou de la blanchisserie. Aussi avons nous demandé à son dernier chef de service, monsieur Chabanne, de nous conter ce qu'était le garage, son ambiance, ses difficultés et aussi quelques unes des anecdotes qui émaillèrent sa vie professionnelle de 1959 à 1996.

J'ai toujours eu la passion des moteurs...

Mes parents, originaires des Charentes vinrent habiter Orvault en 1932. C'est là que je naquis en 1936. Et, aussi surprenant que cela puisse paraître, j'ai encore le souvenir, alors que je n'avais que 4 ans des soldats anglais qui, en juin 1940 abandonnaient la plupart de leurs véhicules dans les fossés de la route de Rennes. Sans doute avaient-ils la consigne de regagner Saint-Nazaire, leur port d'embarquement le plus proche. Bien des années plus tard, j'appris que beaucoup d'entre eux avaient vraisemblablement perdu la vie au cours des jours suivants dans le dramatique naufrage du Lancastria qui devait les ramener en Angleterre s'il n'avait été chargé à ras bord, coulé par des avions allemands en rade de Saint-Nazaire.



L'ambulance
des Hospices de Nantes
vers 1910

Les années de guerre se sont ensuite déroulées sans me laisser trop de souvenirs. Mes parents étaient restés à Nantes, au Bout des Pavés - sans doute n'avaient-ils guère d'autre choix, mon père travaillant dans une entreprise de travaux publics - et c'est devant notre porte, que je pus, témoin inconscient d'événements dramatiques, assister à la déroute des allemands en 1944, comme j'avais assisté quatre ans plus tôt à celle des anglais.

Les allemands avaient disposé route de Rennes un barrage antichars fait de tranchées, de rails fichés en oblique dans des blocs de ciment, de mines et bien sûr de fils de fer barbelés. Notre maison se trouvait sur l'emplacement du périphérique, au point où il coupe la vieille route nationale. Il faisait une lourde chaleur, comme quelques mois d'août nous en ont laissé le souvenir, et assoiffés, les soldats allemands chargés de la garde de l'ouvrage venaient souvent à la maison remplir leur casque de l'eau qu'ils puisaient à notre puits dans un seau.

Et puis un jour, ce devait être le 12 août, on s'est rendu compte qu'ils avaient disparu. Des FFI (civils français résistants appartenant aux forces françaises de l'intérieur) arrivèrent dans notre cour où ils planquèrent leurs vélos. Peu après apparut l'avant-garde d'un détachement de l'armée américaine avec lequel ils fraternisèrent immédiatement dans la liesse, comme tous les nantais qui n'avaient pas fui la ville malgré les bombardements.

Aucun coup de feu ne fut tiré dans ce secteur...

Une vocation qui s'éveille.....

Bien sûr, comme tous les gamins de mon âge, j'avais suivi mes études primaires, après lesquelles mes parents m'inscrivirent à l'école Saint Jean Baptiste dont je sortis riche d'un brevet d'enseignement industriel. J'avais toujours été passionné de mécanique : tout jeune, je passais des heures devant le garage Charpentier où je regardais sans me lasser les mécaniciens s'affairer sur les moteurs. C'était encore l'heureux temps où l'électronique n'ayant pas encore fait son apparition, tout bon mécanicien pouvait avec ses clés et son tournevis démonter et remonter n'importe quel moteur. J'ai été embauché après mon brevet à l'autostation Archer, à l'angle du chemin du Massacre. Appelé à remplir mes obligations militaires, d'abord à Vannes et à Guingamp, je me retrouvai comme tant d'autres en Algérie, dans la région de Tiaret où ma formation de mécanicien trouva vite son emploi.

L'ambulance
des Hospices de Nantes
vers 1937



NANTES - Arrivée d'un blessé à l'Hôtel-Dieu

Le C.H.U. de Nantes.....

De retour en France en 1959, et après quelques mois passés chez mon patron, je souhaitais changer un peu ma vie quotidienne. Ayant appris que l'hôpital de Nantes ouvrait un concours de mécanicien

auto, je me présentai et fus admis comme tel et embauché en septembre 1961.

Le garage se situait alors à l'hôpital Saint-Jacques, à l'arrière des ateliers (depuis longtemps disparus) dans un espace coïncé entre la rue Bonne Garde et l'allée intérieure qui mène au service de soins de suite. J'ai été immédiatement surpris par le peu de matériel disponible et, il faut bien le dire, par son manque d'entretien. Le garage, qui était sensé faire face à tous les besoins du C.H.U. (l'Hôtel-Dieu n'était pas encore ouvert, ne parlons pas du nouvel Hôpital Laënnec) disposait en tout et pour tout de 3 ambulances, de 2 camions, d'une benne et d'une petite Juvaquatre.

Le parc du garage s'était ainsi peu à peu constitué à partir de 1920, lorsque les moteurs avaient remplacé les chevaux. (en 1946, le dernier cocher avait été reclassé à la conciergerie de Saint-Jacques) et, lorsque je fis mon entrée au C.H.R. l'urgence était ailleurs : il fallait à tout prix ouvrir l'Hôtel-Dieu (ce sera fait en 1967) dont la reconstruction, qui semblait ne jamais devoir prendre fin, durait depuis plus de quinze ans.

Je n'ai pas gardé un mauvais souvenir de mon chef de service, Marcel BLOYET. Il avait connu l'évolution du parc automobile des hospices de Nantes, les grandes heures de la guerre 39-45 avec la destruction de l'Hôtel-Dieu, les transferts de malades ou de blessés dans des conditions impossibles, la recherche de denrées alimentaires introuvables. Tout cela avait fini par lui donner une très haute idée de ses fonctions qu'il accomplissait du reste fort bien, mais l'avait amené à considérer le garage et tout ce qui en dépendait comme son bien personnel. Pour lui, c'était " mes voitures " " mes chauffeurs " " mes ambulanciers " " mes mécaniciens ". Tout devait passer par lui. Nul n'osait lui contester cette appropriation quelque peu excessive, car il avait la réponse prompte. C'était en fait une grande gueule, avec lequel finalement on s'entendait bien car il ne connaissait que l'intérêt du service, celui de l'Hôpital.

L'un de ses grands regrets était de ne pas disposer d'ambulances dignes de son époque. Il n'avais pas tort . C'était des véhicules à bout de souffle que l'administration rechignait à remplacer, faute de crédits, au grand dam de leurs usagers et des médecins. Et quand, par miracle, le garage se trouvait doté d'un véhicule neuf, ce qui était rare " le chef " s'en réservait longtemps la conduite, ce qui agaçait prodigieusement ses collaborateurs. Manque de confiance ou joie de disposer d'un joujou tout neuf ? La seconde raison était sans doute la bonne.

L'entretien de ce matériel, avec les moyens du bord, prenait finalement beaucoup de temps. Nous entretenions aussi la voiture de la communauté des religieuses - qui disposait d'un petit garage à part - ce qui nous valait chaque fin d'année gâteaux et friandises. Et bien sûr aussi quelques voitures de la direction ce qui nous amenait parfois, tâche imprévue, à conduire deux ou trois enfants à l'école. En fait, les rôles du garage étaient multiples et parfois imprévus. Entre autres, la collecte des eaux grasses dans les services de Saint-Jacques comme de l'ancien Laënnec ou de la maternité d'alors, chaussée de la Madeleine, eaux grasses qui servaient à l'alimentation de quelque 200 porcs engraisés à la ferme (en simplifiant, à l'emplacement de l'école d'infirmières) : chaque lundi matin, nous prenions, avec les sacrifiés de la semaine, accompagnés du charcutier maison, le chemin de l'abattoir à Pont Rousseau. Nous allions le chercher l'après-midi, avec ses carcasses, et aussitôt commençait pour lui, dans son " laboratoire ", la préparation des charcutailles destinées à l'amélioration des menus des malades.

Comment pourrais-je oublier ce jour mémorable où la porte de la camionnette s'étant ouverte place Pirmil, les pauvres cochons, espérant échapper à leur sort, sautèrent sur la chaussée et se dispersèrent au milieu d'une intense circulation.

Les deux agents de service sur la place se joignirent aussitôt au chauffeur et au charcutier pour tenter de récupérer les malheureuses bêtes qui poussaient de lugubres grognements. La chasse à courre dura longtemps.....

L'après-midi, le garage s'activait également en camionnages divers, (notamment des bonbonnes d'air liquide, qui donnaient lieu à un trafic considérable), ravitaillement des établissements périphériques, Seilleraye, Droitière et Placelière, où tous les 15 jours nous conduisions un électricien pour la séance de cinéma (la télévision constituait alors un luxe inconnu des hôpitaux).

L'ambiance était alors familiale ; s'il y avait une urgence en fin de journée, je n'ai pas de souvenir qu'elle n'ait jamais pu être assurée par un volontaire.

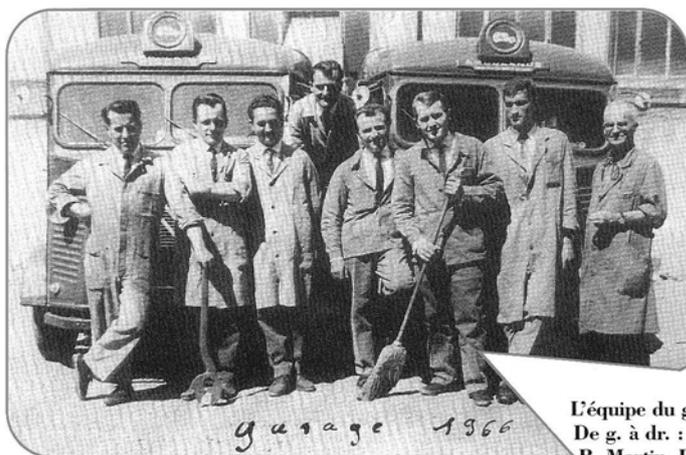
C'est dans ce contexte que chaque fin d'année était marquée par un repas en commun pris sur place, dans le

Ambulance de Larrey,
chirurgien militaire (ne semble
avoir été utilisée que pour des
militaires de haut grade)



Ambulance Volante
du Baron Larrey - 1807

La première ambulance utilisée sur les champs de bataille.



L'équipe du garage à St-Jacques
De g. à dr. : Robert Chabanne,
R. Martin, Léauté, R. Morice,
P. Pelletier, Bériau, Espin,
le chef du garage, Marcel Bloyet,
Manque Morvan

garage, dont je garde encore le souvenir ému, huîtres, charcuteries, gâteaux, le tout largement arrosé à une époque où les contrôles d'alcoolémie n'étaient même pas encore en projet. Bien entendu, en cas d'urgence, tout le monde se retrouvait aussitôt sur le pont.

L'Hôtel-Dieu, enfin ouvert en octobre 1967, les conditions de travail se sont trouvées profondément modifiées. Le déménagement des services, relogés en catastrophe à Saint-Jacques après le bombardement de 1943 s'est échelonné dans le temps, en deux mois peut-être sans incident majeur parce que minutieusement préparé mais a laissé sur le coup et pour longtemps notre vieil hôpital St Jacques désespérément morne et vide. Qui aurait cru alors qu'il connaîtrait un jour des problèmes insolubles de stationnement ! Pourtant la psychiatrie y tenait toujours sa place, mais n'avait que rarement recours au garage.

Nommé chef du garage en janvier 1971, cette promotion a coïncidé avec un fâcheux incident. C'est en effet à cette époque que le C.H.U. a été doté d'un premier véhicule SMUR (secours médical d'urgence), offert par les commerçants nantais : il devait être affecté en particulier au transport des malades et blessés entre les hôpitaux et les cliniques. Malheureusement, avant même son inauguration officielle, pourtant prévue en grande pompe, conduit par un chauffeur qui se croyait dispensé de tout respect du code du fait de la qualification SMUR de son véhicule, il heurta violemment un véhicule prioritaire au bas de la rue Paul Bellamy, fit plusieurs tonneaux et se retrouva sur le champ inutilisable. Heureusement, un assureur compréhensif permit son rapide remplacement.



Le garage
des hospices de Nantes
vers 1935

L'école d'infirmières - elle aussi reconstruite - ayant ouvert ses portes fin 1967, le besoin en infirmières ayant littéralement explosé, tant du fait de la disparition progressive des religieuses que de l'ouverture de nouveaux services à l'Hôtel-Dieu et des besoins sans cesse accrus en personnel qualifié, il fut décidé vers 1969 d'acquérir un car pour le transport des élèves entre l'école, l'Hôtel-Dieu et l'ancien Laënnec, à raison de deux tours le matin et deux l'après-midi. Pour éviter toute intrusion fâcheuse à l'école - cible privilégiée de l'inter-nat les soirs de tonus - alors que la plupart des élèves étaient internes, astreintes à un règlement intérieur bien dépassé par les moeurs d'aujourd'hui, un portail fermait l'accès de l'école d'infirmières à l'hôpital Saint-Jacques, - sous le tunnel - et seul le chauffeur en avait la clef.

Le car avait bien sûr d'autres usages, C'est ainsi qu'à la veille des examens, il transportait un certain nombre d'élèves dans une propriété que possédait la Communauté à Rouans, sur la route de Paimboeuf. Elles pouvaient ainsi réviser leurs cours avec toute la sérénité requise. Pendant toute la durée de cette préparation intensive, - dont beaucoup doivent se souvenir - le garage assurait le ravitaillement des élèves. Je me garderai bien de dire si le pourcentage de réussite aux examens était amélioré par cette préparation hors normes.

Il va de soi qu'à cette époque, le garage participait aussi à l'envoi des malades qui le souhaitaient aux pèlerinages de Pontchâteau ou de Lourdes. Ces sorties étaient assurées par des chauffeurs du garage à titre de bénévolat et ne manquèrent jamais de volontaires. Nous étions alors 7 ou 8, et le premier élément féminin apparut en 1976. Cela ne souleva ni remarques ni difficultés.

Vers 1973, les débuts de la sectorisation en psychiatrie, qui se traduisirent entre autres par des soins à domicile assurés par des infirmiers psychiatriques détachés de leur service, marquèrent un tournant décisif dans l'évolution du parc automobile. Une dizaine de 4L - petites voitures increvables, hélas disparues du marché - furent acquises à cet effet. Les surveillants de psychiatrie s'assuraient de la bonne tenue des carnets de bord, le garage veillant à la maintenance. Si tout se passa bien au début, oserais-je rappeler pour l'anecdote que nous étions parfois surpris de trouver des roues de secours hors d'usage dans des véhicules que nous savions pourtant neufs ?

De toute ma carrière pourtant longue, je n'ai connu qu'un mouvement de grève spécifique au garage. Ce fut en 1985, lorsque le personnel exigea le remplacement des ambulances, par trop usagées. Finalement, l'administration s'inclina. Bien entendu, auparavant, nous avions connu les mémorables grèves de 1968, qui affectèrent tous les services du C.H.U. Réquisitionnés, nous assurions les transports qualifiés de prioritaires ou d'indispensables et passions le reste de la journée à jouer aux boules et aux palets. Ça aurait pu durer....

Vers la fin.....

C'est en 1987 que le Directeur Général décida le transfert du garage dans les locaux de l'ex garage Peugeot, récemment acquis et situé en arrière de l'Hôtel Deurbroucq. Tout fut fait en 48 heures . C'était le début d'une vaste appropriation de ce secteur par les hôpitaux et pendant plusieurs années nous fumes les seuls à occuper le rez de chaussée. On avait dû fermer rapidement les pompes à essence, à l'entrée du garage, devant les protestations des riverains qui craignaient avec quelque raison les conséquences d'une installation non conforme.

Et finalement, alors que l'évolution des modes de transport spécialisés - buanderie - liaison froide des cuisines et autres - avait peu à peu conduit à doter les services de véhicules adéquats, le garage central du C.H.U. fut définitivement fermé en 1996.

Je sais gré au Directeur de l'époque d'avoir attendu que sonne l'heure de ma retraite pour mettre fin à cette longue épopée que fut celle du garage des hôpitaux. Qui s'en souviendra demain ?