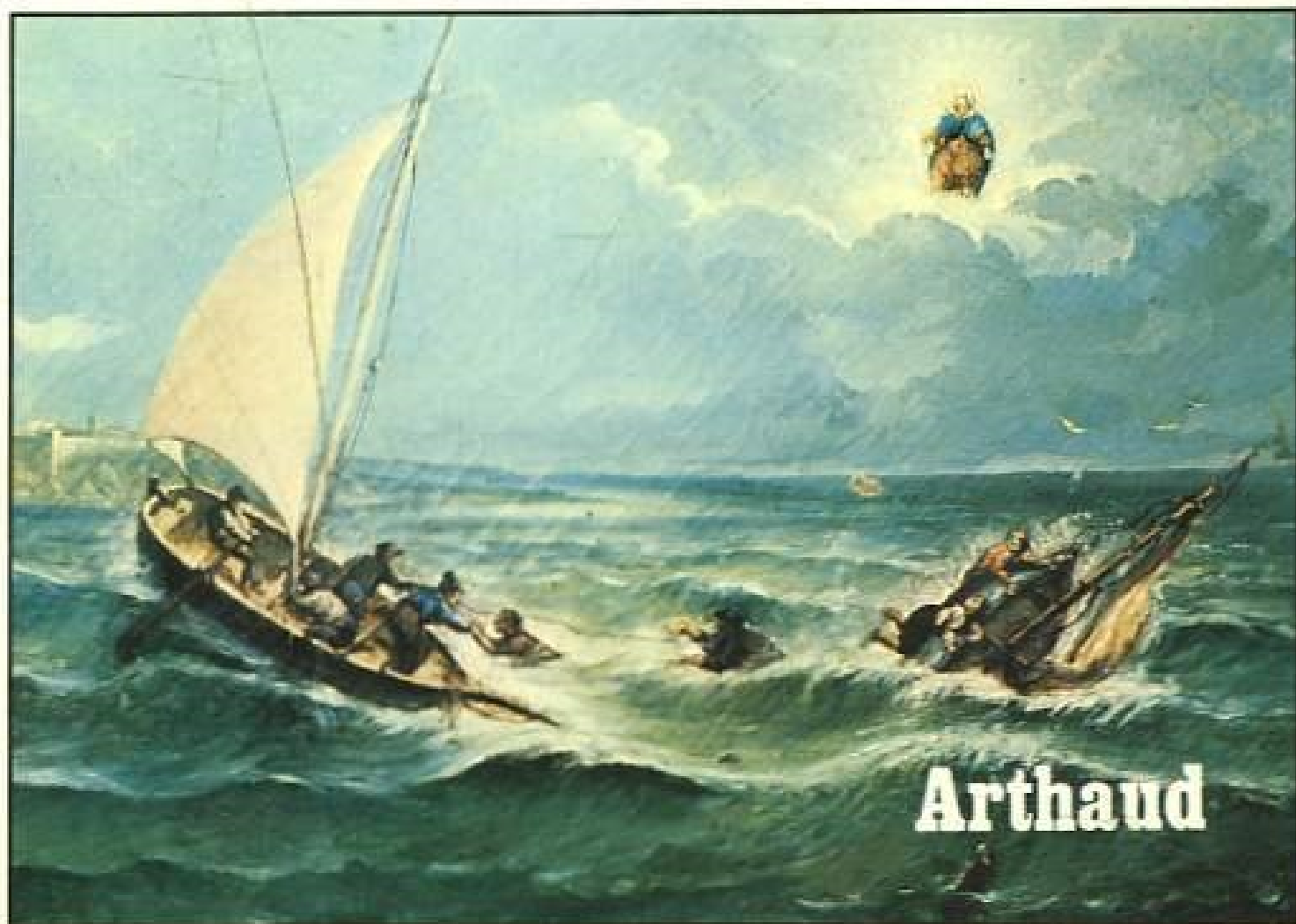


Saint - Loup

La mer n'a pas voulu

Histoires de naufrages heureux



Arthaud

Saint-Loup

**La mer
n'a pas voulu**

Histoires de naufrages heureux

Arthaud

© *Librairie Arthaud, Paris, 1978. Tous droits réservés.*
ISBN 2-7003-0225-7. Printed in France.

1. La croisière des innocents

Je commence par une histoire banale. C'était en 1922. Je me trouvais en vacances à Bandol, en ce temps-là un port dont les marins savaient encore pêcher et les estivants se tenir tranquilles. Mon camarade de lycée, Édouard de Thuisy, lui, n'était pas de ces derniers. Chez ce descendant du sénéchal de Reims et d'une famille polonaise, la double hérédité s'exprimait, la voix des Slaves parlant souvent plus fort que celle des Germains de France. Il apportait des variantes modernes à la « roulette russe ». Parfois, il dépassait à 140 à l'heure, et par la droite, les voitures qui le précédaient sur la route (ce qui ne se faisait jamais à cette époque), laissant leurs conducteurs terrorisés comme si l'échappement libre de sa Salmson de course venait de souffler dans les trompettes du Jugement dernier. Je me trouvais à son côté, délicieusement traumatisé par cette dangereuse plaisanterie. Il en était d'autres, et je suis resté étroitement lié d'amitié avec ce compagnon issu de la Renaissance.

Cette nuit-là, nous sortions du casino de Bandol, modeste « cabanon » érigé sur un promontoire d'où les promoteurs l'ont expulsé en même temps que la poésie du lieu. Le mistral soufflait dru sous un ciel brasillant d'étoiles.

— Et si on faisait un tour dans le port ? suggéra Édouard.

La volonté de mon ami commandait toujours à la mienne, et il traduisait avec une délicatesse de grand seigneur les ordres que je me trouvais prêt à recevoir.

— Nous prenons la barque de Paul.

Il détacha la petite barque à fond plat qui contenait deux paires d'avirons, déborda en silence et dans le noir. Cinq minutes plus tard,

nous doublâmes la pointe de la jetée et tombâmes dans le lit du vent. Je ne connaissais strictement rien aux choses de la mer et trouvais que ça bougeait vraiment beaucoup. La vitesse à laquelle s'éloignait le feu rouge de la jetée m'étonna et, à travers ce mouvement, je pressentis quelque chose d'inexorable.

— C'est le mistral qui souffle de terre, précisa mon ami.

En fait, nous étions dressés vers la haute mer, de crêtes en creux de vagues écumantes. Plus nous ramions et plus le feu rouge s'éloignait. Je compris brusquement qu'il n'existait plus aucun espoir de retourner au port. Mon ami le savait aussi mais ne disait rien. Mon aviron se brisa, pourri sans doute, et je croisai les bras. L'inaction encouragea le mal au cœur qui montait en moi et le cours de mes pensées funèbres. Notre imprudence prenait toute sa dimension. Nous allions probablement chavirer d'une minute à l'autre, en pleine nuit, sur une mer déserte. Il existait un recours pour Édouard, bon nageur qui avait déjà traversé plusieurs fois la baie de Bandol. Aucun pour moi qui ne savais pas nager !

Ce qui me submergeait maintenant, c'était le regret déchirant de la vie, pourtant si belle et si bonne que j'allais perdre par ma faute. N'ayant aucune vision du sacré à travers les constructions intellectuelles des religions, mon capital-vie représentant le sacré lui-même, il n'allait plus rien me rester ! En me noyant, je ne pouvais rien détester, ni personne, ce qui m'eût facilité le passage, rien sauf moi-même, unique auteur de mon malheur. Car j'avais cumulé l'ignorance, l'imprudence, une sorte de stupidité foncière en m'embarquant dans cette barque à Charon.

Elle faisait un peu d'eau. Édouard me dit :

— Prends la boîte à conserve et vide !

En épuisant, je retrouvai un minimum de sérénité. Mais j'attendais toujours la vague qui allait culbuter la misérable embarcation. Je ne disposais d'aucune prière pour fléchir la volonté du Dieu homicide caché au fond de la nuit et de son instrument, cette eau noire que des crêtes d'argent répartissaient en collines et vallées de plus en plus difficiles à escalader ou à suivre. Dans mon ignorance, j'imaginais que ces collines deviendraient des montagnes, ces creux des abîmes, prenant de plus en plus d'altitude et de profondeur au fur et à mesure que le mistral nous pousserait vers le

large. Le feu rouge de Bandol brasillait encore faiblement au fond de la nuit et je le situais maintenant à mille années-lumière de nous, et plus inaccessible que n'importe quelle étoile.

Trois heures plus tard, Édouard ramait toujours à pleine puissance. Quand il avait commis une grave imprudence, il prenait la dimension d'un démiurge pour la réparer et y réussissait toujours. Il se comportait en force non pas aveugle mais intelligente. Je ne comprenais pas qu'en tenant le cap sur Bandol, impossible à regagner, il obtenait, avec le mistral soufflant du nord-ouest, une composante de route venant d'un quart dans l'est et qui nous permettrait peut-être de toucher un autre point de la côte.

Je ne raisonnais pas et m'enlissais dans une détresse profonde, mais sans révolte, car j'estimais la punition en train de mûrir parfaitement méritée. Par la suite, j'ai plusieurs fois frôlé la mort : en tombant à trois reprises le même jour dans la gueule d'une crevasse sur le glacier supérieur des Rouies ; en écrasant mon avion contre un mur de ferme à l'atterrissage. Mais jamais je n'ai retrouvé pareille détresse et la conscience d'un châtiment mérité. Pour une raison très simple sans doute : je n'en avais pas le temps ! Sur le glacier, je me concentrais athlétiquement pour rester accroché à la lèvre de la crevasse, en avion, pour étaler au mieux la décélération, échapper au feu. Sur mer, ne sachant pas nager, j'étais vaincu d'avance.

L'aube irisait la base du ciel en direction de Toulon. Édouard ramait depuis plus de cinq heures, et je maniais toujours ma boîte de conserve. À l'est, se dessinait l'extrême pointe du Planier que nous allions enfin toucher, sauf accident de dernière minute. Les périls diminuaient. Déjà, j'entamais une modeste action de grâces : si la mer n'a pas voulu de moi, alors moi je voudrais bien d'elle, c'est-à-dire que j'apprendrais à nager. Contrairement à bien des croyants, je devais tenir parole en moins de huit jours.

La pointe du Planier était maintenant proche. Les falaises qui la dominaient tombaient à pic sur la mer, et peut-être allait-il falloir nager en quittant la barque. Dans ma naïveté, j'imaginais pourtant que l'atterrissage ne posait pas de problèmes, comme au large, puisque Édouard se trouvait auprès de moi pour me soutenir, alors que c'est en général la terre qui offre le péril suprême dans un naufrage. Le nôtre ne posait pas de problème. Le flux et le reflux

jouèrent trois ou quatre fois avec notre barque, la rapprochant des cailloux à chaque mouvement. Une lame la souleva, la laissa retomber et je vis apparaître entre mes pieds la pointe du rocher qui venait d'en briser le fond. La croisière des innocents s'achevait. Il me suffit de descendre dans l'eau, où j'avais pied, et de marcher vers l'étroite grève.

Cette aventure banale a joué un grand rôle dans ma vie. Elle m'a démontré que les puissances cosmiques, Dieu ou la déesse Raison, n'infligent pas toujours les châtements bien mérités. Et j'ai même trouvé, par la suite, que le crédit ouvert aux hommes pour un pardon des fautes commises est largement positif.

Ainsi naissait à mes yeux un nouvel éclairage de la nature. J'en pris tout à fait conscience en tant qu'alpiniste. La découverte de la montagne au XVIIIe siècle et la littérature qui la décrivait traduisaient une vision pessimiste de ce nouvel univers. En avançant dans la connaissance de ce monde, je m'aperçus que la montagne pardonnait la plupart des fautes commises contre elle et j'en donnai mon interprétation dans *La montagne n'a pas voulu*¹. Maintenant que des milliers de plaisanciers découvrent la mer, et particulièrement la navigation traditionnelle à la voile, avec plus de bonne volonté et d'enthousiasme que d'expérience, nous voyons que si les amateurs ont multiplié les bêtises de tout ordre, l'Océan n'a pas voulu en prendre acte et leur a fait crédit. Il fallait le dire. Ce livre, résolument optimiste, s'y emploie. On y rencontre des navigateurs, que rien ne semblait pouvoir sauver, bénéficier de retournements de situation insolites, difficilement ou pas du tout explicables. Ils sont à classer dans la rubrique miracles. Il aidera, je l'espère, ceux qui sont en détresse à prouver qu'un naufrage n'est pas irréversible. Même si l'homme ne doit, heureusement, jamais devenir plus fort que la mort, du moins peut-il toujours espérer y parvenir et parfois en faire la démonstration. Cette croisière des innocents m'a conduit à une conception optimiste de l'ordre naturel et j'en ai été par la suite l'un des grands bénéficiaires. Comme animateur des auberges de la jeunesse, écrivain aussi, j'ai tenté de communiquer ce sentiment à mes contemporains et je pense avoir largement réussi quand je vois les foules de jeunes qui fuient les villes et se dirigent vers la montagne et la mer. Tout alpiniste perdu dans la tempête de neige doit savoir qu'il peut survivre et qu'il n'y a pas de « monts affreux »

ni d'« Alpe homicide », tout navigateur accroché à son bateau en perdition doit savoir aussi qu'il n'y a pas de « mer cruelle » puisque les hommes, comme les animaux, en sortirent, et qu'ils ne sont pas fatalement obligés d'y retourner sur le radeau de la *Méduse*.

2. Les naufragés revenaient du froid

Dans la nuit du 18 au 19 novembre 1905, un vieux marin de Brest qui a pris sa retraite à Saint-Malo se présente à la capitainerie du port en déclarant qu'il vient d'apercevoir une fusée rouge, tirée du large dans le nord-nord-ouest, peu après 10 heures. On le plaisante avec bienveillance. Une fusée rouge ? Et pourquoi pas un feu d'artifice comme au 14 juillet ? Depuis midi, aucun bateau n'est sorti, personne n'oserait s'aventurer hors des passes par ce temps de chien. Le vent d'est souffle en tempête, chargé de neige, le froid est particulièrement vif, la visibilité limitée à quelques mètres. Depuis le môle, les rares passants attardés n'aperçoivent même pas l'eau noire derrière l'écran de la neige qui tombe dru. En quelques heures, Saint-Malo a changé de site et va s'éveiller au fond du golfe de Botnie, sous la robe blanche de ces ports entraînés à recevoir les navires qui viennent du froid. Mais en attendant, la ville dort. Personne d'ailleurs ne prend au sérieux ce porteur de mauvaises nouvelles, réputé grand buveur, et les autorités supposent qu'il a déjà fait son plein de « lambic ² ». Et pourtant !...

Commandé par le capitaine Gregory, le vapeur *Hilda* avait appareillé de Southampton la veille, à 20 h 15. En ce temps-là, une compagnie de navigation anglaise, la London and South Western, propriétaire de ce bâtiment qui jaugeait 650 tonneaux, assurait en partie le service, maintenu de nos jours, entre l'Angleterre et la Bretagne, par les différents *ferries*. Muni d'une machine alternative un peu faiblarde, l'*Hilda* n'était pas un grand marcheur. Il ne possédait, bien entendu, ni radar ni sonar mais le capitaine Gregory les remplaçait. Depuis trente ans qu'il passait des passagers d'une côte à l'autre, il connaissait tous les courants et tous les cailloux de la

Manche aussi bien, et peut-être mieux, que ceux de son jardin. Au surplus, *l'Hilda* contenait tout le matériel indispensable pour assurer la sécurité en mer et, n'ayant qu'une confiance encore limitée dans l'équipement électrique des navires, les ingénieurs maritimes du chantier d'où celui-ci sortait avaient doublé certains postes d'éclairage par les anciennes lanternes à pétrole, en particulier dans le domaine des feux de position. Ce détail va prendre une importance considérable dans le drame qui se prépare.

À peine a-t-il affronté le large que le capitaine Gregory juge la tempête un peu rude pour ses passagers. Il transporte quelque deux cents clients parmi lesquels un important contingent de Bretons producteurs d'oignons, originaires de Roscoff. Par tradition, ces gens accompagnent leur marchandise et s'occupent de la vendre dans les villes de Cornouaille et de Grande-Bretagne. Les plus humbles d'entre eux pratiquent le porte-à-porte et s'en vont le long des rues, sac d'oignons sur l'épaule. Ils ne possèdent pas de compte en banque et les échanges internationaux restant encore, à cette époque de gens honnêtes, basés sur l'or, ils perçoivent le prix de la marchandise en pièces anglaises ou françaises. Par une méfiance paysanne naturelle, ils cachent celles-ci dans leurs chaussures et se trouvent ainsi lestés, de façon plus ou moins considérable, mais toujours suffisamment pour assurer un nouvel équilibre à un corps plongé dans l'eau et maintenu en surface par les ceintures de sauvetage de l'époque qui ne garantissent pas la station verticale comme, de nos jours, les vestes de sécurité. Ce détail a son importance.

Mais le capitaine Gregory transporte aussi des représentants de l'aristocratie anglaise, en particulier ceux qui résident à Dinard à longueur d'année, telles la vénérable Elizabeth Montier Hutchinson ou Mrs. Isabel Cavendish-Butler. Pour ne pas incommoder cette clientèle de luxe, Gregory fait donc escale aux « Aiguilles » près de l'île de Wight. Il attend. Au lieu de mollir, la tempête se renforce. La neige, déjà très dense, limite de plus en plus la visibilité. L'ennui s'installe à bord. Puis la hargne. Les marchands d'oignons se disent pressés et ils le sont sans doute, peu désireux de garder sur eux tout cet argent qu'il s'agit de remettre aux épouses. Les aristocrates le sont moins mais, Anglais, ils n'ont pas l'habitude de courber la tête devant la tempête. Gregory traduit cette hâte et joue l'opinion

générale contre la sagesse des vieux routiers de la Manche. Il appareille de nouveau tôt dans la matinée.

La visibilité est devenue pratiquement nulle. Le capitaine borde les îles Anglo-Normandes à l'estime grâce à sa vieille expérience. Le temps passe. La nuit tombe vite au mois de novembre. Gregory doit hésiter à engager son bâtiment sur les atterrages de Saint-Malo, car, en 1905, le balisage de cette côte difficile ne ressemble que de loin à ce qu'il est aujourd'hui. Le phare du Jardin manque de puissance et ne doit guère mieux briller qu'une étoile dans la tempête de neige. La tour qui signale les Portes est bien munie, elle aussi, d'un feu mais, à cette époque, comme beaucoup d'obstacles balisés, il ne s'agit encore que d'un feu de charbon produisant un simple rougeoiement et soumis au vent, à la pluie, à la neige et à un ravitaillement incertain. Celui-ci doit être éteint. Le capitaine Gregory et son état-major ayant disparu, aucun témoignage précis sur ce point ne subsiste. Mais on ne voit pas comment ce vieil officier, familier de la côte bretonne, après n'avoir pas reconnu le phare du Jardin, serait allé jeter son bâtiment sur un récif normalement signalé.

Il l'y jette à 22 heures, car il se croyait déjà dans la passe. Il tire probablement la fusée de détresse que, seul de Saint-Malo, un vieil ivrogne aurait aperçue. Mais toute la ville l'eût-elle distinguée qu'une intervention n'aurait sauvé personne, et sans doute perdu quelques marins de plus. *L'Hilda* se trouve échoué presque en face de la plage de Saint-Enogat, mais rien ne peut être tenté en sa faveur avant le lever du jour. Et sa décomposition rapide rendra la survie de ses passagers ou de ses marins très aléatoire. Il ne semblait pas posséder de cloisons étanches, car la mer se précipita par la brèche ouverte, submergea tout de suite les chaudières, qui explosèrent, cassant la coque en trois tronçons, par le travers du mât de misaine, le milieu et l'arrière de la machine. Un indescriptible affolement régnait à bord parmi les passagers qui sortaient de table ou s'étaient déjà allongés sur leur couchette. Les chaloupes ne pouvaient pratiquement être affalées depuis les porte-manteaux, du moins sur toute la longueur du tiers en poupe, *l'Hilda* donnant fortement de la bande sur bâbord, du côté du récif ; elles ne surplombaient plus que le rocher et, sur tribord, restaient bloquées par la muraille du bâtiment. Les ceintures de sauvetage ne manquaient pas. L'équipage eut le temps de les

distribuer, car, en partie posé sur le récif, *l'Hilda* maintenait son pont au-dessus de l'eau à marée basse, les mâts, échelles, haubans émergeant encore à marée haute. Mais la majorité des passagers se jetèrent à l'eau, avec ou sans ceinture de sauvetage ; l'équipage aussi, ce qui est une faute professionnelle.

Si l'extra-lucidité que confère le lambic n'éclaira, la veille, qu'un vieux marin retraité, elle ne toucha pas les Maloins et fonctionnaires de la préfecture maritime, le dimanche 19 novembre, tôt le matin, pour leur permettre de découvrir le naufrage, ce qui parle en faveur de leur sobriété. C'est le vapeur *Ada*, appartenant lui aussi à la London and South Western, qui arriva le premier sur les lieux, après avoir, la veille, ajourné son appareillage en raison de la tempête. Parvenu à la hauteur des Portes, il aperçut les mâts du *Hilda* qui, à marée haute, émergeaient de l'eau à 1/2 mille de la Tour-du-Jardin. Bientôt, les canots de Saint-Malo apparurent à leur tour et, avec une visibilité devenue meilleure, entreprirent de repêcher tout ce qui flottait encore. Mais, de ce qui flottait encore, plus rien ne vivait. Les naufragés s'en étaient allés au gré des courants, très loin parfois, munis de leur ceinture de sauvetage. Elles les maintenaient en surface, souvent dans des positions invraisemblables, mais ne les protégeaient pas du froid. Le coup de froid, sans doute unique dans l'histoire de Saint-Malo, transformait en catastrophe ce qui aurait pu ne faire que quelques victimes d'un naufrage banal.

Les vapeurs *Chateaubriand* et *Ville-de-Paimpol* assurèrent la liaison entre les Portes et le port, ramenant à chaque voyage plusieurs douzaines de cadavres repêchés, hommes, femmes et enfants. Une foule de Malouins, rassemblés sur le môle, atterrés, regardaient passer la procession de ces morts dont beaucoup portaient encore le masque de l'épouvantable surprise posé sur leur visage quand *l'Hilda* avait touché le récif et que les chaudières avaient éclaté. Les vieilles femmes en robe noire disaient des prières.

Sur d'autres points de la côte, les naufragés allaient soulever de brèves terreurs, car les gens qui s'étaient levés tard ce dimanche ne connaissaient pas encore la nouvelle. Les douaniers qui, relevant leurs camarades, progressaient sur le chemin de ronde, non loin de Saint-Cast, n'en savaient pas davantage. L'un d'eux aperçut des présences suspectes dans l'eau et pensa : « Voilà des gaillards qui

débarquent de la contrebande d'un petit bateau caché dans une crique ! On va s'occuper d'eux ! »

Puis il constata que les contrebandiers restaient sur place, au lieu de prendre pied. Ils offraient d'épaisses silhouettes dessinées par la ceinture de sauvetage qu'ils portaient autour du ventre et, au lieu de flotter dans n'importe quelle position comme d'ordinaire, ils se tenaient rigoureusement verticaux tels des épouvantails plantés dans un verger, seuls les mouvements de la mer leur infligeaient un balancement. C'étaient deux douzaines de marchands d'oignons de Roscoff que les pièces d'or cachées dans leurs souliers ou dans leurs bottes maintenaient en position verticale. D'autres gisaient, noyés, sur le pont du *Hilda* maintenant découvert, à l'étale de basse mer. D'autres pendaient dans les haubans du mât de misaine, qu'ils avaient gagné pour échapper au flot de jusant ; et ceux-là étaient morts de froid. Comment pouvait-on mourir de froid, même en hiver, sur les atterrages de Saint-Malo ? Une fois mouillés, suspendus comme des pantins aux câbles, cernés par les serpents de neige, fouaillés par le vent d'est glacé, ils s'étaient dévitalisés et, seul, un secours immédiat que le port ne pouvait donner en pleine nuit, eût été capable de les maintenir vivants.

Les sauveteurs furent obligés de grimper aux échelles encore enrobées de glace, comme si l'*Hilda* s'était perdu dans les parages du Groenland, ou d'accomplir de vraies acrobaties dans le gréement pour décrocher les corps.

Quand ils arrivèrent aux derniers mètres du mât de misaine, là où se raccordent les échelles, ils s'aperçurent que contrairement à la lampe électrique, éteinte depuis l'explosion des chaudières, la lanterne à pétrole de tête de mât brûlait toujours. Cette permanence justifiait la sagesse des ingénieurs anglais maintenant sur l'*Hilda* les anciens feux de navigation concurremment aux nouveaux. Elle justifiait aussi bien autre chose. Un groupe de naufragés s'agglutinait immédiatement sous la lanterne, rigidement agrippés aux derniers échelons et au fût du mât lui-même. Les Malouins descendirent un par un ces six hommes qui ne semblaient pas tout à fait morts. Ils furent conduits à l'hôpital de Saint-Malo, réanimés et ils expliquèrent le miracle qui faisait d'eux les seuls survivants des quelque deux cents voyageurs et marins embarqués sur l'*Hilda*.

Ils avaient grimpé dans le gréement, comme presque tous les hommes agiles mais, perdant moins de temps que d'autres à gémir et courir sur le pont, ils avaient atteint le sommet du mât de misaine avant tout le monde et s'y étaient maintenus tandis que la mer montait, noyant les autres au-dessous d'eux. Il s'agissait alors, pour les cinq producteurs d'oignons, qui s'appelaient Olivier Caroff, Paul Penn, Tanguy Caot, Louis Moustier, Louis Rozec, de survivre au vent glacé, et ils se maintinrent dans cette position critique avec le jeune matelot chauffeur anglais James Grinter.

Depuis quelques années Paul Penn suscitait la curiosité de ses voisins en essayant de chauffer une serre pour accélérer la croissance de ses oignons. Dans le subconscient de ce précurseur, l'image de la chaleur artificielle contenait la notion de vie. Or n'avait-il pas à portée de main une source de chaleur artificielle, cette lanterne à pétrole accrochée en tête de mât, trop faible, certes, pour accélérer des naissances, mais suffisamment forte pour faire reculer l'heure de la mort ? Il expliqua la conduite à tenir à ses compagnons de misère. Il s'agissait de se coller le plus possible à la lanterne et cela devait suffire pour ne pas mourir de froid... Quelqu'un objecta qu'un seul homme pouvait conserver cette position ! Le naufrage du *Hilda* débouchait donc sur une lutte au dernier vivant, avec tirage au sort pour désigner qui serait sauvé, ou un réveil brutal de la bête humaine illustrant les tragédies du radeau de la *Méduse* !

Strictement unis par leur origine, une superbe éthique vivant au ras de terre, parmi les oignons, et un gros bon sens, les cinq paysans ne firent aucune objection. Chacun profiterait de la lanterne pendant une heure puis, réchauffé, céderait sa place au suivant. On commencerait par le plus jeune, le marin anglais, qui, n'étant pas armé ou pas assez fort pour conquérir et garder pour lui-même la position de survie, n'éleva aucune objection.

Le « tour de lanterne » s'accomplit comme prévu jusqu'à l'arrivée des sauveteurs. Chacun essaya de soustraire au feu providentiel sa masse de calories en l'étreignant aussi étroitement que possible, sans toutefois se brûler, tandis que dansaient autour du mât les serpents de neige, enroulés sur eux-mêmes par le vent d'est rugissant, et que grondait sous leurs pieds la mer sombre, prête à engloutir tout homme qui lâcherait le mât ou les haubans. Ils ne lâchèrent pas et furent sauvés.

De nos jours, une catastrophe comme celle-ci, qui ferait deux cents victimes et six rescapés seulement, alimenterait des pages entières de journaux et des heures de radiophonie. Les survivants raconteraient leur vie et détailleraient leur dernière pensée. Les bénéficiaires de ce sauvetage, tout à fait insolite, ne firent aucun commentaire, se contentant d'exposer sobrement la manière dont ils avaient survécu. J'imagine qu'en bons Bretons de l'époque ils remercièrent la Sainte Vierge qui avait sauvé leur vie mais, surtout, le trésor que chacun avait dans ses chaussures. Faute de rapporter celui-ci à leur épouse, ils eussent fait connaissance, sous forme de cadavres congelés, avec le rouleau à pâtisserie. Et, du point de vue des histoires que contient ce livre, si « la mer n'a pas voulu » supprimer les derniers passagers du *Hilda*, c'est parce qu'un maraîcher de Roscoff était en train de méditer sur l'avenir des primeurs.

3. Les provocateurs

Les États-Unis d'Amérique s'affirmaient et fêtaient le centenaire de la Déclaration d'indépendance en 1876. Les Indiens, en voie de disparition, ne s'imposant plus à l'attention des soldats et des marchands de whisky, le défi américain devait trouver d'autres objectifs. Impossible pour ces « Yankees » d'oublier qu'ils descendaient de ces races qui venaient de découvrir, puis de conquérir le monde à partir de l'Europe dont eux n'étaient que les rejets. Le sens du dépassement vivait en eux et ne cessera plus de s'exprimer jusqu'à la conquête de la lune.

À la fin du XIX^e siècle, les moyens techniques manquaient, mais non l'esprit d'entreprise, le courage, la nostalgie de l'exploit. Les gens de mer peuplant la côte est, descendants de Norvégiens, Danois, Écossais, Bretons, Germains, portaient du sang de pirate et de conquérant. Il leur fallait exprimer d'une manière inédite le surcroît des forces tumultueuses qui les soulevaient et, si possible, se battre à un contre mille. Ils songeaient tout naturellement à l'océan Atlantique depuis longtemps, déjà vaincu par des équipages sportifs, mais jamais par un homme seul appartenant aux vieux pays civilisés. On ignorait en effet si les indigènes d'autres continents n'avaient pas tenté, bien avant les Blancs, de grandes traversées solitaires dans l'hémisphère Sud.

Au nord, des tentatives ont eu lieu, mais jamais elles n'ont été le fait d'un homme seul. Les équipages se sont risqués sur des embarcations de plus en plus petites. Certains réussirent à rallier l'Irlande ou l'Angleterre, d'autres disparurent, de faux Vikings trichèrent, se faisant embarquer en cours de route sur des bâtiments

normaux. Mais, pour que le défi prît toute sa dimension, il fallait qu'il fût lancé par un solitaire. Il le fut.

1876, Johnson

C'est un pêcheur de flétans qui travaille sur les bancs de Terre-Neuve depuis des années. Au cours d'une bordée à Philadelphie, quand il annonce : « Moi, je vais traverser en doris », on le prend pour un fou. C'est un sage. Lui vient de la base, comme on dirait aujourd'hui. Chaque saison de pêche le trouve régulièrement dans son doris, posant des lignes par tous les temps. Il connaît les réactions de sa barque au clapotis ou à la grande houle, sa capacité de prise en charge, sa résistance. Par expérience, il sait qu'un doris chavire parfois, mais qu'il se redresse assez facilement. Traverser l'Atlantique Nord sur cette plate de six mètres hors-tout, avec la navigation pour unique souci, lui paraît moins dangereux que de se battre pour hisser à son bord des flétans de 200 kilos et qui se défendent. À son outil quotidien, le doris classique, il ajoute un tillac, embryon de pontage qui protégera vivres et matériel et lui permettra de s'allonger à l'abri des embruns. Il grée son embarcation d'un mât facile à déplanter et à dresser à la main. Il envergue une grand-voile, un foc, une trinquette, mais encore une fortune carrée qui lui permettra de naviguer sous vent arrière, barre amarrée. Pour étaler un pareil gréement, il faut lester le bateau plat très lourdement avec des gueuses de fonte bien saisies. Johnson perd de la place mais gagne en sécurité. Il emporte quelques vêtements de mer, un peu défraîchis par la vie quotidienne sur les bancs, de la toile à voile, du filin pour gréer une ancre flottante et, enfin, eau et vivres en quantité limitée mais jugée suffisante par son expérience de pêcheur qui ne doit rien à la gastronomie. Il ne compte pas sur la pêche, car il sait très bien que le poisson reste rare en mer froide. Il emporte une petite réserve de charbon de bois pour la cuisine. Pourquoi ? Johnson sait que beaucoup de navires périssent par le feu, qu'un feu de charbon de bois se domine toujours très vite et, au surplus, il n'a pas les moyens d'acheter un réchaud à pétrole !

Pour établir sa route, il n'a, bien entendu, pas de sextant mais seulement le grand routier de l'Atlantique Nord qui ne donne pas les

fuseaux de déclinaison. Il n'oublie pas sa boussole plate et sa montre, ce genre d' « oignon » qu'on loge dans la poche de veste ou de pantalon, et un loch. Il s'agit par conséquent d'une entreprise à caractère purement artisanal, exigeant d'un solitaire des connaissances expérimentales, une qualité humaine, une vertu dont les navigateurs du XX^e siècle peuvent se priver.

Il appareille de Boston le 25 juin 1876. Traverser l'Atlantique à la voile dans le sens Amérique-Europe est rapide et sûr. Les vents dominants soufflent de l'ouest et restent portants, même s'ils virent parfois au sud-ouest et à l'ouest, pour un doris qui peut difficilement remonter au vent. Tant qu'il est sur les bancs de Terre-Neuve, le navigateur solitaire contrôle parfaitement sa route. Il craint seulement la brume, qu'il ne trouve pas. Au-delà, il fait de l'ouest avec une route estimée qui peut comporter de 15 à 30° d'erreur. Il n'utilise d'ailleurs son loch qu'une dizaine de fois, car il estime à vue l'allure de son doris. La nuit, il amène ses voiles, mouille l'ancre flottante, dérive, dort peu et mal, car il est souvent mouillé.

Treize jours de beau temps s'achèvent sur un « coup de chien » qui l'oblige à déplanter son mât et à capeyer sur l'ancre flottante. Une lame embarque, gâche le reste de son pain encore comestible, enlève une partie de son charbon de bois et inonde le reste. C'est un petit malheur. Il cuira plus rarement œufs au jambon et bouillies, bases de son alimentation avec le biscuit de mer trempé dans l'eau douce et les fruits.

Le beau temps revient et il rencontre un trois-mâts carré turc qui met en panne. Son capitaine désire le prendre à son bord. Johnson lui explique le sens de son aventure. Le Turc insiste pour l'embarquer avec son doris quitte à le larguer à 100 milles des côtes irlandaises, le laissant ainsi reprendre sa route pour qu'il bénéficie de son exploit... qui, truqué, n'existera plus. Refus. Johnson reçoit un régime de bananes et se retrouve seul.

Le 2 août, trente-huit jours après avoir quitté la Nouvelle-Ecosse, son estime le situe à 400 milles du cap Clear. L'Irlande se trouve donc à dix jours de mer. Hourra ! Mais il pleut par rafales. Un grain fouette. Le temps se gâte de plus en plus. La mer devient très grosse. Johnson a ramassé sa voilure, abattu son mât, tout saisi à bord, filé l'ancre flottante. Réfugié sous le tillac, il attend que la mer

redevienne maniable. D'énormes lames le hissent sur leurs épaules et le lâchent au fond de leurs vallées. Mais Johnson ne se laisse pas impressionner et constate que son doris s'élève avec la sûreté d'un oiseau de mer. Il suffit de prendre patience.

Vers le milieu de l'après-midi, il est en train de somnoler lorsqu'un grondement puissant l'éveille. Une longue et haute lame fonce sur le doris. Il ne se trouve plus sous le vent que masque la lame, cesse de souquer sur l'ancre flottante et tombe en travers. La lame déferle et roule le léger canot comme goujon en farine. Johnson se retrouve dans un bain verdâtre qui laisse apparaître le doris au-dessus de sa tête.

L'eau ne lui paraît pas froide mais il nage tout de même vigoureusement pour revenir en surface, car il n'a pas de gilet de sauvetage. Il émerge et aperçoit la grosse lame fuyant sous le vent.

Le *Centennial* flottait, la quille en l'air. Le naufragé pensa : rien n'est perdu. Aucune épave ne dérivait autour du canot, prouvant que matériel et vivres avaient été parfaitement saisis. Quant au doris lui-même, le remettre sur sa quille ne représentait pas un problème insoluble. Johnson en avait fait l'expérience plusieurs fois... Il oublie qu'il ne s'agit plus d'un doris ordinaire. Le tillac forme ventouse et assujettit à la lame cette coque qui reste posée sur la mer comme une carapace de tortue. À 400 milles de l'Ancien Monde, plongé dans la tempête qui continue, aveuglé par les grains, glacé par cette eau qui, tout compte fait, ne lui paraît plus aussi chaude que cela, Johnson est en perdition. Il s'est accroché à l'une des petites quilles d'échouage qui offre une prise pour les mains et il rue de toutes ses forces avec l'espoir de retourner l'embarcation. Rien à faire. Il se fatigue. Il se dit que s'il lâchait la quille, l'affaire se terminerait en très peu de temps. Après tout, les pêcheurs de flétans sont destinés à mourir en mer un jour ou l'autre...

Une intervention insolite et cosmique change le cours de ses pensées. La vieille montre, qui est toujours dans sa poche de pantalon, se met à sonner trois coups ! Elle lui donne une leçon : tant que l'estomac n'est pas rempli d'eau, le marin n'est pas vaincu. Comment renoncerait-il alors que cet « oignon » ne renonce pas, lui qui date d'une époque où les montres ne se prétendaient pas

étanches mais l'étaient tout de même, en raison de leur qualité de fabrication ?

Le doris, retourné quille en l'air, est maintenant debout à la lame. Johnson nage et ramasse l'ancre flottante. La coque retombe aussitôt en travers de la lame et se balance, situation plus favorable pour lui faire accomplir le demi-tour salvateur.

Il se demande qui, à terre, sait déplacer les objets lourds par ses propres moyens ? Question posée, réponse immédiate : les tonneliers ! Au moyen d'une corde passée autour de la barrique et sur laquelle on souque pour la déplacer. Le sauvetage s'improvise donc sur les mêmes bases artisanales que la navigation ! Johnson passe une drisse qui flottait à partir du bordé sur lequel elle restait frappée sur la coque du doris qu'elle ceinture. Les deux pieds appuyés sur les clins, renversés en arrière, il multiplie les secousses capables d'amorcer le retournement. Le temps passe. Toujours étanche, l'oignon sonne de nouveau au fond de la poche. Depuis une heure, Johnson est aux prises avec son destin. C'est long une heure, pour un homme solitaire tombé à la mer ! La coque ne bouge pas. Le marin se sent épuisé, de nouveau prêt à renoncer. Il serre les dents pour dominer le froid et le désespoir.

Mais c'est l'océan qui ne veut pas le laisser aller par le fond. Une autre déferlante s'est dressée à moins d'une encablure du doris. Elle approche du *Centennial*. Elle attaque. Elle mange de nouveau la coque, la retourne avec une facilité dérisoire pour l'abandonner, flottante, quille immergée. Dieu soit loué, le doris n'a pas accompli le tour complet. Johnson n'a plus, maintenant, qu'à vider cette baignoire dans laquelle il s'affale avec des précautions infinies.

Ce fut long, épuisant, dangereux, car la tempête continuait, d'autres lames déferlaient, fournissant une quantité d'eau de mer égale à celle qu'il venait de balancer par-dessus bord. Dans la coque asséchée, il retrouva tous les vivres gâtés, le combustible inutilisable, mais, comme il pleuvait, Johnson ne craignait pas de manquer d'eau douce.

Il jeûna cinq jours. Le vent, passé au noroît, lui permit de progresser. Il devait dire plus tard : « Ce furent cinq jours dont je n'ai pas gardé un bon souvenir ! »

Quelle modestie ! Quelle prudence dialectique ! Cinq jours passés sous la pluie, mourant de faim, portant une barbe de six semaines, les mains crevassées, privées de leurs ongles qui sont tombés à force d'humidité, avec un vent faible mais passé à l'est et, par conséquent, debout ! Le brick anglais *Alfredon* leva la punition. Son capitaine prétendait, lui aussi, embarquer le doris, non pour inviter Johnson à tricher, mais pour sauver celui qu'il considérait comme un naufragé et qui l'était véritablement. Le marin aurait peut-être renoncé si l'Anglais ne l'avait pas éclairé sur sa position et ravitaillé :

— Nous sommes à 100 milles dans le sud-ouest du cap Clear !

Quand on a couvert 2 400 milles, on ne renonce pas à liquider les 100 qui restent.

Le lendemain, nouvelle rencontre. Le *Prince Lombardo* situe le doris à 53 milles de Wexford Head, cap irlandais qui marque l'entrée du canal Saint-George. Johnson laisse porter, touche le petit port d'Abercastel le 10 août 1876, après 46 jours de mer depuis la Nouvelle-Ecosse.

On le prend d'abord pour un imposteur ou pour un fou, puis les pêcheurs lui offrent un lit chez une vieille dame. Il trouve difficilement le sommeil sur cette couche qui ne roule pas, mais s'adapte bientôt et dort trente-six heures d'affilée. Le 17 août, il rallie Liverpool avec le *Centennial*, l'embarque sur un brick qui appareille pour Boston. Le doris échoue à la grande exposition de Philadelphie, avec la photographie géante de son skipper et une affiche annonçant : « Johnson est le premier au monde qui ait traversé l'Atlantique seul à bord. »

C'est vrai, mais pour peu de temps. L'argent va, lui aussi, découvrir l'Atlantique, sous une forme sportive, naviguer dans le sillage des nouveaux Vikings. Il va donc dévaluer la notion d'exploit que Johnson protège. Ce dernier n'a pas reçu les journalistes, ne s'est pas présenté en personne au salon de Philadelphie, n'a pas répondu aux lettres d'amour. Ayant reçu une proposition d'embarquement comme chef de pêche sur les bancs de Terre-Neuve, il appareilla aussitôt, tenant le métier pour supérieur à la fortune. Quant au *Centennial*, le doris, il a disparu corps et biens, non point au large, mais à l'exposition de Philadelphie. Les visiteurs taillèrent chacun

dans son bordé, son tillac, sa quille, un petit souvenir... souvenir... souvenir...

1891, première régates transocéanique

L'argent veille à ce que rien dans le monde ne se déroule sans qu'on ait recours à son arbitrage. Les naïfs qui s'étonnent de voir la valeur d'une équipe de football déterminée par un ordinateur en forme de coffre-fort, ou les voiles des yachts de course modernes orientées par les agences de publicité, ne connaissent pas leur histoire. Tout cela est très vieux. Dans l'univers du profit, il n'y a pas de héros qui tiennent. Dès 1891, la presse américaine avait compris que la navigation dite de plaisance allait mettre en jeu des intérêts énormes.

Cette année-là, *Boston-Matin* annonce à la « une » : « Nous fondons la première régates transocéanique... 2 000 dollars au gagnant... Des prix secondaires de 800 dollars chacun seront décernés aux concurrents solitaires qui atteindraient par eux-mêmes, sans arriver premiers, les côtes d'Europe, continent ou îles Britanniques. De cette façon, tout navigateur pourra compter que son courage sera récompensé. Enfin, pour que tous, les riches comme les pauvres, puissent tenter leur chance, *Boston-Matin* prend à sa charge l'achat des vivres et instruments de navigation qui, toutefois, resteront propriété du journal en cas de non-départ ou de demi-tour. Le nombre des concurrents n'est pas limité. Que les hardis navigateurs s'inscrivent. »

Pour éviter les faux départs d'engins ridicules, ou de skippers paranoïaques, les demi-tours prématurés, une croisière de qualification est prévue : départ du vieux port le 31 mai, quel que soit le temps, parcours dans la rade déterminé par les pilotes de Boston, sortie dans le chenal Hypocrite, passage au large de Graves, tour d'Eggrock à l'est du banc de Nahant, etc.

Plus de soixante candidats, chiffre voisin de celui qu'atteint aujourd'hui la course transatlantique, engagent des bateaux allant d'une plate à voiles de 2,30 m jusqu'au luxueux yacht de 15 mètres. Après l'épreuve de qualification, une vingtaine de concurrents restent en lice. Après intervention des familles, des gendarmes et du

mauvais temps, ils ne sont plus, le 4 juin, que quatre à se présenter pour affronter la seconde éliminatoire : la traversée du golfe du Maine, soit 230 milles. Les voici trois seulement. Le skipper new-yorkais vient de dessaler à la sortie du port. Puis deux. Le jeune Allemand, non encore naturalisé, Eisenbrun, a chaviré à 10 milles de Gloucester. Restent en course Si Lawlor et Bill Andrews.

Ils prennent le départ le 21 juin. Ils barrent tous deux des voiliers assez extraordinaires. Si Lawlor s'est fait construire par son père un canot de 4,50 m baptisé *Serpent-de-Mer* comme pour annoncer l'originalité de sa voilure « à la livarde ». La grand-voile est sustentue par un espar dit « livarde » ou baleston. Ce gréement est en voie de disparition dans son pays d'origine, la Hollande. Un seul avantage : il se cargue en un instant le long du mât, ce qui présente peu d'intérêt en haute mer. Le *Mermaid* de Bill Andrews est *sister ship* du *Serpent-de-Mer* par ses dimensions. C'est un dériveur de 4,50 m lui aussi, qui pourrait faire le bonheur d'un pêcheur à la ligne. Comment peut-on risquer une traversée de l'Atlantique sur pareille coquille de noix alors que, déjà avec son doris de 6 m, Johnson paraissait avoir touché les limites du possible, se demande le public qui les voit disparaître vers l'est à l'heure du solstice d'été !

Si Lawlor s'est assigné une route par les bancs de Terre-Neuve. Ces parages froids, très fréquentés, réclament une veille constante mais offrent des vents favorables. On le signale sur le Bonnet-Flamand et quand un bâtiment le rencontre de nouveau, il a déjà parcouru 500 milles vers l'est. Nouvelle position : un trois-mâts barque le croise par 30° de longitude ouest. Le navigateur a refusé vivres et eau potable. Puis l'Amérique entière apprend qu'il vient de toucher Coverack, petit port de la Cornouailles britannique, près du cap Lizard, le 5 août. Il a couvert 2 800 milles en 45 jours, battant le record de Johnson à la cadence de 62 milles par vingt-quatre heures, allure terrible pour un si petit bateau. Si Lawlor est fatigué, modérément seulement, il a souffert, mais pas trop, il a tremblé une nuit, mais raisonnablement quand une orque l'a soulevé hors de l'eau, puis laissé retomber dans un fracas impressionnant, sans rien casser du *Serpent-de-Mer*, alors que, de nos jours, les orques crèvent les bateaux de plaisance aussi facilement que des ballons d'enfant. En somme, c'est une traversée modèle, à tout point de vue. Il a gagné les 2 000 dollars, mais *Boston-Matin* diffère l'envoi du chèque

pendant quelques semaines, supposant que Bill Andrews n'a peut-être pas donné de nouvelles pour avoir touché terre dans quelque île privée de moyens de communication.

Les semaines passent et rien ne vient troubler le silence qui s'est appesanti sur Bill Andrews. On commence à le considérer comme perdu. Ce géant blond possède cependant une solide expérience de la voile sur l'Atlantique Nord. Il l'a traversé une fois, avec son frère, sur un tout petit bateau construit par lui, quand il était facteur de pianos. Et une autre fois, avec une équipe de six. Mais seul... Il souffre de ne pouvoir dormir, se reposer « en bas ». Cela n'existe pas sur le *Mermaid*. Bill Andrews avait décidé de suivre une route plus australe que son concurrent. On venait d'apprendre qu'un vapeur anglais l'avait situé le 27 juillet à 350 milles des Açores. En neuf jours, il ne pouvait couvrir les 1 100 milles le séparant de l'Europe. Si Lawlor fut donc proclamé vainqueur et reçut le chèque de 2 000 dollars en Angleterre.

Bill Andrews n'était plus dans la course depuis que le cargo rencontré le 27 juillet lui avait révélé sa position. Il avait renoncé. Maintenant, il se laissait vivre, naviguait à la plaisance, pêchait des dorades, vivait avec la mer, prolongeant le plus possible ces vacances prises loin des U.S.A., c'est-à-dire du bruit, de la poussière, des soucis et des journalistes. Dans les 22 jours qui suivent la rencontre avec le cargo, il ne couvre que 500 milles, même pas 23 milles par vingt-quatre heures. C'est la grande évasion sur les eaux libres, par les aubes bienveillantes, les crépuscules plus brefs mais glorieux tant qu'il leur reste deux doigts de lumière dorée. Puis les petites brises se renforcèrent. Un matin, il lui sembla recevoir sur la tête un ciel noir comme une mine de charbon. Pendant la nuit, la drisse d'écoute, habituellement liée à un orteil, transmet l'alerte. La grand-voile battait furieusement. Il y crocha deux ris, envoya le tourmentin et fit route par le travers du vent qui virait au sud.

À l'aube, une mer déjà très grosse imposait la prudence. Les lames noires couraient très vite sur une grande étendue et commençaient à briser, comme les rouleaux sur une plage. Il devenait urgent de mettre en panne sur ancre flottante. Bill Andrews gardait de la toile. Beaucoup trop de toile. Il venait stupidement de penser qu'après tout, son concurrent Si Lawlor pouvait se trouver encalminé quelque

part et que ce vent du sud lui rendait ses chances de gagner la course. Il ne s'agissait pas de mollir... Ni de chavirer...

Le *Mermaid* est en train d'escalader une colline verte et noire. Il se présente mal. Bill Andrews tente de lofer. Trop tard ! Coiffé par le brisant du sommet, il coule. Le marin refait surface à côté du bateau qui roule, comme une épave, quille en l'air, au milieu de tout son chargement éparpillé et qui disparaît progressivement. Il pense : la prochaine lame redressera le canot sans difficulté grâce à la dérive. Horreur ! La dérive est rentrée dans son puits et contribue maintenant à maintenir le bateau chaviré par abaissement du centre de gravité, la voilure immergée consolidant la position inversée de la coque. Bill Andrews se laisse couler, passe au-dessous d'elle, émerge un peu rassuré, car, heureusement brisé par la pirouette, le grément a disparu ainsi que le pontage de proue. Reste la dérive. Il se hisse, non sans difficulté, sur la quille du *Mermaid* et réfléchit aux moyens d'extraire cette dérive de son puits. Saillant normalement d'un mètre à la verticale, elle fournirait un bras de levier et un contrepoids capables de faire basculer le bateau avec l'aide d'une lame bien orientée. Justement, le vent était en train de virer cap pour cap. Il reprit plein nord dans la bonne direction. Parfait ! Mais comment sortir la dérive de son puits ? Bill Andrews savait maintenant que ce n'était pas les 2 000 dollars de la course qui dépendraient de la réussite ou de l'échec de l'opération mais la vie elle-même du navigateur. Combien de temps tiendrait-il, à cheval sur la coque, si la tempête persistait ? Et même si le vent tombait, quel bateau le découvrirait-il à temps pour l'empêcher de mourir de soif, d'insomnie ou de folie ? Et même, qui le découvrirait jamais ?

Il réfléchit et calcula son affaire. La plaque de la dérive émergeait suffisamment du puits pour se laisser solidement empoigner par les mains. Il la saisit, rassembla toutes les forces qui lui restaient, pas grand-chose en vérité, car il barbotait depuis deux heures. La plaque, qui pesait près de 100 kilos, bougea, émergea, progressa jusqu'à reprendre sa position normale. Cela ne suffisait pas, encore fallait-il la claveter sous peine de la voir retomber dans son puits. Il ne pouvait la maintenir ainsi en attendant que le *Mermaid* accomplît le demi-tour salvateur. Il lui faudrait bientôt tout lâcher ! La chance intervint. Le taquet de bois qu'il avait disposé dans le puits pour ne pas se fatiguer à fabriquer une vraie clavette, joua. Il entendit : clac !

La dérive ne retomba pas dans le puits. Il ne perdit pas une seconde, de peur que le taquet ne lâchât avant que le *Mermaid* eût basculé dans le bon sens. Une lame l'aida. Épuisé, mais ébloui par sa bonne fortune, Bill Andrews, comme Johnson avant lui, se jeta dans sa baignoire et se mit à la vider sans précautions, car, grâce à sa dérive, et privé de mâture, le *Mermaid* ne risquait pas de chavirer. Mais il avait exagéré dans son exercice de dépouillement. Rien ne restait à bord. Pas un bout, pas un morceau de toile, pas un biscuit de mer, pas une goutte d'eau. Sauf nouveau coup de chance, Bill Andrews était condamné à mort. Mais l'océan ne voulut pas le laisser seul sur l'étendue verte et maintenant tiède. Qu'un bateau pût apercevoir un canot de 4,50 m démâté, pris entre deux lames et portant un naufragé dépourvu de tout matériel de signalisation, prostré au point de ne pas tenter d'agiter un mouchoir, tenait du miracle. Le cargo *Ebruz* le réalisa, découvrant, cinq jours après le naufrage, Bill Andrews couché au fond de sa coque, inconscient, mourant de faim et de soif. Quand il fut revenu à la vie sur le pont du bateau, il cria :

— Jamais plus je ne me lancerai dans un truc pareil !

On dit ça ! Trois ans plus tard, en 1894, décidé à prendre une revanche sur son échec dans la course transocéanique, l'honorable facteur de pianos construisit un bateau aussi absurde, mais aussi admirablement figolé que le précédent. Toujours 4,50 m mais, cette fois, entièrement ponté, comme un kayak. Il le mit à l'eau au sud de New York, sur une plage d'Atlantic City, appareilla pour sa quatrième traversée de l'Atlantique, deux en équipe, deux en solitaire. Après une navigation sans histoire, cinquante-huit jours plus tard, il touchait Palos de Moguer, en Espagne.

De Palos de Moguer,

*Routiers et capitaines partaient,
Ivres d'un rêve héroïque et brutal...*

Cette fois, c'était un Viking pacifique qui revenait au port d'attache des grandes aventures.

1896, Harvo et Samuelson

En principe, je retiens seulement les aventures des navigateurs solitaires qui survécurent aux provocations commises par eux. Lorsqu'ils se mettent à deux pour tenter l'absurde ou l'impossible, l'affaire perd du relief. Mais, comme il ne s'agit plus maintenant de performances à la voile et plutôt d'un retour volontaire au temps des galères, l'optique s'élargit. Se mettre à deux pour traverser l'Atlantique à l'aviron apparaît encore plus stupéfiant que de rester seul pour barrer un voilier avec des vents presque toujours portants.

Harvo et Samuelson sont d'ascendance norvégienne mais citoyens américains. Savaient-ils qu'aux temps anciens leurs ancêtres traversèrent maintes fois l'Atlantique à la rame ? C'est peu probable. Mais ils devinaient que la surpuissance des Vikings vivait en eux, qu'elle ne vieillissait pas puisqu'ils projetaient spontanément de répéter leurs exploits. Pourquoi ? Au départ, il s'agissait sans doute d'un rêve grandiose, d'un appel profond de leur race au dépassement mais, très vite, le dieu dollar va les prendre en charge. C'est un certain Richard K. Fox, éditeur du périodique *Police Gazette*, qui fait connaître le projet. Sans doute compte-t-il exploiter ce qui promet de s'achever par un « beau suicide » et fournir ainsi de la matière première aux « mass media » de ce temps. Mais Harvo et Samuelson mordent à l'hameçon et pensent que l'exploit leur donnera la fortune. M. Fox les encourage dans ce rêve. Les deux Norvégiens sont simples et naïfs, comme tous les vrais marins. Ils ont pêché le flétan pendant des années. Harvo est breveté navigateur et pilote du Channel à New York. Le marchand de crimes en tout genre leur fait cadeau d'une baleinière de 5,40 m, non pontée mais pourvue de caissons étanches avec cinq paires d'avirons. Les deux marins chargent deux mois de vivres, deux cents litres d'eau, sextant, montre, compas, ancre flottante mais ni mât ni voiles de secours ou gouvernail, pour que leur performance de rameurs ne puisse se voir contestée.

Ils appareillent de Sandy Hook le 6 juin 1896, à 17 heures. Bénis par leur manager, Richard K. Fox. Il a déjà donné son nom à la baleinière. Poussée par un fort courant, elle disparaît très vite aux yeux de la foule. Cinq jours plus tard, un trois-mâts barque la repère à 300 milles au large. Les galériens progressent donc à la vitesse

stupéfiante de 60 milles par vingt-quatre heures. C'est qu'après des années passées dans les doris, leur nage est devenue aussi régulière que la rotation d'un moteur. Elle est un peu courte, comme sur les bancs, 35 coups d'aviron à la minute, pénible parce qu'en mer il faut nager très haut. Par vent portant de force moyenne, chaque coup de rame pousse la baleinière d'une brasse, soit à peu près 2,30 m, et de la moitié par vent debout de force égale. Mais de tels vents se rencontrent rarement au cours d'une traversée Amérique-Europe et la moyenne pour un coup de rame s'établit à 2 m. Ils ont très bien calculé leur affaire. Ils progressent vers l'est à raison de 70 m/minute, 100 kilomètres en vingt-quatre heures, soit 54 milles. La traversée de 3 250 milles réclamera donc plus ou moins 60 jours d'efforts.

Mais quels efforts ! De 8 heures à 20 heures, ils nagent ensemble avec deux paires d'avirons, marquant des pauses de 1 h 30 chacune pour les repas. Quand la journée s'achève, l'un nage et l'autre dort, roulé dans son manteau au fond de la coque qui ne comporte aucune protection. Les quarts de nuit vont de 20 heures à 23 heures, puis 23 heures à 2 heures, 2 heures à 4 h 30 et enfin 4 h 30 à 7 heures. Réveil du rameur et pause commune pour le petit déjeuner jusqu'à 8 heures. Pour atteindre l'Europe ils devront donner un peu plus de 3 millions de coups de rame ! Déjà, la peau de leurs mains disparaît et les paumes saignent. Ils doivent les entourer de chiffons. Le réchaud à pétrole qu'ils avaient embarqué ne marche pas. Ils gobent donc leurs œufs crus, mâchent du biscuit de mer détrempé et même les grains de riz, impossibles à cuire.

Sur la route qu'ils ont choisie, de nombreux bateaux constituent une tentation permanente. Chaque capitaine veut recueillir son « naufragé ». Ils doivent expliquer toute l'affaire, se battre presque pour repartir. Ce qui fut offert une seule fois à Bombard se présente souvent ici, à bord des goélettes *Jessie* et *Leader*, puis du vapeur allemand *Fuerst Bismarck*, où ils sont bien accueillis et régalez d'un repas chaud.

— À nager !

Les voilà repartis vers l'est. Le plus pénible, peut-être, à part les repas froids et les nuits dans des vêtements trempés, c'est de tenir correctement le canot à la lame. Il ne bénéficie pas de la rectitude

relative de route d'un voilier. Si le vent ne se trouve pas exactement debout, il s'agit de haler plus fort sur l'aviron sous le vent pour aborder correctement la lame suivante. C'est pire au vent arrière, car le canot embarde fréquemment et il s'agit de le redresser par à-coups. Surveiller le compas placé à l'arrière est une sujétion pénible pour deux rameurs. Mais, par leur expérience, leur volonté de puissance mise au service d'un idéal trouble où la grandeur de l'exploit se marie avec l'ambition de faire fortune grâce à lui, ils se situent au-delà du bien et du mal.

Le temps reste très maniable jusqu'au 7 juillet, mais un vent contraire, rare sur l'Atlantique Nord, freine leur avance.

Tout change à partir de cette date. Le vent vire à l'ouest et se renforce. Hisser un peu de toile leur ferait la partie belle. C'est impossible. À la rame, mal défendue sur l'arrière, la baleinière embarque un peu. Harvo écope. Samuelson rame pour maintenir le canot à la lame. Puis la mer forcit et ils mettent en cape avec l'ancre flottante. Rien de mieux à tenter que rattraper les heures de sommeil perdues pendant les quarts de nage nocturne. Le 9 juillet, ils se couchent tous les deux au fond de leur barque, non sans avoir, méfiants, passé les ceintures de sauvetage et frappé des sauvegardes. Ils tentent de dormir sous la douche incessante des embruns, malgré la danse irrégulière du canot. La mer forcit et atteint le niveau tempête. Le point critique de confrontation entre petite embarcation et grosse déferlante est touché, puis dépassé ainsi qu'il le fut pour les canots correspondants de Johnson ou de Bill Andrews. Comme eux, et presque exactement dans les mêmes conditions, ils sont débarqués et la baleinière coiffe les lames, quille en l'air. Avec une différence, c'est que les sauvegardes mises en place les empêchent de s'éloigner du bateau, que les ceintures leur permettront de flotter sans efforts et de survivre théoriquement plusieurs jours.

En fait, leur situation est aussi mauvaise que celle de leurs prédécesseurs. Naufrager au milieu de l'Atlantique avec une embarcation misérable et peu de matériel de sauvetage interdit pratiquement tout espoir de survivre. Cependant, ils prennent leur temps et attendent cinq heures que le vent mollisse pour retourner la baleinière. C'est plus facile pour deux hommes que pour un seul et ils y parviennent sans dépenser autant de forces ou d'imagination que Johnson et Andrews. Une paire d'avirons, la plus neuve, et une partie

des vivres ont été perdus. Ils attendent encore pendant cinq jours que l'océan s'apaise, puis le beau temps revient.

— À nager !

Ils ont repris leur route en direction de l'est. Le 15 juillet, rencontre du trois-mâts barque norvégien *Zito*. On les accueille à bord comme des frères. On leur sert le premier repas chaud qu'ils aient dégusté depuis longtemps, mais ils refusent d'interrompre la pénible navigation dès que le capitaine annonce leur position. Rien à voir avec l'encouragement que reçut Johnson parvenu à 100 milles de l'Irlande. Il leur faut constater qu'après 39 jours de navigation, ils sont seulement à la moitié du parcours, très en retard sur le tableau de marche fixé au départ : l'Atlantique Nord à la rame en 60 jours.

Séchés, réconfortés, somptueusement ravitaillés, bien que les Norvégiens du bateau n'aient pas réussi à leur dénicher un réchaud en état de marche, Harvo et Samuelson tentent de rattraper le temps perdu. Comment améliorer la cadence ? En augmentant le nombre de coups de rame ? En souquant plus fort ? Impossible pour deux hommes qui rament depuis tant d'années au niveau d'une cadence idéale. Elle est entrée et se maintient en eux aux mêmes rythme et volume que l'air qu'ils respirent. Eh bien, ils supprimeront l'heure de repos dont ils disposaient après chaque repas ! Ces étonnants galériens élèvent ainsi leur marque journalière à 65 milles au lieu de 60 ! La baleinière vole sur les flots !

Le 24 juillet, un autre norvégien, *l'Eugen*, les situe à 400 milles seulement des îles Scilly qui se trouvent à la pointe de la Cornouailles britannique. Le samedi 1^{er} août, ils touchent terre, vainqueurs après avoir traversé l'Atlantique à la rame en 54 jours au lieu des 60 prévus ! Mais, aux premiers curieux qui les interrogèrent, ils pouvaient répondre, comme Saint-Exupéry échappé de la Cordillère des Andes : « Ce que nous avons fait, aucune bête au monde n'aurait voulu le faire. »

Aucun homme ne l'avait fait avant eux. L'océan n'avait pas voulu interrompre cette formidable démonstration d'énergie et de courage. La terre et la foule vont se montrer plus hostiles. Les deux grands naïfs pensent que, maintenant, la fortune les attend d'abord au Havre. Après un bref repos, ils repartent et traversent la Manche. Bien briquée, la baleinière est exposée sur un quai. Foule

enthousiaste. Beaucoup de monde pour un port encore modeste. Beaucoup de monde... et peu d'argent ! Les sous qui tombent dans la sébile des marins représentent peu de dollars. Au bout de quelques jours les curieux disparaissent. Un journaliste leur dit : « Allez à Paris ! » Ils remontent la Seine, toujours en nageant, et plus fort que jamais. La presse parle d'eux comme il convient. Mais les Parisiens ne situent pas leur performance à son échelle grandiose au point d'ouvrir largement leur bourse. Ils ont beau « faire la manche », la recette couvre tout juste les frais d'hôtel. Même échec à Londres. Ils espèrent connaître meilleure fortune à Oslo et se trompent. Les Norvégiens les chassent presque, en leur reprochant d'avoir ressuscité une performance de Vikings sous pavillon américain et en tant que fils du pays, d'avoir trahi son histoire !

Décidément, leur gloire refusait de se monnayer. Mais, tout de même, aux États-Unis... Un vapeur les y ramena. À bord, ils pensèrent que Richard K. Fox, leur manager, avait préparé la publicité. C'était son métier. Les dollars allaient pleuvoir comme les grains du 9 juillet ; eux allaient nager dans l'opulence comme dans la grande houle autour de leur barque chavirée. Mais, sur le quai, personne ne les attendait. Les bureaux du magazine *Police Gazette* étaient en effervescence. Une femme venait de jeter ses trois enfants par la fenêtre et, bien que préparant un numéro spécial, Richard K. Fox les reçut après les avoir fait attendre dans l'antichambre de son bureau.

— Vous êtes restés bien longtemps en Europe ! leur dit-il.

Puis il leur offrit un cigare et les poussa vers la porte.

Harvo retrouvera son poste de pilote sur le Channel new-yorkais, Samuelson son travail de pêcheur de flétans sur les bancs de Terre-Neuve. Leur exploit restait ainsi, malgré eux, un geste de Vikings que rien ne venait salir. L'un et l'autre mourront dans leur lit. Samuelson disparaîtra le dernier, en 1946, dans un asile norvégien pour vieillards.

1928, capitaine Franz Römer

En 1928, les Vikings, ressuscités sous passeport américain, s'intéressent moins à l'océan qu'à l'espace. Lindbergh aussi vient de Thulé. Risquer sa vie sur une embarcation « pour l'amour de Dieu », comme Johnson, ou du dollar, comme Harvo et Samuelson, est passé de mode. On commence à désacraliser le naufrage. Sur la toile de fond d'un romantisme attardé vivait encore une « mer cruelle », tout comme des « monts affreux », le Hollandais volant naviguait encore, un « grand passage » s'ouvrait sur l'autre monde au sud du cap Horn, tout naufrage s'achevait sur le radeau de la *Méduse*. Cependant, l'idée qu'un navigateur pouvait perdre son bâtiment et lui survivre presque à coup sur se renforçait et les marins bretons apprenaient tous à nager. L'engin de sauvetage, vieux comme le monde, se perfectionnait. Le « naufragé volontaire », coup de génie dialectique du docteur Bombard, allait bientôt sortir des eaux, apportant au monde un optimisme peut-être aussi exagéré que le pessimisme d'autrefois alors que, vingt-cinq ans plus tôt, la technique du sauvetage avait animé l'esprit d'une performance sans égale dans l'histoire de la navigation : la traversée de l'Atlantique en kayak !

En 1927, un capitaine allemand de la Hamburg Amerika Linie posa en principe que tout naufragé devait disposer d'un canot démontable, capable de naviguer, et emporter suffisamment d'eau et de vivres pour atterrir n'importe où. Franz Römer s'offrit pour en effectuer la démonstration. Il ne prouva rien du tout, mais le caractère sérieux du projet explosa à travers une performance surhumaine.

Ce capitaine expérimenté choisit donc le kayak qui, par sa nature même, niait le sérieux de l'expérience. Utilisé, et sans doute créé, par les Esquimaux, le kayak primitif se composait d'un squelette en bois habillé de peaux de phoque. À l'échelle moderne, la carcasse est devenue démontable et entre dans une enveloppe en toile caoutchoutée. Stockés à bord d'un bâtiment en difficulté, les kayaks exigeraient, pour armer leur carcasse et l'introduire dans la peau, plus de temps que le navire ne mettrait à se perdre corps et biens. Ce canot à fond plat, instable par nature, se retourne aussi facilement qu'il se redresse pour qui sait pratiquer l'esquimautage. Quand son skipper se retrouve, la tête en bas, immergé, il lui suffit de prendre appui sur un côté de la pagaie double pour se retrouver la tête en

l'air, sans avoir embarqué une goutte d'eau, à condition que la toile de pont et le manchon du trou d'homme soient parfaitement ajustés. Esquimauter, cela s'apprend en rivière, pas sur un bâtiment en perdition. Un naufragé confié au kayak est donc perdu dès qu'il aborde par le travers toute lame un peu importante.

Le navigateur solitaire qui appareille le 10 juin 1928 du cap Saint-Vincent, au sud de Lisbonne, n'aurait jamais dû atteindre même les Canaries. Franz Römer sait probablement esquimauter, mais ne le peut. Une fois chaviré avec son kayak, voiles et mât immergés, il doit se laisser couler, revenir en surface, redresser l'embarcation en agissant de l'extérieur, tâche toujours difficile, probablement impossible avec le gréement et le poids très élevé de son kayak. Celui-ci se trouve en effet à la limite du rapport poids-tonnage autorisé par Keppler, son constructeur.

Römer ne prétend pas effectuer une démonstration de diététique spéciale comme Bombard, mais il lui faut calculer au plus juste. Il embarque 250 litres d'eau potable pour trois mois de navigation sans escale à partir des Canaries, 220 kg de viande en conserve, légumes, pâtes, biscuits de mer, fruits. Avec les emballages métalliques soudés, le réchaud à pétrole et ses 25 litres de combustible, deux voiles de rechange, le matériel de navigation, l'homme, au maximum de ses réserves de graisse, étant compté pour 100 kg, le kayak escamote presque sa ligne de flottaison. Théoriquement, s'il chavire – et l'Histoire montre que tous les petits bateaux ont chaviré au moins une fois en traversant l'Atlantique – Römer est perdu ou livré à la dérive avec son gilet de sauvetage, ce qui ramène à zéro la valeur de l'expérience kayak engin de sauvetage.

Le capitaine Römer devait savoir tout cela alors que les côtes du Portugal s'effaçaient dans la brume de chaleur. Champion d'une cause qui se voulait scientifique et ne l'était point, peut-être dissimulait-il un ferme propos qui n'osait pas dire son nom : le défi que l'homme se lançait à lui-même en vue d'accélérer l'évolution vers le surhumain. Si telle était la raison profonde de sa navigation, cet Allemand ne s'était jamais fait connaître comme disciple de Nietzsche, ni comme membre d'une société de pensée hitlérienne ou autre. Affrontait-il seulement un risque dit « sportif » ? Son kayak s'appelait bien *Deutsche Sport* mais le seul alibi du sport nous paraît

bien léger pour affronter une mort presque certaine. Römer n'a pas laissé de témoignage sur ce point.

En onze jours de navigation il atteint Las Palmas, sans avoir chaviré une seule fois, et c'est déjà un miracle. Mais il a découvert d'autres périls qui vont ajouter au caractère terrible de l'aventure : la menace de mort par insomnie, la destruction biologique de la partie inférieure de son corps.

Quand il est à la barre du *Deutsche Sport*, assis, les jambes repliées parce que ses pieds butent contre le matériel arrimé devant eux, la cheminée de toile caoutchoutée plus ou moins assujettie à la taille, Römer ne peut s'allonger ni de jour ni de nuit. Il ne se repose donc pas et ne dort pas normalement. Ses jambes, ses cuisses, tout le bas de son corps sont plongés dans l'eau dès que le kayak embarque tant soit peu, le pont en toile caoutchoutée n'est pas étanche. La pompe d'épuisement actionnée au pied marche mal dès le début. Römer doit parer à cette déficience à l'aide d'une boîte de conserve vide qui contient quatre litres. L'étroitesse du canot est telle, 95 cm pour six mètres hors-tout, que la boîte passe difficilement entre sa cuisse et le bordé lorsqu'il la ramène pour la vider. En fait, le canot n'est jamais sec, car il ne peut être aéré que par le trou d'homme muni de son manchon, 88 cm de diamètre seulement, toujours clos dès que la mer forçait tant soit peu. La chair se trouve donc plongée dans le pire des environnements. Presque immédiatement apparaissent des furoncles et autres affections de l'épiderme ; la moindre plaie ne guérit plus.

S'endormir par un vent de forces 5 ou 6 revient à chavirer en abordant une lame un peu vicieuse. Une veille permanente s'impose, mais un homme normal peut-il la maintenir pendant trois mois ? Römer va trouver un compromis qu'on peut estimer génial. Dès que le kayak commence à monter à la lame, dans une position correcte, l'Allemand s'endort pour dix à vingt secondes, se réveille une fois la crête dépassée et manœuvre pour attaquer la lame suivante. Il barre au pied à l'aide d'un palonnier et garde les écoutes de ses voiles à portée de la main.

Deutsche Sport est gréé en yawl avec une surface totale de 5 m² de toile. Si l'on s'en tient aux règles qui régissaient les grands cap-horniers de la maison Bordes au début du siècle – un mètre carré de

toile par tonne de fret – le kayak apparaît terriblement survoilé avec son fret de 600 kg. Mais les règles ne sont pas les mêmes. Sans quille ni dérive, ce voilier lilliputien ne tolère que le vent arrière, et par petit temps.

Celui-ci permet à Römer de dormir plus d'une minute d'affilée, mais toujours en position assise. Traverser l'Atlantique dans ces conditions représente peut-être un exploit nautique, mais c'est certainement une performance biologiquement fondée. Tout le monde sait qu'une veille prolongée de plusieurs semaines entraîne un état hallucinatoire, la folie et la mort. Römer traversera l'Atlantique sans devenir fou. D'aucuns diront peut-être qu'il l'était déjà au départ...

Les hallucinations apparaissent déjà à l'approche des îles Canaries. C'est la nuit. Römer navigue, tendu par la nécessité de reconnaître les amers et de les identifier. Faible visibilité. Et tout à coup, il entend une voix qui lui répète, en anglais :

— Ne fais plus de sud-ouest... fais du sud... Ne fais plus de sud-ouest... fais du sud...

En tenant son cap initial, il allait effectivement passer entre les Canaries et Juby, se perdre peut-être sur la côte africaine. Mais il s'étonne et se demande, du moins le prétendra-t-il plus tard en évoquant ses souvenirs : « Pourquoi ce capitaine me parlait-il en anglais, puisque je suis allemand ? »

En vue de l'archipel, il tombe sous le vent d'une île et le *Deutsche Sport* est tellement sensible à toute rupture de poussée qu'il manque chavirer. Römer termine son approche à la pagaie. Il semble que ce début de croisière témoigne en faveur du kayak contre le canot pneumatique gonflable qui, déjà, prétend s'imposer. Il a couvert le parcours cap Saint-Vincent-Canaries, 520 milles, en onze jours, soit une moyenne de 47 milles par vingt-quatre heures, vitesse fort honorable avec un gréement comportant cinq mètres carrés de toile, alors qu'en 1952 Bombard mettra douze jours pour aller avec son canot pneumatique de Casablanca aux Canaries, parcours plus réduit. Mais la suite de la croisière va démentir ce résultat.

À Las Palmas, le téméraire navigateur gratte la coque du *Deutsche Sport*, couverte de coquillages, ravitaille en eau potable, achète quelques fruits, dort quarante-huit heures d'affilée, reprend sa

pagaie le troisième jour et appareille pour les Antilles. En 98 jours, il va couvrir 2 730 milles, sans escale, et atteindre Saint-Thomas le 31 août 1928. Chose incroyable, il n'a rien à signaler ! Il ne s'est pas une seule fois présenté à la lame par le travers. Faut-il admirer la clémence de l'océan ou l'habileté du marin ? Rien à signaler, à part deux incidents : la toile de pont crevée par une déferlante, le réchaud à pétrole qui, tenu, comme à l'accoutumée, entre ses mollets pour assurer sa stabilité pendant l'usage, a pris feu subitement. Römer a jeté l'engin par-dessus bord, sauvant ainsi le bateau, mais sans pouvoir éviter une brûlure profonde des cuisses qui ne guériront pas avant les Antilles. Cet homme qui, désormais, ne peut prendre ses repas que crus, qui ne peut ni se reposer ni dormir, qui doit pagayer douze heures par jour pour aider sa voilure, vider son bateau avec une boîte de conserve, assis dans un bain de vapeur permanent qui le transforme en écorché vif jusqu'à la ceinture, ce fou surhumain va réussir sa traversée de l'Atlantique ! En 98 jours, au lieu de se noyer 98 fois, il sera maintenu vivant par 98 miracles.

Sa démonstration cependant ne vaut rien. Ce n'est pas parce que l'océan n'a pas voulu envoyer Römer et son kayak par le fond que le miracle doit se reproduire en faveur de dix mille naufragés juchés sur d'autres kayaks. Il a joué le kayak apte à naviguer contre le canot pneumatique capable seulement de dériver, mais il a mis 98 jours pour accomplir une traversée égale à celle que Bombard réussira sur *l'Hérétique* en 64 jours 1/2 seulement, avec une voile de canoë à peu près semblable à celle du *Deutsche Sport*.

Parti de Las Palmas le 3 juin, Römer touche terre à Saint-Thomas le 31 août. Il débarque de son kayak et marche à quatre pattes vers les autorités du port, sans réussir à déployer son corps martyrisé, plié en deux, rigidifié par un trimestre de station assise, les plaies de ses cuisses non cicatrisées, le bas du corps dans un état lamentable, couvert de furoncles. Mais il a gardé un excellent moral et se présente au gouverneur :

— Sir, vous recevez une momie flottante.

Le gouverneur américain l'envoie à l'hôpital, où il va rester quelques semaines et faire une cure de sommeil.

Au début du mois d'octobre, le voici complètement rétabli et se préparant à reprendre la mer pour accomplir la troisième étape de sa

croisière, rallier New York, avec une escale prévue à Porto-Rico. Il prend congé du gouverneur qui, profondément impressionné par le caractère surhumain de la performance accomplie, lui a conféré la décoration que les États-Unis viennent d'attribuer à Charles Lindbergh pour son vol solitaire de New York à Paris, sur monoplane Ryan, monomoteur.

1955, Hannes Lindemann

Au fur et à mesure que le temps passe, les rapports entre l'homme et l'océan prennent un caractère de plus en plus technique. Prouver la supériorité d'un gréement sur un autre engage les amateurs à faire le tour du monde et les controverses diététiques transforment les médecins en apôtres des navigations barbares.

Après avoir étudié la pédiatrie dans un hôpital privé de Hambourg, le docteur Hannes Lindemann partit pour travailler en Afrique du Nord, puis au Libéria. C'est à Casablanca qu'il trouva son chemin de Damas en conversant avec « un théoricien de la survie en mer ». Il n'indique pas son nom mais le trouve « volubile ». Il s'agit probablement de Bombard. Ils se heurtèrent sur un point : le naufragé doit-il ou non boire de l'eau de mer ? Bombard se montre positif. Lindemann doute et décide, tout simplement, pour se faire une opinion, de traverser l'Atlantique seul, comme son confrère.

Au Libéria, il achète d'abord un kapokier, arbre géant, appelé là-bas *cotton wood*, pour s'y faire creuser une pirogue. Le sorcier local décrète un arrêt de travail pour sa tribu, les esprits de la forêt exigeant le sacrifice d'une vie humaine pour tout arbre abattu ! Une autre tribu, laïque celle-ci, accepte de travailler mais, quand elle se met à l'œuvre, les parasites ont déjà mangé la future pirogue. Lindemann achète donc un canot d'occasion. C'est un modèle krou : 7,40 m hors-tout par 0,76, comprenant une quille de 3,50 par 13 et lesté avec 120 kg de plomb. Il est un peu mangé aux mites forestières lui aussi mais, en l'enrobant de fibre de verre, il devient un esquif très acceptable. Lindemann le dote de bourrelets en liège, collés à la flottaison pour parer au roulis, d'un pont en contre-plaqué le couvrant de bout en bout, avec une écoutille à l'avant du mât et un trou d'homme à l'arrière pour le barreur. Des bidons nichés derrière

des cloisons de proue et de poupe le rendent insubmersible. Mât en bois de fer, gui en bois de cambale rouge, plus dur que l'acajou. Lindemann grée un foc de 3 m², un foc ballon de 6 m³, une grand-voile de 8 m². La pirogue est baptisée *Libéria II* et le pédiatre prend le départ pour une croisière d'essai. Quand il passe devant la résidence du président de la République, ses amis, qui le saluent depuis la terrasse, disent entre eux :

— Tout de même, il aurait dû choisir un plus beau cercueil !

Et ils lui crient :

— Docteur, nous prions pour vous !

Le vrai départ a lieu de Porto, qu'il quitte sans une goutte d'eau potable à bord. Escale à Casablanca. Les 450 milles ont été couverts en huit jours. Escale à Mogador, puis à Villa Cisneros. Il flâne, peut-être parce qu'il ne veut pas se lancer dans la grande traversée avant de savoir s'il convient ou non de prendre un risque physiologique en buvant exclusivement de l'eau de mer. Mais peut-être se sent-il plus proche de son compatriote Franz Römer que du médecin français et désireux de renouveler sa performance sur une embarcation très voisine de la sienne. Pirogue indigène contre kayak ! Sans doute, car, dès Las Palmas, il laisse tomber son jugement sur l'eau de mer en écrivant à des amis : « Depuis des millénaires, l'humanité savait qu'on ne pouvait pas boire d'eau de mer. Puis, un beau jour, tous les journaux d'Europe publièrent le contraire d'après les affirmations d'un chercheur nullement qualifié du point de vue technique : à la condition que les tissus ne fussent pas desséchés. Mais on ne disait pas en quelle quantité et pendant combien de temps. Bien entendu, on peut boire de l'eau de mer comme on peut absorber du poison, c'est une question de quantité, mais c'est un crime que de recommander aux naufragés de le faire. »

Il appareille de Las Palmas le 25 octobre 1955 avec quatre bonbonnes d'eau... minérale, 10 litres de vin, et aussi un lot de boîtes de lait et de jus de fruit. C'est peu mais il pense trouver le complément de liquide dans les fruits et le poisson qu'il compte pêcher.

Au 6^{ème} jour de navigation, il n'est pas encore entré dans les alizés. La pirogue se comporte à peu près comme le kayak de Römer. Dès

que la mer forcit, Lindemann ne peut plus lâcher la barre. Le franc-bord, peu élevé, laisse entrer beaucoup d'eau et il doit écoper toutes les heures. En revanche, une différence essentielle modifie complètement le caractère de l'expédition. L'homme peut dormir sous le mince pontage de contre-plaqué, allongé, les épaules étroitement tenues par les parois incurvées de la coque, couché sur un matelas pneumatique.

Il peut satisfaire normalement son besoin de sommeil, après avoir amené toute la toile et gréé son ancre flottante. Et, malgré ces pauses nocturnes, il progresse plus vite que Römer.

Le 18^{ème} jour, le vent saute au nord-ouest et devient très dangereux pour la petite embarcation. Lindemann doit jeter par-dessus bord les mandarines et les pommes pourries qui lui restent. Il n'a presque rien bu jusqu'ici, vivant sur son stock de fruits et 300 g de viande en conserve chaque jour. Il va régler désormais sa réhydratation par une consommation de 400 g de lait, 700 cm³ d'eau minérale mélangée à 200 g de vin rouge par vingt-quatre heures. Apport de vitamines quotidiennement assuré par un oignon de la grosseur du poing. Une fois par semaine, une livre de miel d'abeille absorbée à 9 heures et 16 heures facilite les fonctions intestinales.

Le 23^{ème} jour, il est doublé par le yacht *Bernina* qui le hèle, propose son assistance, confirme la position et poursuit sa route. Il est escorté par des phaétons qui font « jiep, jiep ». Le requin-tigre, superbe animal d'au moins trois mètres de long, qui l'accompagnait au début, a disparu, mais un autre prend la relève et, maladroit ou facétieux, casse une drosse en heurtant le gouvernail. Ce sera l'unique avarie de la croisière, et facilement réparable ! Lindemann rencontre quelques baleines naviguant au loin.

L'alizé l'a repris en charge au 32^{ème} jour de navigation et à 500 milles du cap Vert, mais, une semaine plus tard, il saute de nouveau du nord-est au nord-ouest. Tout compte fait, ces alizés ne se montrent pas à la hauteur de la réputation que leur assure le monde de la voile. La statistique de Lindemann, établie pour 41 jours, fait apparaître 17 jours de vent d'ouest contraire et 10 jours de faible brise soufflant du nord-est. Il progresse donc moins vite qu'il ne l'espérait et il n'atteindra pas Haïti sans escale, comme prévu, car, aux approches d'Antigua, il ne lui reste plus qu'un peu de lait et de

miel. Il s'apprête donc à toucher Saint-Thomas, comme Römer. Il y mouille le 29 décembre 1955. Détail important : il ne débarque pas à quatre pattes mais en bonne condition physique, pour avoir échappé à l'insomnie permanente et au bain de vapeur à bord d'un kayak. Sa pirogue permettait de s'extraire du trou d'homme, de s'allonger sur le pont et de faire prendre aux fesses un bain de soleil après les bains de siège ! Il a quelques furoncles mais pas d'ulcères profonds ; ses mains déchirées saignent un peu mais les articulations des membres inférieurs jouent normalement. Ce géant blond a seulement maigri de onze livres en 64 jours de navigation et ses cheveux sont devenus blancs. L'angoisse et les tortures physiques n'y sont pour rien, ce sont seulement le soleil et le sel marin qui sont responsables. Une douche lui restitue sa jeunesse pendant que la population s'étonne, un peu moins certes qu'à l'arrivée de Römer, tandis qu'un journal local imprime cette affirmation : « Aucun indigène n'aurait osé gagner dans cette étrange embarcation l'île de Gilles seulement éloignée de cent mètres. »

Hannes Lindemann ne semble pas satisfait de sa performance. Il la tient sans doute pour inférieure à celle de son compatriote Römer et elle l'est en effet, sur le plan du martyre physique, accepté puis dominé. Pour un médecin qui s'est d'abord lancé dans l'aventure afin de porter un jugement sur la consommation d'eau de mer par des naufragés, il peut être intéressant de vivre l'insomnie au-delà de ce que Römer l'a vécue, donc élever la marque de la performance.

Il achète bientôt un kayak, un Arius ; un peu plus court que le Keppler, 5,20 m au lieu de 6, tirant d'eau 5 cm à vide et 18 en charge. Seulement, il suit les conseils du père des canoës pliants, a Heurisch, et le munit, non pas d'un stabilisateur complet qui utiliserait le principe du trimaran, mais d'un bras unique prenant son point d'appui sur l'eau par un pneumatique.

Il essaie en outre de se constituer une personnalité psychique nouvelle par la méthode du docteur Schultz, qui ressemble à la méthode Coué, et accomplit de longues pauses de yoga pour devenir une « momie flottante » avant la lettre. Il trouve une aide inattendue sur place, dans le journal *les Abeilles*, publié aux Antilles, et qui transfigure le vieux dicton « Impossible n'est pas français » en « Impossible n'est pas haïtien », comme s'il s'adressait à eux, aux Allemands ou aux Russes, et non à la population indolente qui

peuple les îles. Lindemann s'entraîne pendant trois mois, répétant les consignes magiques prévues pour sa nouvelle traversée : Je réussirai – Ne pas abandonner – Cap à l'ouest – N'accepter aucune aide. Il prie également et affirme que la prière est un gage de succès.

Il rentre en Europe, embrasse sa femme folle d'inquiétude (on la comprend !), arme *Libéria III* et prend du poids, estimant sagement qu'il vaut mieux vivre sur sa graisse, comme Bombard, que de plancton. Le 20 octobre il quitte Las Palmas pour la seconde traversée de l'Atlantique, en espérant que le kayak ne rencontrera pas plus de tempêtes que la pirogue indigène *Libéria II* ou le *Deutsche Sport* de Römer.

Les inconvénients du kayak s'imposent tout de suite au médecin aventurier, comme ils s'étaient imposés au capitaine de la Hamburg Amerika Linie. Malgré la toile de protection du pont, il embarque régulièrement. Toute brise devient dangereuse pour lui à partir de 5 ou 6 Beaufort. *Libéria III* se montre, en revanche, plus stable que le Keppler grâce à son flotteur latéral, mais cette traînée supplémentaire diminue la vitesse, qui ne dépasse pas trois nœuds. Si la mer reste très plate, Lindemann peut utiliser la toile de pont pour s'allonger, faire un peu de culture physique, soigner son siège au soleil, ce qui restait interdit à Römer. Dès que la mer forcit, le bateau exige, comme l'autre, une attention constante et ne laisse au barreur que quelques secondes de sommeil entre deux lames. L'expérience Lindemann et l'expérience Römer se livrent sur un pied d'égalité, avec un léger avantage à *Libéria III* pour la stabilité et disons... le confort !

Le 3 novembre, alors qu'il navigue depuis deux semaines, un fort vent debout l'oblige à amener sa toile de tape-cul grée sur une demi-pagaie. Le 4, l'alizé se réveille, la mer forcit et Lindemann ne peut plus pratiquer sa culture physique sur le pont. Le 12, il franchit le tropique du Cancer. De nombreuses averses effacent tout problème concernant l'eau potable. Du 15 au 19 novembre, une faible brise souffle de l'ouest. L'avance se ralentit mais la croisière entre dans une paix qui semble devoir s'éterniser tandis que se lèvent « du fond de l'océan des étoiles nouvelles ».

Il jouit de la poésie intense des couleurs, du vent et des flots, de sa solitude aussi, totale. La nuit, il prie, car son activité, presque nulle,

s'accompagne mieux d'une attitude contemplative que d'un combat pour lequel il s'est forgé des mots d'ordre qui semblent superflus : Je réussirai – Ne pas abandonner – Cap à l'ouest – N'accepte aucune aide !

Une seule alerte pendant ces jours pacifiques. Choqué par les ébats d'un requin, le gouvernail a brisé sa drosse et doit être remplacé. Tandis que Lindemann s'apprête à mettre en place un nouveau safran, une lame le lui enlève et il le rattrape de justesse tandis qu'il passe par-dessus bord. À part cela, rien à signaler jusqu'au 19 novembre.

L'océan se réveille et Lindemann note des rafales de vent force 9. Il se trouve sur le 21^e parallèle, par 30°Ouest. Un peu plus tard, par 26°16' Nord et 36°38' Ouest, le 24 novembre, il rencontre un cargo hollandais, le *Blitar* de Rotterdam, et refuse toute assistance grâce à la méthode Coué revue par le professeur Schultz... « cap à l'ouest – n'accepte aucune aide... ».

Lindemann se demande si la bataille avec l'océan en vue de laquelle il s'est âprement entraîné au plan moral sera livrée ou si, comme Römer jusqu'à Saint-Thomas, il ne subira aucune vraie tempête. Le 14 décembre, il lui semble qu'il se prépare à « venter la peau du diable ». Le lendemain, le diable se trouve bien dans sa peau et souffle à 9 Beaufort. La mer se forme haute et dure dans l'axe ouest-est, donc sur l'arrière du kayak. Une lame le rattrape, brise, submerge *Libéria III* et poursuit sa route, laissant l'embarcation pleine d'eau. Lindemann écope philosophiquement. Dans la nuit du 15 au 16, un pétrolier qui fait route à contre du kayak, le longe à moins d'une encablure, en toute bonne foi car Lindemann a décidé, depuis l'appareillage, que les feux de position d'un kayak n'étant jamais aperçus d'une passerelle élevée, il était préférable de n'en point porter. Imaginer les conséquences d'une collision ne le tourmente pas autant que ses prémonitions et les hallucinations qui naissent après 55 jours de veille, car il n'a pas beaucoup plus dormi que Römer. Il sait maintenant que la tempête est sur sa route.

Dans la nuit du 16 au 17 décembre, par vent de force 9 et très grosse mer, il relève les feux d'un cargo anglais, *l'Eaglesdale* de Londres, qui passe aussi à très faible distance de lui. Il refuse toute assistance et poursuit mais, bien des mois plus tard, quand il écrira à

son capitaine, L.C. Rowling, celui-ci répondra que jamais le kayak et le cargo ne sont entrés en communication orale, qu'il n'y avait eu de sa part que des signaux lumineux auxquels Lindemann n'avait pas répondu pour une raison simple : il ne possédait pas la lanterne *ad hoc*. Les voix entendues étaient hallucinatoires.

L'arrivée d'une énorme lame ne l'est pas. Elle brise et *Libéria III* se retrouve quille en l'air, malgré le stabilisateur. L'homme est en perdition, à la merci d'une autre lame qui le séparerait définitivement du kayak, mais elle lui donne le temps de nager vigoureusement vers le stabilisateur, de s'accrocher à son bras, de passer de tribord à bâbord et d'atteindre la coque chavirée. Allongé sur elle, accroché au bras du stabilisateur, il va rester deux heures dans cette cruelle position jusqu'au lever du jour. Il accomplit alors les mêmes gestes que tous les provocateurs qui le précédèrent dans une situation semblable : il fait basculer le bateau. Travail plus facile, car le stabilisateur, en raison de ses dimensions, constitue un bras de levier très puissant. Au lieu de passer un filin sous la coque, à la manière de Johnson, il saisit un bout qui traîne, l'attache au bras, à la hauteur du flotteur pneumatique, le fait passer par-dessus la coque, le ramène de bâbord à tribord et redresse le kayak assez facilement.

Le soleil brûle maintenant l'océan tandis que le naufragé écope. L'ancre flottante a disparu et *Libéria III* roule furieusement en travers des lames qui restent aussi puissantes que devant. Il en grée une autre avec un coussin pneumatique et arrive à tenir le canot droit à la lame avec l'aide d'une pagaie. Il lui faudra l'utiliser jusqu'à la fin pour assurer son cap s'il réussit à envoyer une voile de rechange, car le safran du gouvernail, remis en place quelques jours plus tôt, a disparu. Le mât de tape-cul aussi. De même que le matériel photographique, le sextant, les jumelles, le compas de secours, la trousse de toilette, etc. Il reste seulement onze boîtes de lait condensé, quelques conserves ; quant à l'eau potable, il pense que le ciel y pourvoira. Mais peut-être que la croisière s'achèvera par la mise au régime de l'eau de mer qui servit de prétexte à la traversée précédente...

Contre cette situation, devenue très grave, comme celle de tous ses prédécesseurs, il renouvelle ses prières et ses mots d'ordre : Je réussirai – Ne pas abandonner – N'accepter aucune aide... Tâche

difficile, car la tempête continue et, dans l'après-midi, une grosse déferlante, qui ne fait pas chavirer le canot, emporte de nouveau l'homme par-dessus bord. Une fois de plus, l'océan ne veut pas de la solution finale et laisse le provocateur revenir à son bord.

Le lendemain, il vente encore « la peau du diable » et l'état hallucinatoire se renforce. Lindemann écoute la vague sifflante qui passe par bâbord. En réalité, ce bruit, qu'il comparera plus tard à celui d'un sifflet d'arbitre, ne provient pas d'une lame mais du folklore marin, transmis par des lectures anciennes et actualisé avec l'insomnie. Mais il se trouve maintenant près de l'archipel, car des frégates sont venues tourner autour du gréement pour l'en informer. Et, cependant, il se demande, avec une angoisse envahissante, s'il n'a pas déjà dépassé Antigua.

Le beau temps est revenu mais il ne lui reste que quatre boîtes de lait condensé. Ses cheveux sont devenus tout blancs, comme à la fin de la première traversée, blancs de sel, mais cette fois, peut-être, vieillis par l'angoisse et le souci. Il est passé tellement près de la fin qu'il voulait épargner aux naufragés ! Si la mer avait voulu !

Le 30 décembre, l'île de Saint-Martin est en vue. Il entre en baie de Philipsburg. Il mouille l'ancre que la tempête a bien voulu laisser à bord. Il se lève et débarque. Il titube bien un peu mais, avec l'aide de quelques indigènes, il garde la station verticale. Il se trouve en assez bonne condition physique et, deux jours plus tard, capable d'appareiller de nouveau. La mer des Antilles ne lui fait pas de cadeau. Une nouvelle tempête l'oblige à se réfugier en eau calme et à attendre quelques jours. Après cinquante heures de navigation, il réussit à entrer à Saint-Thomas, comme lors de la première croisière, remettant à un peu plus tard l'approche d'Haïti, qui reste le but final, comme prévu pour justifier sa méthode d'autosuggestion : Je réussirai – Cap à l'ouest – N'accepte aucune aide...

Hannes Lindemann a réussi sa seconde traversée de l'Atlantique en soixante-douze jours, à bord d'un kayak qui lui a donné un caractère beaucoup plus abrupt que celui de la première, accomplie sur une pirogue indigène. Il a bu normalement et peu mangé, car il a manqué d'appétit en permanence. Il s'est nourri principalement de poisson frais. Il s'est également nourri de lui-même, au moral comme au physique, car, gras au départ, il a perdu 25 kilos au cours

du voyage. Il est impossible de chiffrer la perte de poids subie au niveau du moral mais, quand il quitte Haïti pour rejoindre sa jeune femme qui l'attend sur l'aéroport de New York et qu'elle lui demande, un peu ironique et sûre d'elle-même, car elle a reçu ses lettres :

— Alors, quand appareilles-tu pour ta troisième traversée ? il répond avec force :

— Par Dieu, jamais je ne recommencerai une pareille aventure !

Quand la chance vire cap pour cap

Parmi les provocateurs dont nous venons de conter l'histoire, certains commirent la faute de ne pas s'arrêter à temps. Bill Andrews, que le cargo *Ebruz* avait sauvé de justesse dans la première régates transatlantique, prit sa revanche trois ans plus tard en réussissant sa quatrième traversée de l'Atlantique Nord (trois sur quatre de ces traversées furent effectuées en solitaire). Cela ne lui suffisait pas. Il se maria en 1901 avec une jeune infirmière et l'embarqua sur son petit voilier pour tenter une cinquième traversée. Le bateau avait changé de nom et s'appelait *Flying Dutchman*, un nom trop lourd à porter pour réussir. Bill Andrews et sa femme ne reparurent jamais.

Franz Römer n'aurait pas dû appareiller de Saint-Thomas. Sa traversée de l'Atlantique en kayak était réussie, rallier New York n'ajoutait pas grand-chose à sa performance. Le mois de septembre annonçait que la saison était trop avancée pour qu'on se risque dans la mer des Antilles, surtout à bord d'un pareil bateau. Il s'y risqua. La dernière photographie qu'on ait de lui fut prise par un reporter de l'agence Wide World. On aperçoit le *Deutsche Sport* quittant Saint-Jean de Porto Rico à destination de New York. Römer porte un pantalon, une veste et un chapeau blancs du type « Belle Epoque ». Il est curieusement assis, très haut, le dos et les pieds appuyés sur d'énormes bardas qui devaient fatalement assurer le chavirage du canot au premier coup de déferlante reçu par le travers. Mais Römer abordait ce nouveau parcours de 1 500 milles direct, ou de 1 200 milles en doublant le cap Hatteras, avec la belle confiance qui éclaira sa traversée Europe-Amérique. Il n'avait jamais essayé de vraie

tempête avec *Deutsche Sport*. Cette fois, l'océan voulait lui préparer un cyclone ! Il était trop tard ! On voit le minuscule canot, battant pavillon de la République de Weimar, passant sous les falaises de la pointe qui cerne une tour carrée, fortification des temps anciens, laissant derrière lui des bâtiments bas à arcades, ruisselants de soleil et allongés au pied d'un phare. Dans ce décor, tout respire la paix, une nonchalance qui nie le surhumain dont se nourrit le prodigieux navigateur.

Dans son numéro du 4 octobre 1928, le *Journal de la Marine marchande* annonça que, le 18 septembre, un cyclone avait balayé l'île de la Martinique, remontant vers le nord, donc vers Römer, qui se trouvait déjà au large. À la Martinique, l'ouragan détruisit sept petits voiliers et quinze pirogues indigènes. Au début de décembre, les guetteurs du phare Hatteras n'avaient pas encore aperçu le navigateur solitaire et nul ne devait plus entendre parler de lui.

4. Grâce aux spécialistes du miracle

M. Henri Bourdens et sa femme José ont entrepris un tour du monde à la voile à partir de Singapour, sur un curieux bâtiment indonésien, le *bedor*, qui tient de la felouque et de la jonque chinoise. Armement médiocre. Bateau peu maniable. Saison mal choisie. Navigateur désinvolte. Ils avancent à raison d'un mille et demi à l'heure. Ils mettent huit jours pour effacer les 250 milles qui séparent les îles Moresses de Macassar. À partir du 1er janvier 1967, ils commencent à perdre le moral. Ils renoncent à poursuivre vers Manille et le Pacifique austral. Par 5° Sud et 125° Est, ils mettent le cap sur Timor, qui se trouve à 200 milles sous le vent. Henri Bourdens ne possède pas de carte couvrant le sud de l'archipel qui prolonge Timor vers l'est ou les atterrages australiens, mais seulement la feuille Pacifique-Sud n° 4, c'est-à-dire l'une de ces cartes dont la chasse au « snark » affirme :

*Le capitaine avait acheté une carte
Sur laquelle ne figuraient ni terres ni mers,
Et l'équipage se félicitait d'avoir enfin
Une carte que tous pouvaient comprendre.*

C'est la dernière condition requise pour le beau naufrage qui se préparait depuis l'appareillage. Le 27 janvier, au-delà d'une ceinture de récifs heureusement franchie, le bateau s'échoue sur une plage de l'île Bathurst. Le skipper et son équipière sauvent ce qu'ils peuvent transporter à marée basse et l'attente des secours commence.

De nos jours, il n'existe plus à proprement parler d'îles désertes, mais plutôt des îles plus ou moins inoccupées. Bathurst, que, faute de carte, le capitaine confond avec Melville, sa voisine, appartient à cette catégorie. Les aborigènes la visitent une fois tous les dix ans, aucun bateau, fût-ce une pirogue, ne navigue sur la côte nord. Pour trouver du secours, il faudrait traverser toute l'île, du nord au sud, jusqu'au cap Fourcroy.

Après trois tentatives, les naufragés renoncent, comprenant que la forêt, les fleuves, les marécages interdisent tout passage à des navigateurs qui ne sont pas des explorateurs. Deux mois plus tard, vivant la plupart du temps sous la pluie, toutes provisions de bord épuisées, la chasse rendant peu, la pêche moins encore, José Bourdens résume ainsi la situation :

— Jusqu'à présent nous étions des vacanciers, nous voilà vraiment des naufragés !

La question se pose : vont-ils mourir de faim et de misère sur cette côte ou tenter de rejoindre leurs semblables par voie de mer ?

Le bateau n'est plus utilisable, rempli de sable par les tempêtes, qui ont en outre arraché le pesant gouvernail de 250 kg. De toute manière, remis à flot, le *bedor* repasserait difficilement la barre de récifs franchie avant l'échouage. Henri Bourdens décide donc de construire un radeau. Il essaie de couper des palétuviers avec sa misérable hachette et n'y parvient pas. Il s'attaque donc aux deux mâts de son voilier. L'homme serait plutôt voltairien et ne croit guère à la Divine Providence. Lorsqu'il commence à sentir qu'une intervention extérieure, quelle qu'elle fût, serait la bienvenue, il se défend et dit à son équipière :

— Tu as lu *Escape on the Sea*, de Frank Rebell... Le gars est complètement perdu dans le Pacifique, ayant eu des ciels couverts pendant une longue période. Il doit faire un point pour trouver une île ou mourir. Il affirme ne pas croire en Dieu mais il veut bien lui donner une chance de prouver son existence... « Seigneur, si vous m'entendez, faites écarter les nuages pour que je puisse faire une visée. » Là-dessus, 30 000 pieds de boucaille s'entrouvrent, comme la mer Rouge devant les Hébreux, avec le soleil au milieu du trou. Le type sort son sextant et, aussitôt qu'il a pris la méridienne, le rideau se referme. Naturellement, c'est une provocation. Il a lu dans

l'Évangile : « En vérité je vous le dis, ce que vous demandez au Père en mon nom, il vous l'accordera. » Alors, chaque fois que le vent atteint la force 6, il commence à faire chanter le Bon Dieu pour que ça mollisse ! Je trouve cette espèce de maquignonage philosophique plutôt répugnante, mais ça a l'air de fonctionner admirablement, d'après ce que raconte Rebell.

— Bien sûr, réplique José, exposé comme ça, c'est dur à avaler ; mais enfin, ce qu'a dit Jésus, c'est qu'il faut que nous demandions ce que nous voulons. Si tu demandes, même comme un défi, c'est parce que tu crois déjà que tu seras entendu, même sans te l'avouer.

— Pourtant, il me semble difficile de prier pour obtenir un gain personnel, alors que je ne suis pas sûr que l'âme existe, que nos vies – j'entends celles de toute l'espèce humaine – aient la moindre signification, n'étant qu'un incident absurde dans un cosmos insensible.

— Et peut-être tout aussi bien chaque chose a-t-elle un sens, notre présence sur cette île, aussi bien que le tourbillon des galaxies. Pour ce que nous en savons, l'entropie peut faire partie des desseins de Dieu. Peut-être veut-il que tu lui demandes quelque chose, même si tu es encore récalcitrant. Pourquoi n'essaierais-tu pas ?

Le radeau est à peu près terminé le lundi de Pâques. Henri achève de lier les différentes pièces de bois qui, au centre d'une sorte de triangle représenté par les tronçons de mât récupérés, supporteront les deux passagers et la cantine contenant ce qui leur reste pour survivre corps et âme, car ils veulent sauver la centaine de photographies prises durant leur captivité, le journal de bord, le crucifix que José a fabriqué avec les morceaux d'une boîte à colifichets malaisienne. Le capitaine travaille avec de l'eau jusqu'à la poitrine, méprisant le passage des ailerons de requins qui vont et viennent à faible distance. Le camp sera laissé en ordre. Ils ont enfoui boîtes de conserve et papiers gras, comme des scouts respectueux de l'environnement. Dans un bocal de verre étanche, ils laissent un message pour leur famille, un dernier adieu aux enfants de José, une copie du journal de bord faite au stylo à bille. Le panneau d'identification du radeau est cloué au pied du mât. Il s'appelle *Singa Betina Anak*. Il déborde le 29 mars, à l'aube. L'équipage ne jette pas un regard derrière lui, sur cette île qui le

tenait prisonnier depuis deux mois. La tentative d'évasion est très risquée, à travers les récifs, le long d'une côte inconnue, avec un radeau incapable de remonter au vent, livré à son caprice comme à celui des courants.

Les périls naissent immédiatement. Avec la marée basse, le radeau s'échoue dans l'alignement de Murrow Point. Ils ont tout de même dépassé la ceinture de récifs sur lesquels ils pouvaient naufrager dès le départ, contraints de regagner à la nage ou à pied l'île où la mort par inanition les attendait. La marée montante les remet à flot. Un courant capricieux les entraîne rapidement vers le large. Et tout de suite, Henri fait une découverte autrement inquiétante que les caprices de la dérive : le radeau s'enfonce progressivement ! Les mâts utilisés comme flotteurs, très secs au départ, s'imbibent d'eau de mer. Pourvu qu'ils gardent une portance suffisante, grâce aux tonneaux sur lesquels reposent leurs extrémités ! Et justement, le tonneau du montant tribord manque d'étanchéité, s'immerge totalement et le radeau gîte de plus en plus.

La nuit tombe. Malgré les sweaters et vestes de nylon qu'ils viennent d'endosser, l'homme et la femme grelottent sous un vent perçant, puis la pluie qui, de temps à autre, les cingle une fois de plus, recroquevillés comme deux oiseaux frileux, avec les pieds dans l'eau jusqu'aux chevilles.

L'aube du jeudi 30 mars est lente à venir. La mer reste calme mais, pendant la nuit, tout ce qui n'était pas solidement amarré a disparu : les chapeaux, un gilet de sauvetage, un petit bidon d'essence gardé pour allumer éventuellement un feu de détresse. Puis la mer se creuse et compromet tout de suite la sécurité de la misérable planche de salut, trop immergée. José rampe vers l'arrière pour opérer un transfert de poids et Henri gagne l'avant, baignant jusqu'à la poitrine pour jeter l'ancre par-dessus bord. Ainsi allégé, le tas de bois émerge mieux de la mer. Le vent est tombé et le radeau tourne en rond. Henri l'optimiste pense qu'ils toucheront terre dans une dizaine de jours avec des courants favorables. Sa femme demande :

- Crois-tu que nous atteindrons les routes de navigation ?
- Pas tout de suite, il faut dériver au moins de 100 milles vers le nord.
- Ça demandera combien de temps ?

— Je n'en sais rien.

Et, de nouveau, les perspectives de l'aventure prennent de l'altitude. Le rationaliste s'incline de plus en plus.

— Maintenant, nous sommes dans la main de Dieu.

— Nous nous en sortirons, mon chéri, tu verras !

La question suivante dément cet optimisme :

— Tu te rappelles ce que tu m'as promis ?

— Parfaitement, et ce sera fait.

Il a promis de l'assommer d'un coup d'espar avant que sa tête ne touche l'eau au cours du futur naufrage. Excellente nageuse, José reste prisonnière d'une hantise qui remonte à son enfance. Sa mère s'était noyée accidentellement et depuis, une terrible angoisse la paralysait dès que sa tête plongeait. De nombreux essais réalisés pour dominer ce complexe s'étaient toujours mal terminés. Elle prie maintenant pour que son époux ne soit pas contraint de tenir sa promesse.

— Seigneur, ayez pitié de nous ! Donnez-nous la force de subir tout cela ! Seigneur, je veux revoir mes enfants et les parents d'Henri, qui mourraient de chagrin !

Il assure l'écho et répond, en toute humilité :

— Que votre volonté soit faite...

Le vendredi 31 mars, le radeau est en train de sombrer progressivement et la mer reste inexorablement vide. Ils ne peuvent plus s'asseoir côte à côte sur le banc, comme après l'appareillage. La cantine, qui contient tout ce qui leur permettait de survivre pendant quelque temps, est pratiquement submergée, mais cette constatation ne pèse pas trop lourd, car, pour l'instant, ils ne souffrent pas encore trop de la faim et de la soif. José se voit dominée par une douleur plus précise. Quelque chose est en train de ronger ses jambes gonflées. Elle pleure sans vergogne quand Henri ne l'observe pas. Enfin, elle découvre que chaque plaie de ses jambes est occupée par un petit crabe, moins gros qu'une lentille mais très actif, et son travail explique les douleurs brûlantes. Accroupie sur la cantine, elle se livre à la chasse au crabe sur elle-même et se sent bientôt soulagée.

Le samedi 1er avril, elle a retrouvé son sens de l'humour et affirme :

— Si un bateau nous découvre aujourd'hui, il nous laissera tomber, pensant que nous jouons aux naufragés.

Mais il n'existe aucun bateau désireux de pêcher un poisson d'avril et elle se reprend :

— Je suis sûre que nous allons être sauvés !

Il serait temps, car le radeau s'enfonce de plus en plus et les naufragés en arrivent à vivre complètement dans l'eau. Ils ne se disputent pas la place la moins inondée mais la partagent, et la femme cherche à la réserver à son mari, en vertu d'une loi qui vient du fond des âges. Malgré le hâle de la peau tendue sur les os de la face, un nez, des yeux que cernent des ombres violettes, il a pris un air d'extrême jeunesse fragile, comme les forces de vie qui lui restent. L'abattage des arbres et des mâts pour construire le radeau l'ont épuisé et il n'arrive pas à récupérer ses forces avec le régime dicté par la pénurie, le froid de l'eau de mer et de l'eau de pluie. José comprend qu'il est à bout et qu'il ne peut survivre plus de trois ou quatre jours. Il le confirme en toute lucidité et lui dit :

— Tu sais, je crois que je vais mourir. Je suis si fatigué !

L'équipière se réveille :

— Non, non ! Moi, je ne suis pas prête ! Tu sais bien que nous devons mourir ensemble. Je te donne quelques semaines. Je te jure que nous allons être sauvés !

Puis elle se remet à prier à voix basse :

— Seigneur, si vous permettez que nous soyons secourus, faites vite. Demain, il sera trop tard. Je crois en vous... Vous allez nous sauver...

Ils le furent. Le samedi, quatrième jour de dérive, s'était écoulé sans apporter une présence dans leur désert d'eau ou de ciel. Aucun navire ne fréquentait jamais cette mer, aucune ligne aérienne n'assurait sur cet axe une liaison entre l'Australie et le reste du monde. Et cependant, une heure avant la chute du jour, José poussa un cri :

— Henri ! Un bateau tout près ! Réveille-toi !

Allongé dans l'eau de mer qui submergeait le radeau, l'homme paraissait plongé dans un sommeil comateux. Mais il se redressa, comme ressuscité, ramené au faîte de sa puissance. Il plongea vers la boîte à fusées de détresse tenue en réserve, saisit un engin, l'amorça et le jeta à la mer. Après quelques secondes angoissantes, un nuage orange se mit à fuser au ras de l'eau en sifflant. Le bateau insolite passait à un demi-mille du radeau, mais sans modifier sa route, cap au sud. L'homme essaya d'utiliser d'autres fusées, mais elles refusèrent de s'allumer et il jura :

— Sale camelote ! À tenir au sec ! Ah la la !

Le dernier engin finit lui aussi par jeter ses feux qui devaient, de loin, rester invisibles, car le petit bateau ne changeait pas de route. L'homme et la femme distinguaient maintenant sa poupe, les deux mâts qui s'alignaient l'un sur l'autre, tandis qu'il diminuait de volume.

— Vite ! donne-moi ta veste, cria Henri.

Grimpé sur la cantine, agrippé au mât, écumant de rage, il brandissait maintenant l'anorak rouge que son équipière venait d'arracher de ses épaules. Le lougre s'éloignait toujours. Avec une sincérité qui ne se discutait plus désormais, il hurla :

— José, prie, prie !

José priait d'une voix rauque :

— Seigneur, ayez pitié ! Marie, mère de Dieu, priez pour nous ! Seigneur, sauvez-nous !

Henri appelait la goélette avec une naïveté touchante, car sa voix ne devait porter qu'à quelques dizaines de mètres.

— Hep ! Hep !

Et, soudain, leurs yeux s'emplirent de larmes qui ne les empêchaient pas de suivre les mouvements du bateau qui les provoquaient. Il venait d'abattre en grand sur bâbord et la lame d'étrave apparaissait bien visible.

— Ils tournent, ils reviennent ! On est sauvés ! braillèrent les naufragés.

Ils ne savaient pas encore à quel point ce sauvetage tenait du miracle, ni que celui-ci venait de s'accomplir en quelque sorte par la voie hiérarchique. Peut-être répondait-il vraiment à l'appel de leur prière. On eût aimé trouver une telle reconnaissance dans leur journal de bord qui reste muet sur ce point. Il était difficile de se prononcer sur ce que d'aucuns appelleront la foi, d'autres l'idéalisme ou la naïveté. Une certitude demeurait : même si Dieu restait étranger à toute l'affaire, ceux qui se donnaient pour ses représentants sur la terre en avaient organisé toutes les étapes. J'hésite à reconstituer ce processus qui semble relever du roman, de l'Ancien ou du Nouveau Testament, même d'un simple bulletin paroissial, alors qu'il s'agit d'une aventure authentique, vécue par un commandant de bord de l'aviation et son épouse, le 1^{er} avril 1967, par 16° 30' S et 130° E, au large de l'île Bathurst, entre la pointe Déception et le cap Helvétius.

Le lougre qui embarquait maintenant les naufragés et leur misérable radeau pour leur faire gagner Darwin s'appelait *Betty Joan*. Il appartenait aux missions protestantes établies en Australie où elles consacraient beaucoup d'argent et de temps à l'assistance des aborigènes en voie de disparition. Le *Betty Joan* venait de ravitailler la mission de Garden Point vingt-quatre heures avant la mise à l'eau du radeau construit par les naufragés. Garden Point se trouvait sur la rive est du détroit d'Apsley dont Henri pressentait l'importance quand il en avait atteint l'estuaire à pied, le 11 mars, seul et sans moyen de reconnaître le détroit sur son axe nord-sud, ce qui lui eût permis de découvrir la mission, évitant ainsi bien des risques et des fatigues.

Le *Betty Joan* était ordinairement commandé par un certain capitaine Tardent. Mais il se trouvait indisponible le jour où le lougre devait ravitailler Garden Point, et c'est là que commençait le miracle. C'était, en effet, un autre des deux frères Tardent, Tony, qui cette fois commandait le bateau. Retardé pendant son escale à la mission, il ne pouvait appareiller vers Darwin par l'itinéraire habituel, c'est-à-dire le détroit d'Apsley, qu'avec la certitude d'être rejoint par la nuit bien avant d'atteindre la mer libre. Sur toute sa longueur, le balisage de ce détroit apparaissait inexistant et Tony connaissait mal les courants. Il n'osa, par conséquent, tenter le passage nocturne et décida de tourner l'île Bathurst par le nord-ouest, itinéraire plus long, jamais

suivi, mais plus facile et plus sûr. Jamais, dans les conditions normales de sa navigation, le *Betty Joan* n'aurait rejoint le radeau des naufragés !

Encore fallait-il l'apercevoir, ce qui ne se produit pas souvent quand un navire passe à bonne distance d'un radeau, écrasé sur l'eau et très petit. En apercevant pour la première fois le mât de ce radeau qui portait une chemise rouge, l'équipage du *Betty Joan* pensa qu'il s'agissait d'une bouée délimitant une zone de pêche et ne lui porta pas plus d'attention. En déclenchant sa fusée lumineuse, Henri se condamnait, car Tony Tardent supposa que la Navy venait de mettre en place une cible lumineuse destinée à recevoir les coups de canon d'un exercice en cours et, pour s'en éloigner au plus vite, il fit donner deux cents tours supplémentaires au moteur. Seulement, le cuisinier du bord, réputé pour son inlassable curiosité, ne cessait de surveiller cette pseudo-cible avec d'excellentes jumelles, et quand il aperçut l'anorak de José frénétiquement agité, il dit :

— Commandant, je crois qu'il y a quelqu'un en train de faire des signaux, là-bas !

Tony Tardent décida de reconnaître ce qui, de toute façon, avait l'apparence d'une épave dangereuse pour la navigation, et il abattit sur bâbord. Capitaine d'un bateau protestant appelé sur les lieux par des prières tout à fait réglementaires, transmises bien entendu par la voie hiérarchique, savait-il que le miracle par lequel il sauvait deux naufragés portait la garantie d'origine ?

5. Vendredi 13

Dans l'histoire des superstitions profondément implantées chez les gens de mer, celle du vendredi 13 apparaît aussi contradictoire dans ses effets que dans ses causes. En temps de guerre, elle prend une acuité particulière parce que les enjeux sont plus lourds qu'en temps de paix. Miracles ou tragédies se succèdent.

Le vendredi 13 janvier 1915, trois sous-marins allemands quittent leur base de Wilhelmshaven et voguent vers l'Angleterre. *L'U-22*, avec le commandant Hoppe, *l'U-31*, avec le commandant Wachendorff, et *l'U-32*, commandé par un authentique aristocrate : Adolf Karl Georg Edgar, baron Spiegel von und zu Peckhelsheim. Bien que n'ayant pas appris la tradition en compagnie des marins du gaillard d'avant, le baron croit, comme tous les autres, aux pouvoirs maléfiques du vendredi 13. Les amiraux n'y croient sans doute pas ou, plus exactement, ils ne tiennent aucun compte de la tradition. Si le commandant suprême de la flotte sous-marine avait disposé d'un service psychologique, il aurait répondu au sentiment unanime des équipages et modifié la date de l'appareillage. Il eût évité une cascade de miracles et de tragédies tendant à prouver l'ambivalence du vendredi 13. Mais il n'en fit rien.

L'U-32, qui doit croiser à l'embouchure de la Tamise, avec mission d'y causer le plus de dommages possible, affronte la tempête dès le départ. Pendant neuf jours, le vent soufflera à 11 Beaufort, avec une incidence redoutable sur le comportement de ces petits sous-marins du début de la guerre, difficiles à maintenir en demi-plongée par gros temps. En surface, les déferlantes attaquent le kiosque, balayent le pont sur lequel on ne peut envoyer un homme sans l'attacher. Les coups de roulis de grande amplitude provoquent une épidémie de

bras, de jambes, d'épaules cassés. Au surplus, l'*U-32* n'aperçoit pas un seul navire jusqu'à son retour. C'est le 22 janvier 1915, l'*U-22* et l'*U-31* n'ont pas encore regagné la base. Vendredi 13 !

Cinq jours plus tard, l'équipage du baron Spiegel se rassemble sur le pont pour saluer les camarades de l'*U-22*, qui rentre enfin. Son commandant oppose un visage défait à ces hourras qui montent vers lui. Il prend pied sur le quai, se présente au chef de la flottille, salue et annonce d'une voix éteinte :

— Compte rendu de croisière. J'ai torpillé par erreur l'*U-7*. Je ramène un seul survivant de l'équipage.

Georg Koenig, commandant de l'*U-7*, parti en croisière de son côté, était le meilleur ami de Hoppe qui commandait l'*U-22*. Inséparables depuis des années, Koenig et Hoppe ne vivaient jamais à terre l'un sans l'autre. Ils faisaient popote commune, tenaient caisse commune, pensaient leur patriotisme en termes communs. Hoppe vient d'assassiner son camarade Koenig par torpille interposée ! L'état-major de la flotte sous-marine allemande avait l'habitude de prévenir par radio les commandants lorsque deux bâtiments opéraient dans le même secteur. Mais, en 1915, la radio balbutiait encore et Hoppe n'avait pas reçu le message qu'on lui destinait. Il aperçut soudain, droit devant, un sous-marin en demi-plongée. Dans cette position, Allemands, Anglais ou Russes se ressemblent. Hoppe envoya le signal lumineux de reconnaissance mais il était tard dans l'après-midi et, aveuglé par le soleil rasant, il n'aperçut pas la réponse, si tant est que Koenig l'eût donnée. Une répétition du signal tomba dans le vide. Avec décision, Hoppe attaque alors l'ennemi, plonge, lance sa torpille avec précision, puis se rapproche en surface pour recueillir les survivants. Il n'en découvre qu'un et comprend sa tragique erreur en lisant sur le ruban du bonnet qui flotte près du rescapé : *Deutsch Unterseeboote Flottille*. Vendredi 13 !

Le troisième bâtiment, l'*U-31*, ne revint jamais. L'amirauté allemande ne faisait pas rechercher ses sous-marins, vu l'impossibilité de repérer ces fuseaux gris perdus sur des étendues énormes. Elle ne pouvait en recevoir des nouvelles que par des camarades sauvés ou prisonniers de l'ennemi ou par les ambassades, quand les bâtiments s'échouaient sur les côtes des pays neutres. Par l'une de ces voies, l'état-major apprit, six mois plus tard, que l'*U-31*

naviguait toujours en demi-plongée. On l'avait aperçu en mer du Nord, au large des côtes anglaises. Trop brève pour être complète, l'information tendait à faire entrer les sous-marins allemands dans l'épopée légendaire du Hollandais volant. La nouvelle traduisait cependant une certaine partie de la vérité que l'état-major ne devait connaître que beaucoup plus tard.

Six mois après son départ de Wilhelmshaven, le vendredi 13 janvier 1915, donc au mois de juillet de la même année, des pêcheurs écossais aperçurent bien *l'U-31* naviguant régulièrement en demi-plongée au large de la côte du Norfolk. Le kiosque et les œuvres dormantes du pont apparaissaient intacts. Aucun officier ou matelot ne fut aperçu. Et le sous-marin finit par s'échouer paisiblement sur le sable. Saisi par la police maritime, il fut remorqué et placé en cale sèche. Le submersible se trouvait en parfait état, périscope rentré, panneaux de descente hermétiquement clos. Mais c'est un cercueil flottant qu'on ouvrit. Tout le personnel y gisait, mort, en position de repos. Le journal de bord s'arrêtait sur une simple note : « Rien à signaler », qui confirmait la teneur générale des textes traduisant une navigation sans histoire pendant quelques jours.

Les experts de l'Amirauté anglaise comprirent facilement ce qui s'était passé. *L'U-31* était venu se poser sur le fond pour assurer une bonne nuit de sommeil à son équipage, comme cela se pratiquait déjà couramment dans la flotte sous-marine allemande. Les hommes ne s'étaient pas réveillés, y compris les marins de garde, asphyxiés eux aussi par les émanations des batteries qui, très fréquemment, diffusaient du gaz chlorhydrique dans cette série de sous-marins.

Mais pourquoi celui-ci avait-il repris sa course ? On ne pouvait, bien entendu, vérifier l'hypothèse émise par les techniciens, mais elle restait vraisemblable. Après un séjour de plusieurs mois, par une dizaine de mètres de fond, un vieillissement des clapets, une faiblesse des vannes d'air comprimé produisit une chasse dans les ballasts, rétablissant ainsi une flottabilité positive. *L'U-31* était revenu en position de demi-plongée, presque en surface et, poussé par des courants, s'était remis à naviguer jusqu'à s'échouer sur la côte anglaise, très proche.

Le vendredi 13 janvier 1915 s'était donc bien inscrit dans une perspective néfaste, conforme aux superstitions du gaillard d'avant.

Et l'anathème lancé retentira dans le temps, car l'assassin malgré lui, le commandant Hoppe, périra deux ans plus tard, coulé avec son sous-marin par le bateau-piège du fameux Gordon Campbell.

Deux ans après l'odyssée funèbre d'un sous-marin naviguant sans équipage, l'autre ayant été torpillé par son frère allemand, l'un et l'autre pour avoir appareillé un vendredi 13, une croisière faste débutera un vendredi 13.

Le baron Spiegel von und zu Peckhelheim, qui a survécu au vendredi 13 janvier 1915, sort de l'hôpital où il vient de passer quelque temps pour faiblesse cardiaque. La vie à bord des sous-marins impose en effet une tension telle qu'aucun organisme humain ne peut longtemps y résister. Bien des marins deviennent fous. Les autres sont placés dans des centres de repos, tout comme les pilotes de Stukas le seront au cours de la seconde guerre mondiale et, à leur sortie, tous ne sont pas en état de reprendre du service sur les U-Boote.

Le baron Spiegel est reconnu apte et reçoit le commandant de l'*U-93*, un grand sous-marin moderne qui se situe par rapport aux engins de 1915, comme une moto 900 cm³ par rapport aux machines d'avant 1914. Depuis sa première croisière, le baron submersible a vécu des jours bien difficiles, pris dans les filets anglais, attaqué par les bateaux-pièges, pourchassé par les torpilleurs, menacé par les mines sous-marines. Il prend à son bord un équipage qui a, presque au complet, partagé ses aventures précédentes. Commandant, officiers subalternes et marins éprouvent les uns pour les autres des sentiments fraternels. Ils se familiarisent pendant quelques semaines avec leur nouvel instrument de combat, beaucoup plus efficace et compliqué que les anciens, et reçoivent enfin l'ordre de quitter Emden et de partir... le vendredi 13 avril 1917 !

Les marins allemands n'ont pas encore entendu parler du refus d'obéissance. Mais les hommes du commandant Spiegel sont en humeur de l'imaginer et de le proclamer quand ils connaissent la date de l'appareillage. Ils sont cependant trop liés avec le commandant pour rompre une discipline qui, encore plus que militaire, apparaît comme une discipline de caste. Mais pour rouspéter, ils rouspètent !... Comment ! on appareille un vendredi 13

pour attaquer le trafic d'un ennemi devenu, sur mer, bien plus redoutable qu'en 1915 et, qui plus est, avec un sous-marin neuf et, techniquement, bien plus exigeant ! Qu'est-ce qu'ils croient, ces marins de bateaux-lavoirs qui sommeillent dans les bureaux de Berlin ? Qu'ils viennent donc bavarder avec ceux du gaillard d'avant, et ils apprendront ce qu'il en coûte d'appareiller un vendredi 13 !

Le baron Spiegel von und zu Peckhelsheim, qui partage entièrement ce point de vue, essaie de leur faire entendre raison en disant le contraire de ce qu'il pense :

— Matelots, vous avez tout à fait tort ! Cette histoire du vendredi 13 n'est que folie et superstition ! Seules les vieilles filles prennent ça au sérieux ! Même si j'admets que le vendredi est un mauvais jour et le chiffre 13 un mauvais chiffre, deux pôles de même nom se repoussant comme en électricité, la mauvaise chance ne peut exister. Est-ce clair, matelots ?

L'équipage écoute sans conviction et, persuadé que le destin s'inscrit en faux contre ce qu'il dit, le baron Spiegel va jusqu'à téléphoner à Wilhelmshaven pour obtenir du chef de flottille que la date d'appareillage soit repoussée au samedi 14. Autorisation refusée. La mort dans l'âme, il appareille selon les ordres et mouille à Hélioland, où il compte passer la nuit. Au lever du jour, il tente de reprendre son équipage en main par un raisonnement spécieux, et dit :

— Emden-Hélioland, c'est une promenade, pas une croisière de guerre. Le véritable appareillage, c'est maintenant. Nous sommes le samedi 14 et plus le vendredi 13, donc tout se passera bien !

Les hommes grognent toujours. Ils ne sont pas convaincus mais marchent cependant. Le baron Spiegel aussi. Cependant, sans accorder le moindre crédit au raisonnement subtil qu'il tient, il vient de définir, sans en rien connaître encore, la tendance qui s'établira au début de la croisière, nettement pessimiste, puis versera dans une perspective de plus en plus favorable, jusqu'à culminer dans un miracle permanent, presque unique dans l'histoire de la guerre sur mer, effaçant de ce fait, par comparaison, tout sens spécifiquement maléfique ou bénéfique de la tradition liée à cette date et à ce jour.

La croisière débute sous de sombres auspices, comme celle de 1915. Tempête permanente sur la mer du Nord. L'U-93 remonte vers les Shetland, en plongée la plupart du temps, pour éviter une quantité insolite de torpilleurs et chalutiers armés qui patrouillent sur sa route. Il pénètre cependant dans l'Atlantique où tout change rapidement. Le soleil brille et ne caresse plus que des nuages légers, un flot paresseux qui reprend la lumière dorée tombant du ciel. L'U-93 croise tout de même pendant cinq jours sur les routes commerciales sans découvrir la moindre proie à se mettre sous la torpille. L'équipage murmure toujours à mots couverts : « Pas étonnant, puisqu'on est partis un vendredi 13. » Cependant, l'impulsion donnée pour un changement de destin se perçoit et s'amplifie. À l'ouest de l'Irlande, une rencontre entre sous-marins se produit, comme en 1915. Cette fois, heureusement, l'U-93 ne torpille pas l'U-43, qui est aux ordres d'un vieil ami du baron Spiegel, le commandant Juerst. Le destin a viré de bord. Les deux officiers échangent des informations, tandis que leurs bâtiments roulent doucement, bord à bord.

— Descendez de 300 milles dans le sud-ouest, vous intercepterez tous les bâtiments qui suivent une nouvelle route dans cette zone, conseille Juerst. Vous allez vous y trouver dans la situation d'un chasseur sollicité par les lièvres et les perdrix.

La promesse n'est pas vaine. En moins d'une semaine, l'U-93 coulera douze bâtiments, à la torpille ou au canon. En outre, le déroulement favorable des combats permet à Spiegel de sauver les équipages dans leurs canots et de prendre à son bord, comme prisonniers de guerre, cinq capitaines et douze canonnières, tous marins professionnels. Seul, l'équipage d'un vapeur américain de 7 000 tonnes, chargé d'explosifs, a disparu corps et biens.

Les effets du nouveau vendredi 13 se prolongent et poussent, grand large, les petits miracles vers les grands. L'équipe de destruction de l'U-93 découvre, à bord d'un vapeur venant d'Égypte, dix mille œufs frais dont elle ramène une partie à bord avant d'envoyer l'épicerie flottante par le fond. Après les tristes repas à base de conserves de bœuf, purée de pois, lard et biscuits, les omelettes de douze œufs par homme effacent le pessimisme des estomacs.

Le baron Spiegel n'a plus qu'une seule torpille. Dès le lendemain, il la place sur l'avant d'un grand vapeur anglais, le *Horsa*, qu'il coule, mais donne le temps à quelques membres de son équipage de mettre les canots à la mer. Spiegel s'approche pour recueillir des survivants. La nuit tombe. On ne voit plus grand-chose, mais les cris des naufragés tombés à la mer permettent d'en localiser quelques-uns. On les recueille. Grièvement blessé, le premier lieutenant du vapeur est installé sur l'une des couchettes que les marins allemands cèdent aux Anglais qui ont eu bras et jambes brisés par l'explosion finale du *Horsa* et qu'on appareille avec des gouttières de fortune.

Pendant ce temps, resté sur le pont, Spiegel découvre une situation insolite. Un canot qui, la quille en l'air, flotte sur l'eau, émet des bruits étranges. Il va bénéficier du premier exploit d'un vendredi 13. Grâce à des coups frappés contre la coque et à des appels étouffés qui semblent venir d'un monde situé à mille années-lumière, Spiegel comprend que des naufragés survivent en nageant, à l'intérieur de la coque et incapables de la remettre quille à flot. Il organise le sauvetage. À l'aide de gaffes, les marins allemands tentent de retourner l'embarcation, mais en vain. Ils ne sont pas équipés pour manipuler ce canot, très ancien, donc très lourd. Enfin, le matelot Hutzinger plonge, émerge sous la coque, saisit l'un des Anglais, l'entraîne sous l'eau et le ramène en surface. Cinq fois répétée, l'opération réussit jusqu'au bout. Hutzinger avait, lui aussi, quitté Emden un vendredi 13.

Le lendemain matin, Spiegel découvre un voilier suédois et fait tirer sur lui un coup de semonce par la pièce avant. Dans le même temps, il aperçoit des projectiles tombant autour du voilier. Ils sont tirés par un autre sous-marin allemand se trouvant sous le bord opposé. C'est l'*U-21*, commandant Hersing. La prise lui appartient. Pendant qu'il la coule, l'*U-93* se rapproche des canots de sauvetage et leur confie les dix-sept survivants du *Horsa*, ne conservant à son bord que les cinq Anglais, qui ont qualité de prisonniers de guerre. Ceux-ci apprécient les attentions de l'équipage allemand, la table de son commandant, mais beaucoup moins leur situation dangereuse à bord d'un sous-marin en croisière de guerre.

L'*U-21* et l'*U-93* passent la journée à couple, puis l'un s'éloigne vers le sud et l'autre vers l'Allemagne, puisqu'il n'a plus de torpilles. Mais il ne manque pas d'obus pour ses deux canons et, le lendemain,

Spiegel coule le vapeur grec *Phaléron* qui se rendait des États-Unis en Angleterre.

À l'issue de cette fructueuse croisière, l'équipage de *l'U-93* reste persuadé que, malgré la démonstration contraire qu'il en fait, le vendredi 13 conserve tout ou partie de son pouvoir maléfique. Une catastrophe pourrait bien se produire avant qu'on arrive au port ! Effectivement, avant d'opérer le renversement total par un miracle, le mauvais sort s'apprête à frapper un dernier coup.

Le lendemain, alors que le soleil se couchait dans ses draps d'or somptueusement tirés sur l'horizon, *l'U-93* filait rapidement en surface, cap sur les îles Shetland. Le commandant dînait dans son carré, rendu fort exigu par la présence des cinq capitaines anglais qui entretenaient avec lui des rapports cordiaux, au niveau des vrais gens de mer. Un appel tomba du kiosque : « Voilier en vue ! »

Spiegel repousse son assiette, gravit l'échelle, s'installe dans la « baignoire », entreprend d'étudier à la jumelle un petit trois-mâts goélette qui se présente par tribord. Il bat lui aussi pavillon suédois, mais comme il navigue en zone de guerre, il doit disparaître.

— Hausse 4 000 mètres ! Coup de semonce ! En avant, demi-vitesse.

Lentement, *l'U-93* se rapproche du voilier qui a mis en panne et pare ses canots de sauvetage.

— Soyons très méfiants, dit le commandant aux deux officiers qui l'encadrent, les enseignes de vaisseau Ziegner et Usedom. Il y a des voiliers qui remorquent un sous-marin tout prêt à nous envoyer par le fond.

Spiegel se montre très circonspect et ordonne :

— Vérifiez si le bateau est vraiment abandonné. Feu à volonté sur le pont.

Le canon de proue tire une dizaine de coups qui ravagent le pont.

— Cinq coups à la flottaison !

La coque commence à s'ouvrir, le voilier fait eau et s'enfonce. Tout prouve que l'abandon est maintenant total. *L'U-93* amorce un large cercle autour du bateau et constate qu'il ne remorque aucun sous-

marin. L'allemand navigue maintenant à moins de cent mètres du voilier suédois. Il tire un dernier obus.

Un coup de sifflet lui répond. Le pavillon de guerre anglais monte à la corne. Une partie du pont, cependant ravagé par les obus, se soulève, dégage un canon respectable qui tire et, dès le premier coup, fait sauter la pièce avant du sous-marin avec tout son armement et les deux tireurs qui venaient d'opérer une minute plus tôt.

— Nom de Dieu de nom de Dieu ! Un *Q Ship* ! crie Spiegel sans rechercher un effet oratoire de qualité plus élevée. Les deux moteurs à plein ! La barre à bâbord, toute !

L'U-93 vient en effet de se heurter à un bateau-piège, admirablement camouflé et servi. Pour se maintenir à ses postes de combat, sous le feu ravageur du sous-marin, l'équipage anglais a fait preuve du sang-froid le plus héroïque qui se puisse imaginer. *L'U-93* abat sur bâbord pour placer son canon arrière en position de tir. Mais il a déjà reçu une demi-douzaine d'obus.

— Moteurs à fond ! crie de nouveau le commandant, surpris.

En effet, le bateau court sur son erre et ne vibre plus, ses deux moteurs stoppés, sans doute à la suite de quelque avarie impossible à déterminer dans l'instant. Mais *l'U-93* a suffisamment abattu sur bâbord pour tirer avec sa pièce arrière.

— Armez le canon de poupe, ordonne le commandant.

Ziegner et Usedom sont descendus dans le kiosque.

Trois hommes répondent à son appel. Il se joint à eux et pointe le tube. Un obus éclate à son aplomb. Le tireur tombe, la tête enlevée. Spiegel éprouve brusquement une impression de froid le long des jambes, baisse la tête et constate que l'eau atteint le niveau de ses genoux, puis, très rapidement, celui des cuisses, puis de la ceinture. Quelques instants plus tard, il est en train de nager en compagnie des deux matelots survivants. *L'U-93* a coulé sous leurs pieds avec une rapidité stupéfiante. À travers l'eau bleuie par le crépuscule maintenant très avancé, le cœur serré, le commandant aperçoit une forme oblongue, plus sombre que la surface, celle de son bâtiment en train de disparaître.

Il n'a pas le temps de s'attendrir sur la perte de ce magnifique sous-marin tout neuf, celle du meilleur équipage qu'il ait jamais eu,

la mort des cinq capitaines anglais hébergés à bord de *l'U-93* devenu maintenant leur cercueil d'acier. Pourquoi diable a-t-il attaqué cette insignifiante goélette ? Mais, dans la pensée d'un homme en train de se noyer comme lui, les morts vont vite. Imbibés d'eau, les sous-vêtements de laine qu'il porte sous un lourd manteau de feutre l'empêchent de nager. Ses bottes fourrées, à semelle de bois, le lestent comme la pierre que l'assassin attache au cou de sa victime. Il boit d'amères rasades d'eau. La nuit se fait de plus en plus noire. Avant de perdre conscience, il entend des appels, distingue une forme se déplaçant au ras de l'eau dans l'obscurité. Une voix d'outre-tombe lui crie, en anglais :

— Hello ! Continuez ! On arrive !

Il reprend connaissance allongé sur le pont ravagé de la goélette victorieuse de *l'U-93*. C'est le *Prize*, le bateau-piège anglais *Q-21*. Un officier, celui qui vient de plonger pour le soutenir juste comme il allait couler à pic, se penche sur lui, l'aide à se soulever et à gagner une cabine. Le baron Spiegel claque des dents et, croyant que c'est de peur, l'Anglais lui montre un panneau gravé qui pend à la cloison d'une coursive. Il lit : « Nous sommes tous frères en Jésus-Christ. » Programme en cours d'exécution, car l'officier lui donne des vêtements secs, le conduit au carré pour lui faire servir du cacao chaud, des sandwiches et lui offrir des cigarettes.

— Nous avons sauvé deux matelots en même temps que vous ! dit-il.

C'étaient évidemment les deux canonnières qui servaient la pièce avec lui quand *l'U-93* a coulé. À bord du *Prize*, on n'entend plus que le chuintement des pompes en train de lutter contre la mer envahissante et, de temps à autre, des cascades de coups de marteau. Les charpentiers tentent d'aveugler les énormes brèches que les obus du sous-marin ont ouvertes dans la coque, au niveau de la flottaison. Un *midship* fait irruption dans le carré en criant :

— Nous coulons !

C'est en partie vrai mais, bourré de madriers comme tous les bateaux-pièges anglais, le *Prize* conservait théoriquement un minimum de flottabilité. Le baron Spiegel, qui a présidé à la perte de son sous-marin va-t-il aller par le fond avec son adversaire, après

avoir été sauvé par lui ? Voilà l'un des thèmes offerts à ce vendredi 13 tantôt bénéfique, tantôt maléfique.

L'officier responsable du voilier apparaîtrait et demande :

— Où est le commandant du sous-marin ?

Le lieutenant de vaisseau W.E. Sanders était un grand garçon, âgé d'une vingtaine d'années et, bien que d'origine néo-zélandaise, offrait un typique visage d'Anglais, avec de beaux yeux bruns et des cheveux blonds. Il serra la main de Spiegel et lui dit :

— Monsieur, je suis navré pour vous. Veuillez vous considérer comme mon invité et m'excuser de ne pouvoir vous offrir une hospitalité plus confortable, étant donné que nous sommes en train de couler.

Il porte un extincteur, maintenant vide, car le *Prize*, privé d'un moteur détruit par les obus de l'*U-93*, a vu l'autre prendre feu quand le mécanicien a tenté de le mettre en route. C'est le lieutenant Sanders lui-même qui vient d'éteindre le début d'incendie. Il demande :

— Commandant, l'un de vos hommes connaît-il les moteurs diesel ?

— Bien sûr !

L'Allemand pense à Deppe, un spécialiste du diesel, qui vient d'être sauvé en même temps que lui. Quelques minutes plus tard, le moteur démarre et, très fier de lui, Deppe remonte en haussant les épaules et grognant :

— Ces Anglais n'y connaissent rien en moteurs !

La goélette commence à bouger, traînant ses blessures de la coque au ras de l'eau par un calme blanc qui la sauvera. Pendant plus de trois jours, elle va se traîner à 2 nœuds 1/2. Une vitesse plus grande, le moindre clapotis, une modification de cap imposée brutalement ferait pénétrer des tonnes d'eau dans le bateau, qui a pris l'allure d'un tas de planches. La radio détruite depuis le début du combat ne peut appeler un secours qui se présente enfin sous forme d'un croiseur disposé à remorquer le *Prize* jusqu'à Kinsale Harbour, au sud de l'Irlande.

Le lendemain, c'est un vapeur du commerce qui prend la relève et tente la traversée du canal de Bristol en tirant le tas de planches derrière lui. Spiegel contemple la côte irlandaise qui s'amenuise dans l'oculaire des jumelles prêtées par le lieutenant Sanders. Tout à coup, il grogne :

— Tiens ! qu'est-ce que c'est que ça ?

Un autre observateur qui se tient à ses côtés annonce :

— Voilà un voilier.

Mais l'Allemand hoche la tête. Il sait par expérience que, vu de loin, un kiosque de sous-marin peut être confondu avec une voile, mais il ne dit rien. Il a parfaitement reconnu la nature du bâtiment et identifié un U-Boot construit par les chantiers Germania de Kiel. Mentalement, il se situe à la fois sur le *Prize* comme prisonnier et dans le kiosque du sous-marin, à titre d'agresseur.

L'alerte est donnée à bord mais ne change rien à la situation. Spiegel sait déjà comment il dirigerait son propre torpillage ! Il se trouve encore à plus de 5 ou 6 milles de lui-même. Donc, il se rapproche en surface puis, comme il sait que la goélette est encore armée, il plonge à distance de sécurité et poursuit en demi-immersion, donnant de temps à autre de brefs coups d'« asperge ». Il s'apprête à lancer sa torpille avant gauche d'une part et, d'autre part, attend avec une intense curiosité l'effet produit par une torpille allemande quand on se trouve à bord d'un bateau anglais !

Il n'en saura rien, car le commandant du sous-marin inconnu aperçoit la fumée d'une escadrille de torpilleurs qui, à 25 nœuds, se dirige droit sur le voilier en ruine.

La goélette atterrit enfin à Milford Haven et Spiegel à Donnington Hall. C'est le meilleur camp de prisonniers existant en Angleterre et, à propos des sommes énormes qui furent dépensées pour convertir en camp ce berceau de la famille Hastings, un député des Communes a dit : « C'est une idée géniale. Il faut rendre cette prison si confortable que ses hôtes ne veuillent plus retourner en Allemagne. » En l'internant là, les Anglais lui rendent hommage pour la manière dont il a sauvé l'équipage du *Horsa* et, peut-être, l'esprit sportif qui lui a permis de libérer les cinq marins prisonniers d'un canot retourné, quille en l'air, en plein océan.

Depuis la perte de *l'U-93*, le caractère bénéfique du vendredi 13, esquissé par la croisière atlantique s'affirme de nouveau, car, prisonnier de la vie de château, Spiegel ne sait pas encore que *l'U-93* n'a pas été perdu et a regagné Wilhelmshaven avec son équipage presque au complet.

L'obus qui venait de tuer le canonnier avait en même temps précipité à la mer le commandant Spiegel, l'homme de barre Knapp et le maître-mécanicien Deppe. Puis un projectile vint se loger sur le kiosque. Un autre explosa sur le panneau commandant l'escalier du poste. Le lieutenant Ziegner donna l'ordre de plonger mais l'annula presque aussitôt, car le bâtiment accusait déjà 14° de bande. Percé en de nombreux endroits, le bateau n'était plus capable de rester immergé. Il revint donc en surface à 1/2 mille du *Prize*. Le pont était percé en huit points et, sur une longueur de dix mètres, n'offrait plus qu'un amas de tôles tordues. Un obus avait fauché les deux périscopes, éventré deux des réservoirs d'air comprimé de tribord. Cinq ballasts et trois soutes à pétrole percés fuyaient comme des écumoières, laissant sur la mer des traînées révélatrices. Un indicateur de plongée, trois manomètres d'air comprimé et une douzaine d'autres instruments du poste central étaient hors d'usage. Avec son panneau de descente faussé, avarie majeure, incapable de plonger sans perte totale, *l'U-93* n'était plus un sous-marin.

Il ne pouvait tenter de se sauver qu'en se comportant en bâtiment de surface.

C'est le lieutenant Ziegner, presque un enfant, qui va y parvenir, grâce à son sens pratique et à une indomptable volonté. Il était lui aussi parti le vendredi 13 pour cette croisière qui représentait sa première sortie importante à bord d'un sous-marin. La chance ne l'abandonnera plus désormais. Sur huit marins blessés, il n'en perdra qu'un en route et on l'immergera avec les honneurs. Puisque le pas de Calais reste interdit à *l'U-93*, incapable de plonger, Ziegner déterminera une route longeant l'Islande par le nord, affrontant l'océan Arctique et la mer du Nord sur laquelle règne l'Anglais. Ce qui reste de fuel permettra-t-il de couvrir les 2 000 milles qu'elle représente ? Le moral de l'équipage résistera-t-il au régime sévère qui l'attend, avec un gobelet d'eau par vingt-quatre heures et par homme, un état d'alerte permanent, un labeur contraignant sur les

appareils d'équilibrage et de propulsion avariés par les coups reçus ? Les caisses à eau potable sont en effet presque vides, les moteurs diesel hargneux, les ballasts bâbord percés prennent l'eau et, pour alléger le bâtiment, il faut chasser huit fois par vingt-quatre heures, puis toutes les trente minutes quand la mer grossit, ce qui permet tout juste de maintenir le pont à fleur d'eau. Les pompes d'épuisement tournent sans arrêt, car l'eau de mer s'infiltré lentement dans la coque principale dont le rivetage est avarié. Elle se mélange à l'acide sulfurique des batteries, produisant du gaz chlorhydrique. Sa présence interdit la moindre flamme et nul ne saurait fumer en dehors du pont, si bas sur l'eau qu'il faut s'attacher aux filières dès que la mer forçit.

En fait, c'est cette demi-immersion qui sauvera le navire. Entre l'Islande et la côte norvégienne, sortant d'un banc de brume, un contre-torpilleur anglais à trois cheminées se révèle à moins de 4 milles du sous-marin. Il taille sa route à 30 nœuds, sans le découvrir. Dans l'après-midi, l'*U-93* s'égare au milieu d'une flottille de chalutiers armés et l'aspirant Ziegner l'en dégage en virant cap pour cap, revenant en arrière ce qui risque de porter un rude coup à ses calculs pour une consommation réduite au minimum. Un torpilleur a tout de même repéré le fuseau d'acier gris qui s'échappe au ras de l'eau et se lance à sa poursuite. Un grain l'escamote et sauve l'*U-93*. Dès qu'il se dissipe, la mer reparaît vide.

— *Gott mit uns !* murmurent les marins restés fidèles aux Églises catholique et luthérienne.

— Qu'est-ce qu'on a comme chance ! constatent les autres.

— Pour un vendredi 13, c'est un drôle de vendredi 13 ! affirment les pessimistes, attachés à la tradition réputée néfaste.

— C'est un miracle ! constate Ziegner.

Le miracle se reproduira plusieurs fois, mais enfin ils entrent dans la zone de 3 milles des eaux territoriales norvégiennes, où les Anglais n'ont théoriquement pas plus le droit de les attaquer qu'eux de naviguer. La menace permanente des champs de mines s'efface. Les phares éclairés de Bovsberg et de Lyngwing autorisent des relèvements aussi sérieux qu'en temps de paix. Ils longent bientôt la côte danoise de si près qu'ils entendent les clochettes des brebis éparées dans les pâturages...

La symphonie pastorale remplaçait le crépuscule des dieux. La baie d'Héligoland s'ouvrait à eux. À List, le jeune Ziegner rangea l'*U-93* contre un bateau-hôpital sur lequel on transborda les blessés qui, tous, se rétabliront. Même le lieutenant Usedom, qui ne connaissait strictement rien à la médecine, n'avait pas réussi à les tuer avec ses piqûres de morphine, multipliées durant ces neuf jours de retraite navale pendant lesquels le bateau, son équipage et son commandant furent aimés des dieux. Ziegner le fut spécialement, car il n'avait que vingt ans. Il avait tellement bien évalué son régime de croisière en fonction de sa route que les soutes à pétrole de l'*U-93* ne contenaient pas plus de cent litres de fuel quand il accosta le navire-hôpital pour repartir en remorque et rentrer à Friedrichshafen.

L'enseigne de vaisseau Ziegner repartira à plusieurs reprises sur l'*U-93* remis en état. Atteint par une amygdalite, il ne se trouvait pas à son bord lorsque celui-ci sombra dans le pas de Calais en 1918. Mais la maladie se transforma en diphtérie foudroyante, et il mourut à l'hôpital maritime de Wilhelmshaven en décembre 1919. Le lieutenant de vaisseau Sanders reçut la Victoria Cross qu'il méritait bien, pour son duel avec l'*U-93*. Poursuivant, à bord du *Prize* remis en état, sa lutte contre les sous-marins, il fut torpillé par l'un d'eux et périt avec son bâtiment. Hoppe, le commandant de l'*U-22*, qui torpilla l'*U-31*, disparut en 1917 avec son sous-marin que le bateau-piège du fameux commandant Gordon Campbell coula. Quant à Adolf Karl Georg Edgar, baron Spiegel von und zu Peckhelsheim, il attendit paisiblement la fin de la guerre dans son camp de luxe pour officiers allemands et, au mois de juin 1919, rentra chez lui, retrouva sa femme et ses enfants.

Cela prouve, si tant est que quelque chose puisse être prouvé à cette échelle, que la croyance en un vendredi 13 rigoureusement bénéfique ou maléfique est fausse, que ce jour et cette date délivrent alternativement des miracles ou des malheurs, la cadence ou la répartition des uns et des autres échappant à la volonté des hommes.

6. Au bout d'un fil

Né Allemand, William Willis émigra définitivement, en 1910, aux États-Unis, où ses parents achetèrent une ferme dans le Texas. Il est ainsi appelé à concilier, par sa naissance sur les bords de la mer Baltique et sa migration aux U.S.A., le style des Vikings et celui des aventuriers texans. Pendant des années, il modèle son âme non pas comme bien des hommes de notre temps qui usurpent la gloire par de fausses aventures, mais à la sueur de son front. Il sera bûcheron dans la forêt canadienne, moissonneur du Kansas au Dakota, chercheur de pétrole, docker au Mexique, laveur de vaisselle au besoin mais, surtout, gabier sur les derniers voiliers, matelot sur les cargos et, finalement, skipper de son propre bateau, un sloop de 9,50 m.

Avant de se lancer dans la plus grande aventure qui se puisse concevoir sur mer, il s'est mis au diapason de l'aventure elle-même. Il ne s'embarque pas sans biscuit. Il a navigué sur tous les océans, essuyé des typhons en mer de Chine, tenu la cape au large du Horn, parmi les glaces flottantes ; gabier sur *l'Henriette*, gros quatre-mâts barque à phares carrés, parmi un équipage affamé et à demi mutiné. Il a failli perdre son bateau à plusieurs reprises et, finalement, a toujours été sauvé. L'océan peut se présenter à lui sous tous ses aspects, il les connaît.

Une telle expérience pousse d'ordinaire l'homme à la prudence et à la modestie. Elle pousse au contraire William Willis vers des niveaux de plus en plus âpres en même temps qu'élevés, comme les derniers mètres de l'Everest où, sans inhalateur d'oxygène, l'air devient irrespirable. Beaucoup d'aventuriers agissent par vanité, appât du gain, volonté de dépasser le concurrent, et des esprits

morbides par besoin de se maintenir sur l'étroite frontière qui sépare la vie de la mort. Rien de tel chez Willis. C'est le type parfait du poète de l'action. L'aventure est un rêve qu'il façonne et dans lequel il pénètre à la force du poignet. Au cours de sa vie brutale, il a d'ailleurs publié un volume de poésies :

*Levez-vous, marins de toutes les mers,
Marins qui avez sombré ou qui êtes arrivés au port,
Vous sur qui l'Océan projetait ses géantes colères,
Levez-vous et voyez monter encore une fois vos voiles.*

Gabier sur le *Bermuda* qui chargeait du nitrate pour l'Europe, c'est au Chili qu'il a entendu les indigènes parler des traversées entre le Pérou et l'Océanie que leurs ancêtres réussirent sur les radeaux de balsa. Thor Heyerdahl venait de répéter ce genre de navigation avec un équipage de six hommes. Cette vision d'un passé ressuscité et devenu un présent séduisit William avec la puissance d'un rêve. Il décida de construire une fois de plus un radeau de balsa, puis de repartir dans le sillage effacé des Amérindiens et de Thor Heyerdahl. Seul à bord, bien entendu, et cette position changeait tout ! La traversée de six hommes sur un radeau avait étonné le monde, celle d'un solitaire devait le stupéfier. Barrer un radeau à voile sur plus de 5 000 milles représente en effet une démonstration athlétique, car le skipper doit lutter à tout instant contre la houle et le vent pour le maintenir sur son cap. Un bon marin fait à peu près ce qu'il veut d'un petit voilier, mais pas d'un radeau. Que six hommes atteignent l'Océanie avec le *Kon-Tiki* paraît concevable, mais qu'un homme seul y parvienne, non. William Willis a décidé de tenter l'aventure. À travers elle, il ne postule ni la fortune ni la gloire. Ce n'est pas au monde de la mer qu'il lance un défi, mais à lui-même. Lui seul est concerné par la performance. Penser toute l'affaire en poète et la vivre en athlète, c'est rassembler la chair et l'esprit dans une unité qui définit sans doute l'homme primordial du temps de l'âge d'or, c'est-à-dire au début du cycle dont nous vivons actuellement la fin. L'aventure se situe alors au début du sacré.

Le 6 janvier 1954, il arrive à Guayaquil, en Équateur, et va immédiatement dans la forêt à la recherche des sept troncs de balsa qui doivent constituer la plate-forme flottante du radeau. Ces sept billes lui donnent son nom : *Sept-Petites-Sœurs* ! Dur à la périphérie et non au centre, contrairement aux autres essences, le balsa ne perd jamais sa capacité de flottaison. C'est pour cela que les Amérindiens l'ont choisi pendant des millénaires. Chaque tronc doit mesurer au moins 75 cm de diamètre et 8 à 10 mètres de long. Recherche difficile jusque dans la Cordillère des Andes. Abattus, ils parviennent difficilement à Guayaquil, où Willis les assemble avec l'aide de charpentiers indigènes, utilisant le chanvre de Manille, le plus solide, lié par des nœuds plats. Les sept billes sont réunies par des traverses de palétuvier supportant un pont en bambou refendu. Le radeau mesure ainsi 10 mètres dans sa plus grande longueur, largeur 6 mètres à l'arrière et 5,40 m à l'avant. Grand mât constitué par deux poutres jumelles plantées dans la traverse de palétuvier qui soutient déjà le beaupré. Un second mât gréé sur l'arrière portera une grande brigantine triangulaire, alors que les anciens radeaux n'en comportaient pas. L'appareil à gouverner représente aussi une innovation. Un homme seul ne peut en effet manœuvrer le grand aviron à pale arrondie que les Indiens de l'ancien temps, nombreux à bord, ne lâchaient jamais. Willis établit donc une roue de gouvernail ordinaire reliée à un safran classique. La cabine posée sur le pont mesure 2,40 m sur 1,80 m et 1,35 m de hauteur.

Le *Kon-Tiki* avait appareillé de Callao. La saison se trouvait trop avancée pour que Willis, qui espérait prendre la mer à Guayaquil même, pût échapper au courant de Humboldt qui porte trop au nord sur près de 800 milles. Il appareille donc de Callao, comme le Norvégien, le 22 juin 1954. Le Lloyd's de Londres a refusé de l'assurer sur la vie. On comprend ces hommes d'affaires ! Les reporters de presse l'ont photographié sous les angles les plus divers avant le départ, disant à sa femme Teddy :

— Pour nos archives !

Elle leur a répondu :

— Vous ne connaissez pas Bill. Vous serez obligés d'aller aux Samoa pour prendre le cliché de son arrivée !

Naviguer sur un radeau déconcerte d'emblée un vrai marin. Il lofait de dix degrés au vent puis, très vite, abattait dans la même proportion sous le vent du cap idéal déterminé. Willis estima que ces embardées lui faisaient perdre plus de 10 % sur la route moyenne, mais, pour les corriger, il lui eût fallu s'épuiser à manœuvrer la barre, les yeux rivés sur le compas. Il accepta la situation, car c'était déjà un sacré travail que de ramener le radeau sur sa route lorsqu'il s'en écartait grandement et d'éviter qu'il ne vînt debout au vent.

Il ne pouvait risquer sa grand-voile ou sa brigantine, car, première faute, il n'en avait emporté aucune de rechange. Déjà, elles travaillaient beaucoup pour tirer cet engin qui ne pesait pas moins de 12 tonnes. Il tenait bien la mer mais n'offrait naturellement aucune protection contre les déferlantes, ou simplement les embruns. Au bout de quelques jours, Willis comprit qu'il toucherait probablement un jour ou l'autre les Samoa, à la condition de se trouver encore à bord. Se voir enlevé par une lame ou tomber à l'eau sur une fausse manœuvre représentait un risque permanent. La mer battait le radeau à quelques centimètres au-dessous de lui. Il eût fallu gréer au moins deux filières de poupe en proue et laisser traîner aussi une ou deux lignes, pour le cas où...

Willis savait tout cela mais, chose incroyable, cet homme qui mettait sa vie en jeu pour réussir l'aventure la plus insolite qui fût, et qui avait presque tout prévu, ne se pressait pas de gréer ce dispositif de sécurité ! Il dira par la suite qu'après avoir brisé tous les liens qui le rattachaient au monde (son émetteur radio, bien entendu, ne fonctionnait pas) seuls, le ciel et la mer avaient à connaître de ses besoins, de ses actions, de ses rêves. À cette échelle, les mesures de sécurité signifiaient-elles encore quelque chose ? La réponse sera donnée dans quelques jours.

Il a cependant pris ce voyage, qui est un retour aux sources, tout à fait au sérieux. Adoptant l'engin de navigation des anciens Indiens, il prétend aussi s'alimenter comme eux. Il avait embarqué 400 litres d'eau et 25 kg de *canihuâ*, céréale qui pousse dans les Andes, vers 4 000 mètres d'altitude, rare et difficile à cueillir. Cette espèce d'orge, qui se vend grillée en Équateur et au Pérou, a depuis toujours été utilisée par les Indiens, quand ils se livraient à de rudes travaux de portage en haute altitude, et par les Incas, qui en nourrissaient leurs guerriers avant la bataille. Le guerrier de la mer, William Willis,

la consomme comme eux, crue, pétrie dans l'eau et s'en trouve bien. Autre composante de son alimentation, la *raspadura*, sucre brut dont il emporte 30 kg qui s'épuiseront bien avant les Samoa, car il en absorbe de prodigieuses quantités, une livre d'un seul coup parfois, dans l'après-midi.

Le voici donc redevenu homme primitif, selon l'esprit, mais encore au niveau de l'estomac qui se montre un peu lourd dans les premiers jours mais s'adapte à cette conversion biologique d'un Viking balte en Amérindien. Lui aussi surabonde de force pour dominer son radeau, tâche difficile, car cet engin s'élève bien à la lame mais selon des trajectoires incertaines, bousculant tout à bord. Willis s'y reprend à dix fois pour porter à ses lèvres sans la renverser la tasse de café préparée avec de la poudre et de l'eau froide, car son réchaud marche mal, ou pas du tout. Raidir des écoutes, amener ou hisser la grand-voile exigent des heures d'efforts, alors que ce sont besognes simples sur une embarcation classique.

Comme les anciens navigateurs grecs, qui emmenaient des singes à bord des bâtiments pour se laisser distraire par eux, Willis a embarqué un perroquet et une chatte. Depuis quelques jours, par mer assez belle et ciel clair, le monde aquatique s'intéresse au *Sept-Petites-Sœurs* et vient amuser son skipper. Ce sont d'abord les dauphins, qui jaillissent des profondeurs et cabriolent autour du radeau, passent en semi-immersion à des vitesses prodigieuses. Puis l'inévitable requin commence à suivre William Willis et ne le quittera plus, de jour et de nuit. C'est un beau spécimen, brun avec des nageoires soutachées de blanc et qui ne mesure pas moins de trois mètres. Il naviguait fidèlement sur tribord arrière, si près que l'Américain aurait pu le toucher en étendant le bras. Mangeait-il, comme le navigateur solitaire, de la *canihuâ* équatorienne, de la *raspadura* péruvienne ou préférait-il la chair de marin ? Pour l'instant, il se contentait d'avaler les poissons volants qu'on lui lançait. Mais demain ?

La réponse sera donnée le 12 juillet, vers 10 heures, à 50 milles environ au sud-est de l'île Santa Maria, la plus septentrionale des Galapagos, donc loin des grandes routes de navigation. Solitude pacifique totale. Vent modéré. Mer assez belle. Depuis qu'il navigue dans le courant de Humboldt.

Willis a froid. Il a dû se couvrir chaudement. Ce matin-là, il porte deux paires de chaussettes de laine, une chemise de flanelle et deux chandails. Ce dernier détail revêt une importance capitale pour l'issue de l'aventure qui se prépare. Le radeau tient assez bien sa route et son pilote peut se désintéresser de la barre et du gréement, juste le temps de lancer une ligne pour capturer si possible un dauphin, première faute contre toutes les traditions de la mer qui protègent cet ami des hommes. L'homme s'est installé à l'avant, au pied droit du mât, car il sait que les dauphins nichent sous le radeau et il en a déjà capturé depuis cet endroit.

Il lance sa ligne. La vitesse du radeau – un peu plus de 2 nœuds – rabat le filin sous les billes de balsa dans lesquelles croche l'hameçon. C'est un engin à deux branches, long de six centimètres, du type habituellement utilisé par les thoniers. Pour le récupérer, Willis doit se coucher à plat ventre sur le pont et se pencher à l'extérieur. C'est une manœuvre périlleuse en raison du caractère glissant de ce pont enduit d'humidité visqueuse. L'homme se demande brièvement ce qui se passerait s'il tombait à la mer, si le requin familier, qu'il a baptisé Tom-le-Long, se trouvait dans les parages, de combien de secondes il disposerait avant de se voir déchiqueté par lui... ou un autre ! Mais tout cela dans une forme floue, du fond de son rêve permanent. En revanche, il ne se demande pas pourquoi il n'a toujours pas disposé de sauvegardes ni jeté des lignes à la traîne.

Après plusieurs tentatives assez laborieuses il réussit à décrocher et à récupérer son hameçon. Il passe en poupe, s'installe sur les troncs de balsa, donc au-delà du pont de bambou et plus bas que lui. Il tente quelques lancers avec sa ligne de 60 mètres amarrée à une traverse et, ne repérant aucun dauphin, la laisse filer. Une minute plus tard, elle se raidit avec une secousse capable de la rompre, car il s'agit d'une très vieille ligne usée que lui a donnée un pêcheur de thons avant l'appareillage de Callao. Elle reste tendue, frémissante derrière le radeau qui la tire, la prise opposant tout son poids à l'avancement. Ce n'est pas un dauphin, sinon il aurait déjà repris son agitation, frappant la mer de sa queue. Le requin capturé, lui, tend à gagner en profondeur par une traction puissante et continue. Est-ce Tom-le-Long ? Willis tire sur la ligne aussi vite qu'il en a les moyens, avec l'espoir de hisser le poisson à bord avant qu'il n'aille se réfugier

entre les billes de balsa. Il apparaîût enfin en surface. Ce n'est pas Tom-le-Long mais un de ses frères, aussi puissant, plus trapu, moins long, car il ne dépasse pas deux mètres.

La ligne est maintenant totalement rentrée, le requin à demi hissé sur les balsas, la queue encore immergée. Willis pense : c'est une belle prise, mais que puis-je faire d'un requin ? Il s'agit de récupérer l'hameçon coincé dans un pli de sa gueule, ce qui l'a obligé à se coucher sur le dos à la sortie de l'eau. Willis avait déjà pêché des requins avec l'aide de sa femme, au large de la Floride. Il savait fort bien que récupérer un hameçon dans la gueule d'un requin vivant c'était perdre, à coup sûr, un doigt, voire une main. Fallait-il que cet homme expérimenté fût baigné dans l'euphorie de son rêve au point de tenter pareille opération, seul au milieu du Pacifique, loin des routes maritimes, incapable de soigner une grave blessure avec les moyens du bord ! Peu importe ! Il prétend sauver cet hameçon dont il possède une importante réserve à bord. Il sent bien qu'il est très mal placé, installé sur une bille de balsa rendue glissante par les algues qui la recouvrent et son immersion déjà longue. Le radeau roule. Les pieds et les jambes de l'homme sont fouettés par les paquets de mer. Il a planté une gaffe dans la gueule du requin, qui s'ouvre de trente centimètres, pour le priver de sa liberté de mouvement. Chevauchant le balsa qu'il serre férocement entre ses genoux, comme un cavalier en train de lancer sa bête sur l'obstacle, et contraint de se pencher en avant, de plus en plus loin, Willis cherche à dégager l'hameçon en le faisant tourner de la main droite. De la main gauche, il pousse de plus en plus fortement sur la gaffe pour empêcher la bête de réagir. Le requin ne bouge pas et l'hameçon finit par se décrocher, grâce à une dernière secousse imposée à l'avançon en fil de fer qui le prolonge. Après avoir montré une passivité surprenante, l'animal donne soudain des coups de queue dans l'eau, si formidables que la gaffe échappe à la main de Willis. Il perd l'équilibre, culbute en avant par-dessus le balsa et tombe à la mer, la tête la première. Instinctivement, il tend la main gauche pour se raccrocher à n'importe quoi. Puisque aucune filière n'a été tendue, ce n'importe quoi est justement la gueule du requin qui se referme. Puis la bête disparaît aussitôt, et Willis se retrouve dans l'écume du sillage du *Sept-Petites-Soeurs*.

Quand il émerge, le radeau se trouve déjà loin de lui. La solitude qu'il avait recherchée, trouvée, aimée au-delà de toute expression, allait s'accroître pendant tout le temps qu'il serait capable de nager, et seulement à la condition que le requin libéré, ou bien Tom-le-Long, ne s'occupe pas de lui. De toute manière, une certitude totale s'impose à lui : il ne verra pas le soleil se coucher. Aucune puissance humaine ne peut le sauver. Il ne relevait plus que d'une puissance surhumaine, qu'il n'invoqua pas, car peut-être croyait-il la porter en lui. Par réflexe, il se mit à nager frénétiquement dans le sillage du radeau, puis abandonna presque aussitôt. Il savait très bien qu'un nageur lourdement habillé ne rattrape pas un bâtiment portant toute sa toile, même un radeau, quand il se trouve dans le lit d'une belle brise soufflant à 5 ou 6 Beaufort, surtout avec une main blessée.

Tout se passa très vite : le *Sept-Petites-Sœurs* s'en allait vers Samoa en abandonnant son capitaine sur un océan vide de tout navire, sinon de requins. Mais, brusquement, Willis ressentit un léger choc alors qu'il se trouvait déjà à plus de 50 mètres du radeau. Une ligne blanchâtre se tendit légèrement en surface. Elle aboutissait à son bras gauche qui, progressivement, rougissait l'eau autour de lui, car la main, profondément mordue par le requin, saignait d'abondance. La ligne tenait au bras de l'homme par cet hameçon qu'il avait retiré de la gueule du redoutable poisson. Et le miracle s'était accompli... Pendant que Willis passait par-dessus bord, l'hameçon avait croché dans la laine de son gros chandail, entraînant la ligne amarrée à la traverse de poupe. Il n'eut pas le temps d'entonner quelque action de grâces. Au moment où la ligne se tendit sous le poids du naufragé, flottant au bout de ses soixante mètres, l'hameçon arracha la laine du chandail mais Willis eut le réflexe qui convenait à la situation : de la main droite il saisit l'avançon de fil de fer. Il lui suffisait désormais de se haler le long du filin pour regagner le radeau. Il se sentit alors sauvé.

Sauvé ? Peut-être, si cette vieille ligne tenait le choc jusqu'au bout. Blanchie par le temps, détoronnée sur une certaine longueur, offerte par un pauvre pêcheur de Callao en raison de sa vétusté, pouvait-elle encore supporter le poids d'un homme ? Sans doute, puisqu'elle avait permis de haler un requin. Et l'homme pouvait la soulager en nageant avec les jambes. Mais il fallait faire vite pour atteindre le

radeau, placer éventuellement un garrot si quelque artère de sa main était coupée.

Willis maîtrisa la situation et, au lieu de se hâter, prit son temps. Il se halait maintenant sur la ligne, pour ainsi dire main sur main, poussant sur les jambes de toutes ses forces pour n'infliger aucune secousse à ce lien douteux qui le tenait suspendu entre la vie et la mort. Il ne craignait pas spécialement la mort. C'était simplement une autre forme de communion avec l'océan Pacifique. Il l'avait prévue et d'avance acceptée. Souvent, lorsque sa grand-voile et sa brigantine claquaient dangereusement, il envisageait la destruction de son gréement, irréparable puisque avec une inexplicable légèreté il n'avait emporté aucune voile de rechange. Il acceptait la perspective d'une dérive au gré des courants qui pouvait durer des années. Il ferait face. Sa double ascendance le classait parmi les hommes forts, les hommes très forts, même lorsqu'ils atteignent soixante et un ans, comme lui.

La remontée vers le *Sept-Petites-Sœurs* prit beaucoup de temps. La ligne ne cassait pas. Les requins n'attaquaient pas, peut-être tenus en respect grâce au brassage de l'eau par les jambes du naufragé. Mais il souffrait beaucoup de sa main blessée et la perte de sang diminuait son énergie.

Il fut obligé de franchir un Rubicon : une longueur d'un mètre ou deux de filin, sur laquelle manquait une bonne moitié des torons. Un thon avait sans doute mordu ce secteur. Là, il connut l'angoisse d'un funambule progressant sur un fil usé par vingt ans de représentations, mais il passa. Il pensait avec amertume qu'il avait à bord du radeau une demi-douzaine de lignes neuves achetées à New York !

Il était maintenant très lourd avec toute cette laine gorgée d'eau sur les épaules et dont il ne pouvait se débarrasser, mais le radeau se silhouettait devant lui, de plus en plus proche, très haut lui semblait-il quand une lame le hissait sur sa crête et il disparaissait quand il plongeait dans un creux, infligeant une secousse brutale à cette ligne qui résistait encore.

La ligne émergea. Elle s'éleva progressivement vers la traverse à laquelle Willis l'avait attachée au début de toute l'affaire. Il atteignit le gouvernail, saisit l'extrémité du safran, puis les chaînes de

manœuvre et, centimètre par centimètre, se hissa sur les balsas. La tête lui tournait. Il grelottait à la suite de ce bain dans le froid courant de Humboldt. Il glissa et se rattrapa de justesse avant de retomber à l'eau. Le sang rougit rapidement le pont autour de lui quand il l'atteignit enfin. Il giclaît de sa main gauche. L'homme utilisa la ligne qui venait de le sauver comme garrot, et le sang cessa de couler. Le requin avait emporté un bon morceau de viande, éraflé mais non sectionné l'artère du poignet. Dégâts limités. Rien qui ne fût réparable avec les moyens du bord. Il prit aussitôt une aiguille et du fil dans sa trousse et entreprit de recoudre les lèvres de la plaie. Bien d'autres aventures l'attendaient, mais aucune qui pût se comparer à celle qu'il venait de vivre.

Le 15 octobre, il atteignit Pago-Pago dans les Samoa, après avoir couvert en radeau 6 700 milles à travers le Pacifique, en 115 jours. Le « Club des Aventuriers » de New York lui conféra un diplôme d'honneur, qu'il n'avait pas recherché et qui comportait cette citation : « Nous saluons en ce raid épique le voyageur solitaire le plus remarquable depuis l'exploit de Lindbergh. »

7. Une mort à crédit

Pour Gérard Janichon et Jérôme Poncet, l'aventure commence par une longue épreuve de patience. Très jeunes, ils travaillent dans tous les secteurs d'activité qui s'ouvrent à eux, même les plus humbles, et réalisent des économies féroces en vue de se faire construire un yacht de croisière. Ce qui les anime n'est pas encore très clairement exprimé en eux. Comme Lionel Terray, ce sont des « conquérants de l'inutile ». La volonté de puissance qui les soulève ne s'applique pas au monde des hommes qu'il s'agirait de guider ou de dominer. Seule la nature encore intacte dans sa puissance originelle mérite qu'ils confrontent leur vie à la sienne. Les épreuves proposées par la montagne sont dévaluées puisque les hommes les escaladent aussi nombreux que des colonnes de fourmis ; que leurs difficultés sont non seulement connues mais encore classées – horreur ! – et c'est pour cela sans doute que le Grenoblois Jérôme Poncet, qui pratiqua d'abord l'alpinisme, se tourne vers l'océan. Maintenant que tout yacht paie une taxe de séjour hebdomadaire aux Galapagos et qu'on « fait la manche » en se louant en « charter » aux Antilles, il ne reste que les océans polaires où tout navigateur digne de ce nom puisse aller prendre sa mesure. Non par orgueil mais simplement pour la connaître. Revendiquer les conditions de vie, affronter les périls les plus abrupts qui existent en se retranchant volontairement du grand troupeau des mammifères à deux pattes, c'est vouloir rester jeune par rapport au « sixième jour de la création » ou au « cent millionième jour de l'évolution ».

L'outil préparé pour l'évasion s'appelle *Damien*. Construit sur plans de Robert Tucker en 1967, il est long de 10,10 m, avec un tirant d'eau de 1,45 m, lesté à 1,6 t, avec une voilure de 41 m² et construit en bois moulé, 4 plis d'acajou tranché de 5 mm.

Ils appareillent de La Rochelle au mois de mai 1969, reconnaissent le Spitzberg par le sud, le Groenland en doublant le cap Farewell au mois d'octobre. Par New York et Porto Rico, ils atteignent l'Amazone, qu'ils remontent jusqu'à Manaus, non sans difficulté, car si 1,45 m de tirant d'eau n'est pas très important, c'est une gêne pour remonter une rivière.

Au-delà de Buenos Aires, ils vont reconnaître le cap Horn en mars 1971, puis font route à l'est entre le 50^e et le 60^e parallèle, droit sur la Géorgie du Sud. Pendant la semaine qui s'est écoulée depuis la sortie du canal Beagle, ils n'ont pas subi le moindre coup de vent mais ont eu une bonne brise favorable, force 5 à 6. Ils avancent aisément à raison de 130 milles par vingt-quatre heures, grand largue, sous génois. Depuis Buenos Aires, ils étaient descendus vers les « latitudes grondantes », les attendaient avec un peu d'inquiétude mais le vent soufflait toujours modérément, la mer frémissait à peine.

— J'ai eu brutalement très peur. Il me sembla qu'un poing géant sortait du ciel, au ras des vagues et nous frappait en pleine poitrine ! me dit Jérôme Poncet.

Il apparaît presque impossible de rencontrer à terre ce navigateur passionné. Je l'ai bien trouvé la veille, au port de plaisance de La Rochelle, en train d'armer son *Damien II*, mais il m'a dit aussitôt :

— J'appareille dans une demi-heure, avec la marée, pour l'île de Ré. Je vais terminer mon armement là-bas où je suis tranquille, car les touristes ont disparu depuis le début de septembre.

Je suis parti pour l'île et je le retrouve ce matin à bord de *Damien II* échoué sur une plage, bien en équilibre, sans l'aide de béquilles, grâce à sa coque arrondie, dérive escamotée, dans la position où il compte se laisser cerner par les glaces avec une progressivité qui le maintiendra en surface au lieu de l'étreindre, car, dans un mois, il repart pour l'Antarctique. Je dis à Jérôme Poncet :

— Vous repartez, donc vous avez dominé vos craintes ?

— Mon bon camarade Janichon a écrit, dans son premier livre : « Il faut avoir peur de l'océan pour le comprendre et le respecter. »

— Avec l'océan, pas de faiblesse, pas de routine, pas d'armistice. Si vous lui portez un véritable amour, celui-ci ne peut survivre que par

une reconquête journalière. Mais après ce qui vous est arrivé, je montrerais une solide méfiance !

— L'une n'exclut pas l'autre !

Le 26 mars 1971, ils étaient sous les 12 m² de la trinquette, en position de fuite. La mer, très grosse, semblait curieusement n'avoir besoin que d'un vent relativement faible, soufflant tout juste à force 8. Un vent qui soulevait cependant des mastodontes d'eau, laissant entre eux des creux de 10 à 15 mètres. Ici, sur le 55ème parallèle, quand le vent tourne au sud-ouest, il anime un système de houles croisées qui provoquent des lames pyramidales, terriblement dangereuses. Ces latitudes solitaires marquent la limite du mauvais temps d'ouest. *Damien* est au cœur de la manifestation, déjà engagé au-dessus du plateau qui borde la Géorgie et rend la houle plus haute et plus sèche. Signe de grand mauvais temps : les albatros ont disparu.

À midi moins le quart, pris par une déferlante, *Damien* part en surf, incontrôlable, couché sur la vague, mais finalement revient dans le lit du vent. Vingt minutes plus tard s'ouvre l'ère des catastrophes. Le bateau participe au coup de tonnerre de la déferlante qui le frappe, vibre comme s'il tombait de haut sur un lit de béton en exécutant des cabrioles incontrôlables. Mais il n'a pas éclaté, comme s'y attendaient les deux hommes, qui gagnent le pont sans perdre une minute. Le gréement n'a pas trop souffert, le mât n'a pas bronché. La girouette du pilote automatique est partie, mais l'appareil reste en place, la barre de flèche inférieure bâbord a cassé sur sa ferrure. Jérôme l'amarre tant bien que mal. Un panneau de coffre arrière s'est entrebâillé et *Damien* a sucé par là une grosse ration d'eau de mer. Le désordre à l'intérieur de la cabine n'apparaît pas démentiel. Je demande :

— Vous veniez de chavirer ?

— Pas exactement. De sancir plutôt, mais ça n'est pas tout à fait exact non plus. Car le bateau ne s'engagea pas de la proue mais chuta dans un véritable gouffre ouvert au-dessous de lui.

— Vous avez eu de la chance !

— Nous avons déjà été roulés une fois au large du Spitzberg.

— Le *Damien* ne comportait-il pas un défaut d'équilibrage, mât trop élevé, lest insuffisant ?

— Non. Vous savez, à partir d'une certaine force de mer, n'importe quel petit voilier est susceptible de se faire rouler par une déferlante. Tout skipper raisonnable doit être capable de limiter et de réparer les dégâts. Je ne vois pas ce qu'il pourrait assurer d'autre !

Le vent dépassait maintenant force 10, mais ne soufflait pas régulièrement. Il frappait par surprise, poussant devant lui des nuages d'écume arrachés aux lames et des tourbillons de neige. Le diapason de ces retombées atteignait une telle intensité qu'une peur irraisonnée étreignait la gorge des deux marins. L'océan entraînait en folie autour d'eux mais, à partir de cette folie, révélait une splendeur qui n'appartenait plus aux paysages du monde mais annonçait ceux de la fin d'un monde. Après le passage d'une grosse déferlante, la mer présentait une étendue d'un vert cristallin d'une mystérieuse transparence ! À d'autres moments, elle se transformait en plaine enneigée bien que la neige des grains fondît en touchant la surface de l'eau. Les derniers relevés de température effectués par Jérôme donnaient 0° C pour l'atmosphère et +4° C pour la température de l'eau en surface.

La chevauchée continuait. Du fond des creux ils se voyaient dominés par les crêtes enneigées qui s'abattaient sur eux, accourant de l'ouest, culminant de nouveau vers l'est, en direction des îles de la Géorgie du Sud dont ils n'étaient plus très éloignés. Un sentiment d'impuissance les submergeait. Non ! Non ! C'était impossible, à la longue, de franchir ces monts blancs et noirs. Comment s'y étaient-ils donc pris pour réussir, là où eux allaient peut-être échouer, les Slocum, Vito-Dumas, Moitessier, Smeeton ? Le passé donnait sa réponse : après avoir sancé ou chaviré et poursuivi sous gréement de fortune, Janichon et Poncet venaient de réaliser en partie la même expérience, mais ils ne s'attendaient pas à la répéter sous une forme inédite et terrifiante.

La déferlante qui retourna le *Damien* et l'abandonna quille en l'air ne leur parut guère plus puissante ou plus vicieuse que les autres. Le caractère insolite de l'épreuve ne s'affirma qu'une fois le mouvement accompli. D'abord le silence. Après les hurlements furieux du vent dans le gréement, les coups de canon des déferlantes déchargés sur le

pont et les flancs du bateau, ils accueillirent cette paix comme une récompense dont la nature équivoque ne s'imposait pas dans l'immédiat. Elle représentait au même titre le repos promis aux convalescents ou la veillée familiale des morts que des voisins ou amis troublent à peine. Ils ne choisirent la solution pessimiste qu'au bout d'un certain temps. D'abord en prenant conscience de la position de *Damien*. Il flottait quille en l'air et ne bougeait presque plus, stabilisé dans cette position. À peine un léger roulis, de rares coups de tangage. Leurs pieds posés sur le toit de la cabine soulevaient un problème : comment avaient-ils opéré ce transfert et pourquoi se maintenaient-ils dans cette position ? L'eau parvenait déjà à hauteur des genoux et le froid intense paralysait leur faculté de raisonnement. Ce message sensoriel leur permit de comprendre que *Damien* faisait de l'eau et qu'il allait couler. Ils éprouvaient beaucoup de mal à se situer dans ce monde maintenant prisonnier de l'inversion de toutes les valeurs. Le plancher ? En haut, avec la quille. Le plafond ? Sous le pont du *Damien* et sous les pieds de son équipage. La proue ? Invisible dans cette nuit verdâtre qui a remplacé le jour en quelques secondes. Janichon se trouve appuyé contre l'épontille de sa couchette. Poncet ? Un peu plus loin, contre le poêle encore très chaud. Mais il ne sent même pas la profonde brûlure à l'épaule qu'il vient de subir, car c'est la notion de froid qui domine en lui. L'eau glacée atteint déjà ses hanches. Elle monte toujours. Le bruit du clapotis cherche à reprendre sur un mode mineur le vacarme de la mer qu'ils ont oublié. Une pensée enfin cohérente pénètre Jérôme. Où se trouve la voie d'eau ? Ni les hublots ni les panneaux Goiot du pont n'ont cédé. Les panneaux des coffres arrière, qui s'étaient ouverts pendant le premier plongeon, trois quarts d'heure plus tôt, sont-ils responsables ? Un bordé qui a lâché ? Une seule certitude : l'eau monte rapidement et, si le bateau se remplit sans reprendre sa position normale... La lampe de navigation à filtre rouge, qui ne fonctionnait plus depuis des semaines, s'est rallumée toute seule pendant la culbute. Pour les hommes civilisés, un signal rouge a toujours annoncé des périls pressants et, au fond de cette coque en partie noyée, il prend une signification terrible. Je demande à Poncet :

— Combien de temps êtes-vous restés quille en l'air ?

— Je ne me souviens pas d'avoir consulté ma montre étanche. Nous n'avions aucune envie d'estimer le temps passé dans cette position sous l'angle de la performance. Survivre une heure de plus ou de moins ne présentait pas un grand intérêt.

— Normalement, un yacht retrouve toujours son équilibre, et très vite, en général.

— Rien n'est moins certain. Nous avons dû rester quille en l'air un bon moment, mais nous n'aurions pas tenu une demi-heure en raison du froid.

— La température de l'eau tournait autour de -f-4 °C en surface, m'avez-vous dit. Vous ne pouviez espérer survivre très longtemps, bien que des marins du cuirassé allemand coulé non loin d'ici, à la bataille des Falkland, en 1915, aient survécu, le temps d'être recueillis par les chaloupes de *l'Inflexible*, dans une eau à 1 °C. Avez-vous tenté de redresser le *Damien* ?

— Avant que la paralysie ne nous gagne, nous nous sommes portés sur tribord, espérant que le transfert de poids permettrait de gagner ces 60° de gîte nécessaires pour obtenir une nouvelle rupture d'équilibre. Ce fut, bien entendu, inopérant. Seule une lame pouvait les donner, et comme la mer se maintenait très forte, le redressement devait s'accomplir tôt ou tard. Nous en avions la certitude.

— Le moral restait donc haut ?

— Pas spécialement. Une course de vitesse était engagée entre l'action éventuelle d'une lame et le remplissage complet de la coque. Même s'il ne s'en allait pas par le fond, nous allions obligatoirement périr très vite, comme des rats qui ne peuvent quitter le bord selon leur tradition ou des poissons surgelés dans cette armoire frigorifique.

— Votre salut tenait donc tout entier dans le mouvement mécanique d'une lame qui pouvait ou non se produire à temps, c'est-à-dire par le plus grand des hasards ? Votre participation était nulle, votre volonté de puissance mise hors service, vos forces physiques inopérantes. Dans l'absolu, c'est l'océan qui n'a pas voulu maintenir le *Damien* dans cette fâcheuse position. Votre mort se présentait à crédit. Avez-vous prié pour obtenir le plus long crédit possible ?

Réclamé le miracle dépendant des puissances extra-terrestres que les religions représentent ?

— L'idée ne m'en est pas venue. Objectivement, j'en restais au problème posé par un bateau refusant de se soumettre aux lois mathématiques bien connues de tous les navigateurs. Que pouvait-on contre un *Damien* se maintenant quille en l'air, très stable sur son pont, sans doute grâce à son gréement immergé et malgré ses 1 600 kg de lest et 200 à 300 kg de matériel dans sa cale ? Et puis nous étions dominés par les sensations perçues au stade de l'instinct. Toutes celles-ci nous éclairaient sur la proximité de notre mort. L'eau glacée nous dévitalisait rapidement. La faible clarté verdâtre créait l'ambiance traumatisante dans laquelle toutes les images d'Épinal ou bandes dessinées en couleurs plongent leurs fantômes ou cadavres. Cette lumière qui pénétrait par les hublots devenait de plus en plus faible au fur et à mesure que le *Damien* s'enfonçait. Mais, contradictoirement, nous restions peu sensibles à ces sujétions et, au stade des sensations, une certaine euphorie nous gagnait. Elle provenait du froid et surtout du silence tellement reposant après les rugissements du vent et de la mer laissés au-dessus de nous.

— En fait, vous étiez en train de succomber au sommeil ?

— Sans aucun doute.

— Comme alpiniste, avez-vous traversé des tempêtes de neige en haute altitude ?

— Rarement.

— Ceux qu'on a sauvés avant la vingt-cinquième heure savent que le passage de la conscience à l'inconscience s'opère par un glissement très doux et supposent qu'aucune frontière douloureuse ne se dresse par la suite entre la vie et la mort. C'est le chemin que vous auriez parcouru si le bateau ne s'était pas redressé.

— L'idée que nous allions sans doute mourir ne se présentait pas avec une grande force de présence. Janichon pensait, il me l'a confié par la suite, quand nous avons analysé l'événement : « Tant qu'on ne voit pas le visage de sa mort, on peut croire à son immortalité ! »

— L'optimisme de votre âge !

En fait, ils étaient en train, non pas de mourir, mais de passer, selon la belle image découverte par les montagnards et les paysans

des temps anciens. Passer de la vie à la mort par un mouvement très doux, comme l'alpiniste surpris par la tempête de neige en haute altitude. Mais c'est l'eau glacée à 4 °C, et non la neige, qui clapote autour d'eux. Ils vont mourir sans révolte, sinon contre les lois mathématiques qui les trahissent. Le *Damien* ne se redressera plus, du moins au cours de la fraction du temps de survie qui leur est accordée, car ils savent déjà qu'un bateau se montre parfois plus stable flottant sur le pont que sur la quille s'il possède un franc-bord important et beaucoup d'eau dans sa coque, ce qui est le cas. Elle leur arrive maintenant au niveau de la poitrine. Ils devront bientôt nager pour respirer, du moins si la congestion ne leur épargne pas ces derniers gestes inutiles. Nager dans cette eau verdâtre, qui se met à clapoter de plus en plus fort et, brusquement, les roule, laissant filtrer la clarté du jour par une rangée de hublots, effaçant le crépuscule. Le rugissement du vent et des lames éclate de nouveau. Le *Damien* escalade la vague puissante qui vient de le redresser par bâbord. Ils sont sauvés.

— C'est là que nous avons commencé à souffrir sérieusement, précise Poncet. Nous avons des tonnes d'eau à bord, le mât brisé raguait le long de la coque, la cale offrait le spectacle d'une désolation absolue. Nous étions faibles comme des enfants et il nous paraissait impossible de soulever les seaux qui devaient prendre la relève de la pompe d'épuisement bouchée et d'établir un gréement de fortune.

Ils avaient chaviré le 26 mars. Ils toucheront l'ancienne station baleinière de Grytviken le 6 avril. Je demande à Poncet :

— En somme, vous avez repris le contrôle de vos aventures, comme Prométhée quand il fut libéré, mais, pendant quelques heures, on vous l'avait retiré ? Qui ?

— Difficile à déterminer !

— Au XV^{ème} siècle, un navigateur chrétien pouvait me répondre. Aujourd'hui, l'imagination de l'homme s'est diversifiée ou stérilisée.

— L'océan a-t-il une volonté, comme vous le prétendez dans votre livre ?

— Bien sûr ! La montagne aussi ! Si je vous avais connus vingt-cinq ans plus tôt, en train de lutter contre une tempête de neige, je

vous aurais sans doute cadrés dans *La montagne n'a pas voulu*, affrontant les situations difficiles avec, sans doute, le même bonheur, car les montagnes, pas plus que l'océan, ne veulent perdre ceux qui les aiment d'un amour très pur comme le vôtre.

8. Un mousse vide sa poubelle... un homme est sauvé !

Le lundi 6 septembre 1965, à 23 heures, le *Jeasteval* appareille de Beaulieu. M. Charpentier, son propriétaire, est un habitué des courses-croisières en Méditerranée. Il a tenté plusieurs fois sa chance au cours de l'été mais, aujourd'hui, il se rend simplement en Corse comme plaisancier, avec sa femme et des amis : M. Alain Nobilitato accompagné lui aussi de son épouse. Exactement le genre de traversée qu'on affronte *a minima* pour avoir, par le passé, préparé des entreprises plus sérieuses exigeant le maximum de précautions et de prévisions.

Les prévisions météorologiques ne sont pas très optimistes, mais pas inquiétantes non plus. Elles donnent un temps dur mais maniable. Le *Jeasteval*, qui marche fort, bien que sous voilure réduite, est maintenant à mi-parcours entre Beaulieu et Calvi. La bonne humeur règne à bord. Les femmes se couchent, car le bateau bouge beaucoup et limite le confort de ses passagers.

Le lever du jour renforce le mistral, qui hache les vagues déjà hargneuses et courtes. Alain Nobilitato prend des mesures de sécurité en renvoyant les femmes en bas, réduisant la voilure au seul tourmentin, mais il juge inutile de mettre en place son harnais de sécurité. Erreur fatale. Il connaît cependant le caractère vicieux de la Méditerranée par coup de mistral, mais il a toujours réussi à se maintenir à son bord sans prendre des assurances supplémentaires ! Il est membre du Club de la voile à Beaulieu et du Comité de la Côte d'azur de la Fédération française d'étude et de sport sous-marins. Comme Yann Nédelec dont je raconte aussi les aventures dans cet ouvrage, c'est l'un de ces techniciens modernes qui possèdent plus de

connaissances et moins de savoir que les anciens de la marine à voile. L'homme est encore jeune, toujours dans la force de l'âge et a, sur les anciens, une énorme supériorité : il connaît intimement la mer dans sa profondeur ! Aller par le fond... et en revenir fait partie de son métier !

À 6 heures du matin, une lame, qui lui paraissait vue sur une photographie prise sous les « latitudes grondantes », couche le bateau sur tribord, et à tel point que le pont se dresse à la verticale. L'homme est balayé en même temps que l'ancre, saisie pourtant à son poste et qui file à la mer entraînant 70 mètres de chaîne. Nobilitato se laisse aller. Il entre en milieu connu, alors que le matelot d'autrefois, ne sachant pas nager, abordait le commencement de sa fin en perdant contact avec la lumière du jour. Il revient très vite en surface et là, il aperçoit la bouée de sauvetage que Charpentier vient de lui lancer... Une chance inouïe, car Charpentier, qui se trouvait en bas avec les femmes, venait tout juste de regagner le cockpit quand la lame a balayé le pont. Nobilitato nage vigoureusement dans sa direction et la saisit. Il fait maintenant grand jour. Le ciel est noir et témoigne de la présence du mistral, qui souffle toujours très fort.

La suite de l'aventure peut étonner celui qui se fait une idée fausse sur les choses de la mer. Pourquoi Charpentier, qui vient de reprendre la barre, ne sauve-t-il pas Nobilitato malgré les cris et les plaintes de son épouse affolée et désespérée ? D'abord parce que le yacht, qui fuit sous le vent à vive allure, n'est guère manœuvrable avec sa proue basse sur l'eau, alourdie par les 70 mètres de chaîne qu'elle traîne en profondeur. Ensuite, parce qu'il ne peut revenir au vent, bien établi à force plus ou moins 10, avec un tourmentin, dans une mer dont chaque grosse lame peut le rouler. Et le moteur ? Quand Charpentier met le moteur en route, Nobilitato, qui dérive beaucoup moins que l'embarcation, est déjà à une encablure derrière elle. On ne le voit presque plus, tache blanche et rouge que les crêtes des lames livrent ou effacent à intervalles irréguliers. Impossible de remonter au vent, même avec le moteur, car l'hélice s'affole à l'air libre chaque fois que le *Jeasteval* franchit une crête avant de piquer dans un creux étroit et profond. Après une heure de manœuvres désespérantes et désespérées, Nobilitato a disparu de leur champ visuel. Ils sont maintenant à plus ou moins 80 milles de Gênes. Il

s'agit par conséquent de toucher terre au plus tôt pour donner l'alerte. Pas question de faire demi-tour contre ce mistral et cette mer, car, portés par eux, ils toucheront Bastia ou Calvi rapidement. Charpentier abandonne des recherches qui ne mènent absolument à rien. Aucun bateau ne navigue-t-il dans ces parages habituellement fréquentés ? Aucun bateau qui pourrait apporter le secours que le *Jeasteval* ne peut fournir ? Au moment de l'accident, ils ont bien aperçu un bâtiment encore éclairé, sans doute un courrier régulier desservant la Corse. Ils ont recherché leurs fusées de détresse sans les découvrir, tout se trouvant à bord dans un désordre indescriptible à la suite du coup de mer dans lequel M^{me} Nobilitato elle-même a reçu quelques blessures au visage et dans le dos.

Nobilitato s'était accroché à la bouée de justesse, à bout de souffle, guetté par une crampe. Rattraper à la nage un objet flottant sur une mer très creuse n'est jamais une petite affaire. Mais ce qui est fait est fait. Désormais, il ne pouvait plus couler ! Tout se ramenait à une question de temps. Savait-il ou ne savait-il pas qu'un naufragé accroché à une bouée de sauvetage, sur une mer qu'anime même un simple clapotis, n'a presque aucune chance d'être aperçu par un homme de quart qui est en position élevée sur une passerelle, si celui-ci n'est pas déjà en état d'alerte ? On ne sait, car Nobilitato n'a pas laissé de témoignage sur ce point. Mais on peut supposer que son optimisme premier résista longtemps grâce à l'ignorance de ce fait. Il se disait : début septembre, non seulement il y a encore des tas de plaisanciers qui naviguent entre la Corse et le continent, mais encore tous les cargos de Gênes qui appareillent ou rentrent... et les avions. Donc, je serai recueilli... Il suffit d'attendre !

Le voici accroché à sa bouée depuis 6 h 15. Il a commencé d'abord par retirer les vêtements qu'il portait au moment de l'accident, c'est-à-dire un caban et un pantalon de survêtement, conservant son short et sa montre étanche de plongée sous-marine. Maintenant, il est 10 heures et le soleil darde dans un ciel que le mistral recouvre d'émail bleu, très pur. L'eau, qui paraissait plutôt chaude au cours des précédentes semaines, s'est cruellement refroidie, comme toujours quand souffle le vent du nord. L'attente commence.

À 15 heures, il prend conscience des maux qui vont le harceler jusqu'à la fin. En lui s'insinuaient dans le même temps une cataracte de feu et une banquise de glace. Son mal de tête du début se renforçait, les muqueuses de la bouche, sèches, le contraignaient à rêver à des cocktails, ou mieux, des bouteilles d'eau minérale bien frappée. De temps à autre, une réflexion banale l'assaillait : comment puis-je souffrir de la soif avec tant de flotte autour de moi ?... Mais dans le même temps, le froid de l'eau le cernait, s'installait en lui. Ses membres s'engourdissaient. Les bras engagés dans la guirlande de la bouée devenaient de plus en plus raides.

En fin d'après-midi, les pensées de l'homme se montraient de plus en plus confuses et de moins en moins liées à sa situation. Ce n'était pas encore le délire de la soif qui commençait, mais ses approches. Il se dédoublait. À un moment donné, il entendit sa femme qui lui disait en riant aux éclats :

— Mais qu'est-ce que tu fabriques dans la maison à cette heure-ci, en te promenant avec une bouée de sauvetage ?

Il se mit à rire lui aussi, ou peut-être s'imagina-t-il qu'il était en train de rire et répondit :

— Tu as raison, ça ne sert à rien, je la jette !

Dormait-il, rêvait-il, ou le délire s'emparait-il déjà de lui ?

Il ne se souvenait plus exactement. En revanche, la terrible réalité des choses s'imposait toujours. Il coula. Il venait de lâcher la bouée pour faire plaisir à sa femme ! Le passage de la lumière intense à la demi-obscurité de l'immersion produisit sans doute le même effet sur son mental qu'un sédatif sur son front et lui rendit la raison. Il lança un violent appel des jambes et revint en surface, mais à cinq ou six mètres tout de même de l'engin de sauvetage, qu'il regagna à force de brasses.

Il se répétait maintenant : je ne dois lâcher à aucun prix. La nuit tomba. Il eut de plus en plus froid et, parallèlement, de plus en plus soif. Allait-il boire de l'eau de mer ? Il avait entendu parler de la dérive de Bombard à travers l'Atlantique, lu ses conclusions optimistes mais, cependant, une solide méfiance contre la consommation d'eau de mer veillait en lui avec la puissance des instincts qui défendent la bête contre tout péril naissant de

l'inconnu, et il ne tenta point d'en boire sauf lorsque le clapotis l'y contraignit.

Il avait très froid. Il se tenait à la guirlande d'une main, et de sa main libre, tantôt la droite, tantôt la gauche, il se frottait la nuque et le ventre. Puis il lançait un appel des jambes, comme s'il prétendait bondir hors de l'eau et cela le réchauffait ! Il avait l'impression que son épouse le roulait dans une couverture et lui tendait un verre d'eau, car la soif le torturait plus encore que le froid. Cependant, l'instinct de conservation l'empêchait de s'abandonner au rêve et, comme la première fois, de lâcher la filière pour entrer dans un milieu que son imagination ou son délire venait de créer. Il n'oubliait plus maintenant que le nouvel environnement proposé s'appelait obligatoirement la mort.

Il était 4 heures du matin. Sa montre-bracelet de plongée sous-marine luisait à son poignet, telle une étoile en péril de mer, comme lui. Mais il avait beau la solliciter à intervalles rapprochés, le temps restait aussi statique qu'un mur de béton. Il essayait de peser sur lui pour le faire bouger sous le poids des souvenirs. Ce n'étaient pas les réminiscences lointaines qui venaient à lui, comme c'est le cas paraît-il lorsqu'un homme est au seuil de la mort, car il ne croyait toujours pas à sa propre mort, mais des aventures de mer précédentes où les croisières heureuses se présentaient plus nombreuses que les coups durs. Enfin, ce passage par-dessus bord... Pourquoi ?... Comment ?... Le *Jeasteval* trop lourd sur la proue... Il avait dû engager et recevoir, non pas la crête d'une déferlante, mais la lame elle-même qui avait emporté le skipper par-dessus bord. Normalement le bateau aurait dû sancir. Et dans ce cas, sa femme ? les amis ? Tous comptes faits, la mer n'avait pas voulu présenter une note trop élevée puisqu'elle s'était contentée du skipper ! Mais il s'agissait de payer ! Charpentier devait être maintenant à Bastia en train de télégraphier... de téléphoner... Calvi... Beaulieu... Toulon... Marseille... les vedettes... la Marine nationale... les hélicoptères... alerte à tous... Il serait sauvé !

Charpentier et les deux femmes, bien arrivés en Corse, s'étaient précipités à la gendarmerie de Saint-Florent. D'abord, chose presque incroyable, les gendarmes n'avaient pas voulu les croire et les avaient pris pour des fous ! Ils ne déclenchèrent finalement le dispositif de secours que le mercredi matin !

Nobilitato était à l'eau depuis vingt-quatre heures et l'épreuve de la nuit venait de consommer une part importante de ses forces vitales. Glacé, aux trois quarts paralysé, déshydraté, il ne vivait plus qu'au ralenti. C'était cependant un homme très robuste, depuis longtemps familiarisé avec les aléas de la vie de plein air, possédant un bon contrôle de soi grâce à la plongée sous-marine qui enseigne la patience, par exemple par le respect des paliers de décompression. Il avait l'habitude d'attendre, même aux heures d'angoisse ; il savait se défendre contre les fantômes noirs des profondeurs. Mais vraiment, cette fois, c'était trop long ! Pouvait-il encore tenir vingt-quatre heures ? Affronter une nouvelle nuit ? Existait-il des précédents ? Des naufragés survivant plusieurs jours accrochés à une bouée ? Il ne se rappelait pas avoir lu des témoignages allant dans ce sens.

La vision de la mer sous le soleil éclatant balaya de nouveau les calculs échafaudés la veille au soir. Il ne doutait certes pas que Charpentier n'eût donné l'alarme depuis la Corse, à moins qu'il n'eût naufragé, éventualité peu probable, mais personne ne répondait à son appel. La mer apparaissait toujours vide dans son champ de vision que sa position limitait. Comment des sauveteurs pouvaient-ils découvrir cette bouée soutenant la tête et les épaules d'un naufragé ?

... « Passé par-dessus bord à plus ou moins 80 milles dans le sud de Gênes, par vent de force 10 soufflant du nord »... Autant rechercher une bouteille porteuse d'un message de détresse au milieu du Pacifique... Ah ! si les plaisanciers étaient aussi nombreux maintenant qu'au mois d'août à naviguer entre le continent et la Corse, il aurait eu une chance. Eux se tenaient beaucoup plus bas sur l'eau que les marins des passerelles, avançaient moins vite et, désœuvrés pour la plupart, contemplaient la mer sur quatre quarts d'horizon... Mais les vacances sont terminées. Personne n'est sorti des ports français ou italiens avec ce grand coup de mistral de l'avant-veille...

Nobilitato commençait à se demander s'il ne devait pas lâcher tout de suite la filière et se laisser couler. Mais il savait aussi qu'un plongeur sous-marin remonte mathématiquement dès qu'il est à bout de souffle. Tant qu'il lui restait un minimum de lucidité, il ne pouvait se laisser aller. Il n'affronterait pas délibérément le combat contre l'asphyxie. Un néophyte n'aurait peut-être pas résisté à la

tentation, mais, lui, il connaissait les affres liées à l'immersion avec une bouteille d'oxygène épuisée. Bref, mais terrible. Donc, l'attente reprit.

Sans doute allait-il plonger dans l'inconscience avant le coucher du soleil, puis s'endormir roulé dans la chaude couverture préparée par son épouse, comme dans son rêve. Ensuite, il lâcherait machinalement la filière, coulerait, et tout serait terminé, car une telle issue apparaissait maintenant inéluctable. C'était *Yanankê* des Grecs, la fatalité dont il discutait parfois avec les amis de l'école de voile qui se piquaient de philosophie. Nobilitato avait encore la force de consulter sa montre-bracelet de plongée... Il était 8 heures du matin... Il était dans l'eau depuis vingt-six heures.

Avec une soudaineté étrangère aux choses de la mer, le bateau-fantôme apparaît. Du moins lui semble-t-il appartenir à cette catégorie de bâtiments définie par la légende. En fait, c'est le bateau italien *Paola-di-Maria* qui fait route sur Torre Grande, en Sardaigne, où il va prendre un chargement de vin. Les facultés de Nobilitato sont tellement réduites qu'il met beaucoup de temps à sortir de l'inconscience pendant laquelle il croyait apercevoir un bateau-fantôme. Mais non ! C'est un vrai bateau ! Il apparaît terriblement proche ; il ne navigue pas, il vole sur la mer. Il est déjà sur lui ! Enorme et dominateur ! Ce phénomène d'accélération est produit par le champ de vision limité dont dispose le naufragé. Le *Paola-di-Maria* était déjà très proche de lui quand il l'aperçut. Maintenant, il est sur lui. Le naufragé a l'impression que l'étrave va le couper en deux. La haute muraille noire défile par bâbord. Nobilitato pense qu'il lui faut nager, s'éloigner un peu pour échapper à la succion de l'hélice, mais bras et jambes ne répondent plus à l'appel lancé par l'instinct de conservation. Seule la voix obéit. L'appel dérisoire s'élève mais personne à bord ne le perçoit. Le *Paola-di-Maria* défile à moins de dix mètres de lui. Il va s'éloigner, disparaître, dispensant la mort dans son sillage...

C'est alors que *l'anankê* se prononce souverainement en faveur du naufragé. Il est encore par le travers milieu du cargo lorsque le mousse du bord, Guido Vittielo, un garçon de dix-neuf ans, sort de la cuisine porteur de la boîte à ordures qu'il va vider par-dessus bord, comme d'habitude. Mais alors qu'il la fait d'ordinaire basculer par tribord, ce matin il préfère la vider par bâbord, il ne sait d'ailleurs

pas pourquoi et nul ne le saura jamais non plus. Plouf ! Il balance la charge par-dessus le bastingage et, de l'œil, suit le vol des chiffons gras, boîtes de conserve vides, os de poulets, biscuits de mer brisés, bouteilles d'apéritif et de whisky asséchées. Le tout s'abat sur l'eau, non loin d'un objet suspect qui défile par bâbord et que le mousse identifie tout de suite comme étant une bouée de sauvetage et le corps d'un homme qui flotte derrière elle.

— *C'e un uomo al mare !*

Le tintement du chadburn fait écho au cri d'alarme. Le *Paola-di-Maria* casse son erre, met en panne. L'équipage envoie une aussière que Nobilitato saisit avant de s'évanouir par contact de son corps glacé avec la tôle extrêmement chaude du bâtiment. Un message est envoyé par radio pour que les recherches soient suspendues. Les Charpentier et l'épouse du naufragé apprendront en Corse son sauvetage, mais ne connaîtront que plus tard la vérité. Ils verseront une larme en découvrant le caractère à la fois humble et miraculeux de l'événement qui devait tout à un mousse en train de vider les ordures du bord.

9. Le temps ne fait rien à l'affaire

Qui rencontre Jérôme Poncet sur un trottoir du boulevard Montparnasse pense que Paris compte un hippie de plus... À la limite d'âge. La trentaine. La boîte qui contient sa drogue mesure 12,30 m à la flottaison et déplace 13 tonnes et demie. La poudre s'appelle *Damien II*. Cinq minutes d'entretien à bord avec Poncet vous projettent sur un plan différent. C'est l'un des derniers rois de Thulé qui parle. Il vient du froid et y retourne, poussé par la nostalgie des époques lointaines où l'homme n'avait pas creusé un fossé d'orgueil entre lui et la nature qui le supporte. Poncet retourne vers les paradis perdus et interdits aux faibles. Il pense qu'un bel iceberg vaut mieux qu'un voisin bavard, que survivre sous les latitudes grondantes forme que l'E.N.A. Il a gagné plusieurs batailles. Pour construire ses bateaux en partant de rien, la série des *Damien*. Pour financer ses croisières. En mai 1969, il appareille de La Rochelle, navigue jusqu'au Spitzberg, au Groenland, à Terre-Neuve, à Porto Rico, remonte l'Amazone sur 2 000 milles, touche Bahia, Buenos Aires, double le cap Horn. Avant d'atteindre la Géorgie du Sud, en avril 1971, le *Damien* chavire trois fois dans les mers rugissantes, perdant son mât et demeurant quille haute pendant plusieurs minutes. Poncet ne succombe pas dans l'eau glacée qui envahit le bâtiment. Avec Janichon il répare les dégâts, poursuit vers Capetown, termine son tour du monde. Il se prépare à repartir pour l'Antarctique quand je le rencontre à bord du *Damien II* posé sur une plage de l'île de Ré, et lui demande :

— Connaissant votre indifférence pour les compétitions au long cours entre voiliers, je m'étonne que vous ayez fait naufrage dans la course du Triangle atlantique.

— M. Georgio Falck, propriétaire du *Guia III* n'avait pas le loisir de barrer lui-même son bateau dans la course du Triangle : Saint-Malo, Capetown, Rio, Portsmouth. Il était à la recherche d'un skipper et me proposa le poste. C'était un homme très riche, nous avions en chantier nos futurs *Damien II* et *III* et pas un sou. J'acceptai.

— Vous aviez une chance de gagner ?

— Pourquoi pas ? Quand le bateau a coulé, nous étions à 120 milles seulement du *Pen-Duick* qui se dégageait du pot au noir, alors que nous y entrions après une bonne journée de 200 milles.

— Le bateau marchait bien ?

— C'était un superbe engin de course, à l'aise dans le petit temps et à l'aise dans le gros temps. Au près-serré, allure que nous aurions conservée dans les alizés jusqu'aux Açores, il abattait ses 180 à 200 milles en vingt-quatre heures. Et ce bateau, je l'aimais pour la beauté de sa construction, la chaleur de son intérieur, cette sorte de grâce féminine qu'il suggérerait.

— Comment s'est passé le naufrage ?

— Nous étions à 900 milles de la côte américaine. Rien à signaler à bord.

— L'équipage ?

— Cinq hommes, dont trois Italiens et deux Anglais, venus de milieux différents, pour des raisons également différentes. Tous optimistes et gens de bonne compagnie.

— Qui tenait la barre quand l'attaque s'est produite ?

— L'un des Italiens, Claudio Cuoghi, le plus jeune du bord : vingt ans. Il était de quart pendant que je rêvais, allongé sur ma couchette. Brusquement, je ressentis un choc violent, puis une longue vibration secoua le bateau.

— Claudio venait de donner sur un caillou ?

— Impossible ! On naviguait par 3 000 mètres de fond. J'ai pensé : épave ou collision avec un cargo. Dix secondes seulement, car, très vite, les cris de l'équipage m'ont affranchi : Balena ! Balena ! Je bondis de ma couchette et croise Giorgio di Mola qui revient de l'avant avec les pieds dans l'eau. Je patauge à mon tour dans le petit

torrent qui traverse le grand carré. Je donne un coup d'œil au grément. Rien n'a bougé. L'équipage crie toujours : Balena ! Balena ! J'aperçois cinq épaulards naviguant paisiblement autour du *Guia III* et l'un d'eux se maintient à quelques centimètres du bordé. C'est certainement lui qui vient de nous frapper. Il mesure à peu près huit mètres. Aidé par Pimperlé, je dégage les sacs à voiles de l'endroit où le petit torrent prend sa source, sur l'avant. La coque apparaît enfoncée sur 40 par 60 centimètres.

— Bois moulé ? Résistance discutable !

— Pas du tout, le *Guia III* était très solide. Mais quand une orque pesant plusieurs tonnes percute une coque à 60 à l'heure, seul l'acier résiste au détriment du poisson. Nos agresseurs semblaient observer avec intérêt le comportement de leur victime. Cinq minutes après le choc, l'étrave était déjà presque immergée.

— Vous n'arriviez pas à masquer la voie d'eau ?

— Au début, j'étais certain de pouvoir sauver le bateau, mais je perdis tout espoir en constatant que l'eau entraît à peine moins vite après avoir tamponné un spinnaker dans la brèche. L'équipage s'activait. Après avoir affalé la grand-voile en catastrophe, il développait un foc pour le plaquer à l'extérieur de la coque. Mais le temps manquait. Il devenait urgent d'évacuer le bateau. J'en donnai l'ordre. Le canot pneumatique une fois gonflé, le plus jeune membre de l'équipage y saute et réceptionne ce que les autres lui passent : bidons d'eau douce, vivres, vêtements. *Guia III* commence à piquer du nez. Il nous reste peut-être deux minutes pour évacuer. Faire un choix cohérent est naturellement impossible... Le niveau de l'eau n'a pas encore atteint le poste de radio, mais elle monte au niveau de la poitrine de notre opérateur Marshall. Il émet en automatique sur la fréquence de détresse 2182. Nous savons tous que pas un bateau ne captera le signal *Mayday ! Mayday !* car il n'y a pas de veille sur les appels de détresse à bord des cargos. Je fais sortir Marshall, emporte le compteur électronique mais... pour l'oublier sur le pont ! Le canot Avon flotte à une quinzaine de mètres du bateau, avec trois hommes à bord, les vivres et le matériel évacué, c'est-à-dire peu de chose. Jepson, puis Marshall le rejoignent à la nage. En qualité de skipper, je vais rester à bord jusqu'à la dernière minute.

— Respect de la tradition ?

— Simple réflexe. Je suis responsable d'un bateau coûteux qui appartient au signore Giorgio Falck. Je reste à bord tant que le yacht de course se maintient à flot. Je suis payé pour ça.

— Que ressentez-vous ?

— Les derniers instants du bateau sont tragiques, mais extrêmement beaux.

— Vous sentez-vous menacé dans votre existence ?

— Absolument pas. Pendant ces quelques minutes, ce n'est pas la mort qui menace mais la vie qui bouillonne en exigeant de moi prévisions, mouvements, décisions, avec une telle intensité que je l'appréhende avec une joie décuplée.

— Sur le même plan qu'à bord du *Damien*, retourné, quille en l'air, dans la tempête, au large de la Géorgie du Sud ?

— Pas du tout. Là-bas nous étions presque submergés par l'eau à 4 °C qui avait envahi la coque, plongés dans une demi-obscurité sinistre, nous étions privés de toute initiative. La notion de survie paraissait discutable. Ici, pas d'échéance immédiate et inexorable. Simplement je me retrouvais un naufragé comme des milliers d'autres qui furent sauvés. *Guia III* mourait en beauté. Frappé en pleine course par une bête plus puissante mais aussi noble que lui, il se retirait vers les grandes profondeurs océanes, très vite, mais sans hoquets d'agonie. Le pont s'incline de plus en plus vite, le voici presque vertical. Je pose mes pieds sur le tableau arrière, écarte les bras en signe d'impuissance et me laisse glisser dans l'eau. *Guia III* disparaît. Et avec lui, les cinq épaulards.

— Six personnes regroupées dans un engin de caoutchouc circulaire, mesurant deux mètres de diamètre, sont promises au manque de confort le plus total ! Les voici livrées au caprice de l'océan, sans voile ni moteur pour naviguer, avec peu de vivres et moins encore d'eau potable pour survivre, tout cela, me dites-vous, à 900 milles de la côte américaine !

— Un tel canot est en effet conçu pour attendre, sur place, le bateau alerté par l'appel de détresse et, en principe, pendant quelques heures ou quelques jours. Or toutes les expériences prouvent que les appels de détresse ne sont pas interceptés et, s'ils le sont, les bateaux repèrent très difficilement ces petits radeaux bas

sur l'eau, masqués par les crêtes des lames et même par le simple clapotis. Ils peuvent passer à un demi-mille sans se détourner, même si les naufragés lancent des fusées pendant la nuit, des fumigènes pendant le jour. En outre, ces engins sont enfermés dans des boîtes dites étanches mais qui le sont rarement et par conséquent ils ne s'allument pas toujours. Le sauvetage de naufragés embarqués sur un radeau pneumatique dépend donc d'un concours de circonstances assez important pour se voir défini comme « miraculeux ».

C'est ce que je pense.

— Comment se comportèrent vos équipiers ?

— Trois d'entre eux avaient un moral de fer, et deux, qui, cependant, possédaient une grande expérience de la mer, un moral de naufragés. Le plus jeune, Claudio, riait et chantait.

— On ne lui avait pas rappelé que c'est toujours le plus jeune que les naufragés consomment par priorité ? Parlez-moi de vous.

— Je maîtrisais mon imagination grâce à des calculs positifs. Par 10° Nord et 34° 10' Ouest, nous flottions sur une mer tropicale, donc au paradis des naufragés : beau temps assuré, température idéale, même la nuit, poissons et grains. Nous avions embarqué pour un mois de vivres et douze jours d'eau potable. Avec une dérive favorable, assurée par un 1/2 nœud de vent et 1/2 nœud de courant, nous pouvions atteindre la côte américaine en un mois et rencontrer avant des cargos susceptibles de nous recueillir.

— Donc, rien ne vous poussait à faire appel aux forces supérieures qui soutenaient le moral des anciens navigateurs dans les instants de détresse ?

— Mon bon moral se suffisait à lui-même.

— Et vos compagnons ?

— Même attitude que la mienne, sauf un Anglais qui, ralliant le canot pneumatique juste avant moi, retira sa casquette et dit : « Gentlemen, je ne suis pas croyant, mais on va tout de même dire une petite prière. » Il s'est incliné, les mains jointes, et a prié en anglais, à voix basse.

— Qui l'a imité ?

— Personne.

— Quelle impression a-t-il produite en exhibant ainsi ses contradictions internes ?

— Très mauvaise. Pour quelques minutes, il nous a retiré le courage d'affronter par nous-mêmes l'événement.

— Comment avez-vous réagi, en tant que skipper ?

— J'ai fait arrêter le tri du matériel sauvé qu'on venait de commencer. En position de détresse, on ne doit rien jeter à la mer. Un porte-clé peut devenir utile. Nous nous sommes organisés pour établir des quarts qui libéraient des places où il était possible de s'allonger et de dormir.

— Avez-vous ramé ?

— Non. Les petites rames du radeau pneumatique permettaient seulement d'accomplir des demi-tours sur place.

— Pas de voile ?

— Nous aurions peut-être réussi à gréer quelque bout de toile pour gagner deux ou trois nœuds.

— Auriez-vous gagné la côte américaine sans voile ?

— La question ne s'est pas posée. En pleine nuit, dix-huit heures après le naufrage, un cargo a failli nous aborder avant de nous recueillir. Pimperlé, qui veillait, a pris son feu de route pour une étoile avant de le reconnaître ! Il nous restait alors peu de temps pour lancer les fusées.

— Elles s'allumèrent ?

— Une sur deux.

— Quadruple miracle ! Votre bateau s'en va par le fond en cinq minutes au milieu de l'Atlantique, personne ne se noie, personne n'est blessé ; dix-huit heures plus tard, alors qu'aucun bâtiment n'a reçu l'appel de détresse, un cargo fonce sur votre radeau, les fusées qui permettent de l'alerter et de le détourner s'allument et vous êtes sauvés sans avoir même eu le temps d'instaurer un rationnement d'eau potable ! Et si votre Anglais n'avait pas fait un petit bout de prière ?

Poncet sourit.

— Je pense que le *Hellenica* nous aurait tout de même recueillis. Mais la manœuvre fut longue et difficile. D'abord, le temps de passer du fuel lourd au fuel léger pour tenir le ralenti, étaler la dérive. Il s'était placé sous le vent à nous et dérivait plus que nous. Avec nos avirons-jouets, nous ne pouvions rien faire. Enfin, il a réussi à nous lancer des échelles. C'était un cargo mixte, tout neuf et confortable. Jusqu'à New York, nous avons pris à notre compte l'ennui profond qu'un équipage éprouve à bord de ce genre de bâtiment. Ce n'était plus Claudio mais les marins du *Hellenica* qui chantaient.

Tandis que le *Hellenica* remontait vers New York, allongé dans un confortable fauteuil du carré, Jérôme Poncet tuait le temps en évoquant les histoires de naufrages qui traînaient dans sa mémoire et s'apparentaient au sien. Il en retrouva une qui commençait de manière exactement semblable, mais se développait ensuite en une épreuve de force d'une intensité inimaginable. Le miracle ne tenait plus dans l'arrivée immédiate d'un secours mais au contraire dans le fait que sept navires refusèrent successivement leur assistance pour des raisons ignorées, pendant presque trois mois, le huitième recueillant les naufragés, initiative devenue miraculeuse en raison de la longue abstention des autres !

Un couple d'Anglais, Marilyn et Maurice Bailey, appareillent de la rivière Hamble avec *l'Auralyn*, sloop à moteur auxiliaire dessiné par Maurice Griffith et construit à Plymouth par Hartwell, coque en contre-plaqué à double bouchain, deux quilles et 9,15 m de longueur hors tout. C'est le mois de juin 1972. Objectif de la croisière : la Nouvelle-Zélande. Au mois de février 1973, les navigateurs sont à Panama. Là, ils préparent leur traversée du Pacifique. Le 3 mars, il leur reste environ 300 milles à couvrir pour toucher les îles Galapagos. Tout va bien à bord. Le 4, à 7 heures du matin, Marilyn secoue son mari endormi sur sa couchette et annonce :

— C'est ton quart !

Choc sur bâbord, comparable à une petite explosion. Récif ? Stupide ! Abordage ? Possible ! La femme a gagné le pont et crie :

— C'est une baleine ! Elle est blessée !

La bête navigue sur l'arrière du yacht, fouettant furieusement le sillage avec sa queue, laissant derrière elle une traînée rouge. Elle venait sans doute d'être blessée par ce baleinier qu'ils avaient rencontré durant la nuit et, rendue furieuse, avait attaqué le yacht. Elle disparut. Baleine ? Orque ? Cachalot ? Les plaisanciers resteront incapables de préciser. Ils estimèrent seulement que l'animal devait atteindre une dizaine de mètres.

— T'occupe pas de la baleine ! crie Maurice. C'est nous les victimes !

L'eau dépasse déjà le plancher de la cabine. Sur bâbord, juste en arrière de la cuisine et au-dessous de la flottaison, existe un trou légèrement plus petit que celui pratiqué dans la coque du *Guia III* et que Jérôme Poncet n'a pas réussi à masquer. Les Bailey font passer le foc par-dessus l'étrave, le tirent vers l'arrière pour recouvrir la brèche, crochent les mousquetons sur la filière bâbord et tournent l'écoute sur tribord. Ils pompent avec acharnement pendant dix minutes. Mais l'eau monte toujours. Ils bourrent des couvertures dans le trou sans réussir à aveugler la voie d'eau. Le foc était cependant correctement posé à l'extérieur de la coque, mais la double quille empêchait probablement la toile de coller à la blessure. Ils dégagent et gonflent le radeau Avon et une petite annexe pneumatique qui leur rendra les plus grands services. Marilyn choisit vivres et matériel avec une remarquable prévoyance. La baleine, ou l'orque, a frappé quinze minutes plus tôt et le couple évacue le yacht. Les Anglais ayant, bien entendu, un sang-froid historiquement fondé, ceux-ci prennent quelques photos du naufrage et *l'Auralyn* disparaît, immergeant progressivement ses voiles derrière lui.

Le premier sauveteur se présente le huitième jour, le 12 mars, à 8 heures du matin, alors qu'ils prennent leur petit déjeuner. Il fait de la route à l'est et passe à un mille du radeau. C'est un petit bâtiment de pêche ou de plaisance. Alerte à bord ! Maurice frappe le sommet de la première fusée avec l'allumeur. Rien. Il la jette à l'eau en criant : Saloperie ! Le deuxième engin s'allume et le couple pousse un soupir de soulagement. Quand l'éclat du feu de Bengale faiblit, Maurice allume une fusée rouge. Pas de réponse à bord du navire, qui maintient son cap.

— Combien nous reste-t-il de fusées ? demande le skipper.

— Trois, deux blanches et une rouge.

— Inutile de brûler nos derniers engins. Ils ne seront pas repérés.

Le bateau s'éloigne et disparaît.

Rien ne se montre sur l'horizon pendant dix-sept jours. Le 29 mars, Marilyn, de quart, contemple les étoiles. À 3 h 45, il lui semble que l'une d'elles se déplace sur l'horizon nord. Ce n'est pas une illusion. Alerte ! Navire ! Elle réveille son mari et lui tend les engins de détresse qui restent. Un pétrolier se rapproche d'eux avec ses feux de mâts presque alignés. Le voici tout proche. Les naufragés distinguent nettement sa silhouette grâce aux feux de pont qui la dessinent, puis la lueur chaude des hublots. Maurice frappe la fusée rouge, qui fait long feu. Il la jette à l'eau sans mot dire et attrape le Bengale. Hosanna ! Le Bengale s'allume. Il illumine le radeau, l'annexe, une vaste étendue d'eau autour d'eux. Les marins qui veillent à bord de ce pétrolier ne peuvent pas ne pas les apercevoir ! Quand le dernier Bengale s'éteint, Maurice multiplie les S.O.S. avec sa torche électrique. Implacablement, le bâtiment poursuit sa route. Et son feu de poupe n'est bientôt plus qu'une étoile brasillant à l'horizon.

Ils dérivent maintenant depuis trente-sept jours, mangeant des tortues de mer, toutes crues, ravitaillés en eau potable par l'eau des grains qui crèvent régulièrement sur eux. Comme Jérôme Poncet, ils sont au paradis des naufragés. Mais trente-sept jours de paradis au milieu du Pacifique, c'est terriblement plus long qu'une éternité dans celui que garantissent les Écritures !

Le 10 avril, assis dans l'annexe, Maurice est en train de pêcher lorsqu'il perçoit la voix exaspérée de Marilyn qui crie :

— Un bateau ! Tu ne vois donc pas le bateau ?

Il promène son regard sur l'horizon vide.

— Derrière toi ! Moi, je l'entends !

Il découvre enfin ce bâtiment dont il n'entend pas le bruit des moteurs. Le voici qui passe à moins d'un mille. Mais les naufragés n'ont plus ni fusées ni Bengale. Maurice agite son ciré au-dessus de sa tête, tandis que le bateau tient son cap et s'amenuise rapidement. Les voici terriblement déprimés. Comment se fait-il que personne n'aperçoive les signaux ? Sont-ils devenus invisibles ?

Ils décident de se préparer pour une quatrième rencontre. En abandonnant *l'Auralyn*, ils ont emporté les vêtements qui se trouvaient dans la penderie avec leurs cintres. Ils démontent le crochet des cintres, y accrochent des chemises en lambeaux et les enroulent autour du bois. Les voici en possession de trois torches qu'il suffira de plonger dans le bidon de pétrole et d'allumer avec l'alcool à brûler qui leur reste. Ils fabriquent aussi un fumigène avec la boîte de cake Dundy sauvée du naufrage, mais vide maintenant que le cake a été découpé en seize tranches, mangées successivement. Ils la remplissent de papier comprimé et de tissu. Il suffira de les imbiber de pétrole, puis d'humidifier le feu pour obtenir une émission de fumée.

Deux jours plus tard, l'océan leur apporte une occasion d'expérimenter ces créations artisanales. Cet après-midi-là, tous deux sont assis sous la tente du radeau quand, brusquement, Marilyn se lève et s'approche de la porte en disant :

— J'entends un bateau !

De nouveau, il n'entend rien, mais il se rapproche de sa femme. Sur la mer un peu hachée, masqué parfois par les crêtes, un bateau blanc s'avance, cap au sud. Le grondement de puissants diesels, après avoir éveillé l'attention de la femme, les engage à penser qu'il s'agit là d'un petit bateau de guerre, chasseur de sous-marins ou torpilleur. Maurice dit :

— Celui-ci va passer très près de nous. Je me transfère dans l'annexe pour allumer le feu et obtenir de la fumée. Pendant ce temps, tu agites ton ciré.

Il verse le pétrole et l'alcool à brûler sur le matelas de chiffons contenu dans la boîte à cake et l'enflamme. Les flammes montent, attisées par le vent mais donnent peu de fumée. Il humidifie le foyer à l'aide d'une serviette mouillée et obtient bientôt un nuage noir.

— Il s'arrête ! crie Marilyn. Nous sommes sauvés !

Effectivement, le petit bâtiment militaire a mis en panne, puis il repart et entame un virage. Il leur est difficile de distinguer s'il vient ou non vers eux, s'il leur présente sa proue ou sa poupe. Mais ils ne le quittent pas des yeux, le cœur battant. Le fumigène artisanal s'éteint, à bout de combustible. Le bateau accomplit un autre virage à 180° qui

le remet dans l'alignement du radeau. Il stoppe de nouveau alors qu'il se trouve à moins d'un demi-mille. Puis le grondement du diesel s'amplifie et le bâtiment reprend sa route sans tenir compte des signaux que les naufragés multiplient.

— Eh bien, fous le camp ! On attendra le prochain ! gronde l'homme.

— Comment est-il possible qu'il n'ait rien aperçu, à cette faible distance ? gémit la femme.

— Ils ont dû nous repérer au début, puis nous perdre entre les vagues. Nous sommes en plein contre-jour devant un soleil déjà très bas. Sauf miracle, on ne nous localisera jamais.

Maurice Bailey écrit dans son journal de bord, parfaitement bien tenu, tantôt par lui, tantôt par sa femme, ce qu'il pense quant à la notion du miracle :

« Mon athéisme a pris ses racines, je crois, dans ma jeunesse, à une époque où aucun adulte n'a su apporter de réponse à mes doutes. On aurait dit qu'il fallait que j'accepte la tradition religieuse, sans poser de questions, à peu près comme il faudrait accepter l'histoire embellie telle que la raconte un écrivain romanesque. Le monde tel que je le voyais était terriblement réel. Marilyn, je le constate aujourd'hui, est en fait fataliste. Elle est intimement persuadée que ce qui nous est arrivé et ce que nous avons fait était écrit quelque part. Elle explique les épreuves que nous subissons en pensant que cela nous prépare à l'avenir. Il doit y avoir, dit-elle, une raison à notre survie prolongée. Peut-être son univers est-il en fait gouverné par un être suprême bien que, comme beaucoup de gens, elle répugne à l'appeler Dieu. Elle ne craint pas la divinité. »

Le 18 avril, quarante-cinquième jour de dérive, un navire s'approche vers minuit, au changement de quart. La mer est forte. Les feux de route du bâtiment émergent des crêtes, puis disparaissent dans le creux des lames. Dans ces conditions, comment apercevrait-il les naufragés ? Il passe cependant tout près. Rituellement, Maurice brandit ses torches artisanales, les plonge dans le pétrole puis l'alcool à brûler. Mais le bidon contenant maintenant 20 % de pétrole et 80 % d'eau de mer, l'engin refuse de brûler. L'homme n'a plus qu'une torche électrique dont les piles, à peu près usées, ne fournissent qu'un faible courant. Balancée à bout

de bras, la misérable lueur jaunâtre ne porte pas au-delà de quelques dizaines de mètres. Les hublots brillamment éclairés sont de moins en moins orientées vers le monde des hommes, et la femme commencent à désespérer mais ils reprennent sans trop de nostalgie leur place habituelle, sous la tente du radeau. Ils sont physiquement presque épuisés, mais leurs pensées sont de moins en moins orientées vers le monde des hommes perdu et qui leur paraît de plus en plus difficile à retrouver. Depuis longtemps, ils vivent de la mer et s'aperçoivent qu'il n'est pas tellement plus difficile de passer du monde civilisé à celui des poissons ! Ce ne sont peut-être pas quarante-cinq jours de dérive qu'ils viennent de vivre, mais 40 000 ans, remontant le cours de l'évolution vers l'époque où l'homme futur naissait de la mer ! Ils s'installent donc progressivement dans une existence qui leur apporte une immense paix avec, dans le même temps, des tiraillements d'estomac. La force et l'habileté des primitifs naissent et se renforcent en eux à tel point que, déjà, Marilyn attrape par la queue les requins, dont l'un mesure 1,20 m ! Elle écrit dans son journal :

« Nous trouvons une sorte de paix étrange et détachée dans notre isolement total, sans rémission. Nous pouvons parler sans subir les contraintes de la vie moderne ; nous explorons les profondeurs cachées de nos personnalités réciproques, nous rejetons l'apparat de ce que l'on appelle la civilisation pour revenir à un mode de vie plus simple, presque préhistorique. Nous avons notre « tanière », le radeau, et nous n'en sortons que pour aller à la chasse de notre nourriture. La vie est simple mais sans sécurité. »

Et comment !

Au 65^e jour se produit la sixième rencontre. Le jour s'est levé, clair et transparent. Mer calme. Temps idéal pour se faire reconnaître d'un navire. À 18 h 30 passe un cargo, certainement en route pour Panama, mais, pas plus que les autres il ne modifie son cap.

— Le septième sera le bon ! affirme Maurice.

Il ne l'est pas ! Le 18 mai, soixante-quinzième jour d'attente, l'homme et la femme reposent à bord du radeau, sous la tente qui les abrite du soleil. Leur engin de sauvetage apparaît bien plus dégradé que les hommes qui le montent, car certaines bandes de caoutchouc commencent à se décoller, la tente laisse passer la pluie. Maurice et

Marilyn s'éveillent et bavardent. Bien entendu, comme tous les naufragés, ils parlent de nourriture. Dans la chemise qui contient leur journal de bord se trouvent des douzaines de menus de gala rédigés à l'occasion d'invitations imaginaires. Mis à part ce rappel des nostalgies digestives, leur paix intérieure s'est renforcée, l'hostilité de l'environnement affaiblie au profit d'une nouvelle alliance. Le gros cargo à coque blanche qui, à 11 h 45, les double sur bâbord, à un ou deux milles, emporte bien en disparaissant une part de leur espérance, mais cette nouvelle fuite n'est pas déchirante. Maurice dit à Marilyn :

— Tout de même, il suffirait que, depuis sa passerelle un officier soit en train de prendre une hauteur. Il nous découvrirait certainement en balayant l'océan d'un coup de sextant. C'est curieux ! On dirait que tous ces cargos naviguent sans équipage !

Ils vont maintenant rester seuls pendant six semaines ! À bord du radeau, ils vivent nus au paradis des naufragés, bien que la nature ne soit pas toujours clémente. Ils subissent quelques grains et, une fois, une déferlante jette Maurice à la mer. Il réussit tout de même à regagner l'annexe à la nage. Petit à petit, leur survie se fait miraculeuse. Attaqué par les requins, le radeau Avon résiste, prouvant ainsi que le caoutchouc étale mieux que le contre-plaqué du bateau perdu. Maurice, sauvé des eaux, tombe malade et se rétablit. Ils arrivent à manger à leur faim maintenant que celle-ci a ramené ses exigences au niveau de la quantité de poissons, oiseaux et tortues disponible. On aurait aimé que cet homme et cette femme ne fussent point sauvés, que leur remontée du temps, leur aventure involutive, se fussent prolongées jusqu'à l'heure de leur mort naturelle et qu'elle les eût reçus sous forme de poissons ou d'oiseaux complètement intégrés au Pacifique. C'eût été le grand miracle si l'océan avait reçu deux Anglais, parfaitement représentatifs de leur race, et rendu, des années plus tard, des *homo sapiens* pourvus d'ailes ou de branchies... Mais l'océan n'a pas voulu ! Sous l'horizon de l'est, il préparait un autre miracle qui devait interdire le vrai : l'arrivée d'un bâtiment dont l'équipage était enfin doté d'une bonne acuité visuelle.

Il apparut vers midi, le 30 juin, cent dix-septième jour de dérive. Maurice dormait, en proie à quelque cauchemar qui maintenait trois amis près de lui dans le radeau. Quand Marilyn lui poussa l'épaule, il murmura :

— Pour l’amour de Dieu, laisse-moi dormir et réveille plutôt Wayme.

Elle insista :

— Va dans l’annexe, il y a un bateau.

Il se retint de répondre : ça m’est égal.

Pourquoi bouger pour l’un de ces cargos qui ne s’arrêtent jamais ? Mais il finit tout de même par passer dans l’annexe.

Le *Wealmi 306*, petit bateau de pêche sud-coréen, exhibait sa coque blanche zébrée de rouille à moins d’un demi-mille et mettait le cap sur eux. Bientôt, une échelle de corde se balançait au-dessus de leur tête. C’est alors qu’ils s’aperçurent qu’ils étaient nus.

— Vite, attrape quelque vêtement, ordonna Maurice.

Elle lui tendit une chemise à moitié pourrie et un short trempé d’eau de mer. Elle retrouva d’un seul coup sa féminité, ressuscitant la civilisation qu’ils avaient réussi à dominer pendant près de quatre mois en disant simplement :

— Mais je n’ai plus rien à me mettre !

C’est un petit Chinois, modeste et bien élevé, qui s’incline comme un Japonais lorsqu’il reçoit un ordre, pour bien montrer qu’il l’a compris et l’accepte. Il a répondu à l’appel des Anglais qui, depuis le début de la seconde guerre mondiale, mènent à travers le monde une campagne de recrutement acharnée et embauchent tous ceux qui acceptent de servir sur leurs bâtiments menacés par les sous-marins. Poon Lim n’est pas sur la passerelle de commandement mais dans le compartiment des chaudières du cargo *Ben Lomond*. Nul ne sait ce qu’il pense du travail qu’il accomplit ponctuellement et sans efforts apparents, que le bâtiment navigue en mer froide ou chaude, que l’alerte aux sous-marins soit donnée ou levée, et le commandant le tient pour l’un de ces excellents pions que l’Angleterre déplace sur l’échiquier de la guerre.

Revenant d’Amérique du Sud, le *Ben Lomond* est torpillé près de l’équateur par 0° 30 Nord et 38° 45 Ouest, le 23 novembre 1942. Poon Lim n’est pas de quart au fond, échappant ainsi au sort commun des soutiers qui disparaissent par priorité sous l’effet des

torpilles. Il porte déjà son gilet de sauvetage, le *Ben Lomond* se trouvant en état d'alerte depuis l'aube. Il rallie tout de suite son canot de fonction. Mais le cargo coule très rapidement et aucune embarcation ne sera même descendue des porte-manteaux. La mer atteint déjà le bastingage. Une lame déferle et enlève le Chinois. Il flotte maintenant parmi les autres marins qui se dispersent progressivement et diverses épaves qu'il n'arrive pas à saisir.

L'attente va durer deux heures. Elle n'offre rien de spécialement pénible, car Poon Lim est au paradis des naufragés, plongé dans une mer tiède, relativement paisible, non loin des grands axes de navigation Europe-Amérique du Sud. Et cependant, il va établir un record du monde pour le temps de dérive affronté par un naufragé. En 1977, il n'a pas encore été battu !

Mais les cartes de Poon Lim sont mauvaises tant qu'il se maintient à flot uniquement grâce à son gilet de sauvetage. L'eau n'est pas froide, pourtant nul ne peut savoir s'il va survivre vingt-quatre heures ou une semaine. Question oiseuse ! Rien ne flotte dans son champ de vision limité, sinon les petites taches colorées qui sont les survivants du torpillage, soutenus comme lui par leur gilet. Enfin, il repère un radeau dont un marin a réussi à couper les saisines à temps pour qu'une lame le cueille sur le pont et l'enlève. Poon Lim nage vigoureusement dans sa direction, finit par l'atteindre et se hisse à son bord. C'est un radeau de guerre improvisé, constitué par des espars solidement liés entre eux, et non un engin sophistiqué comme ceux d'aujourd'hui.

Jusqu'à la tombée de la nuit, le Chinois attend l'arrivée à bord des autres naufragés qui se trouvaient jusque-là dans son champ de vision. Aucun ne se présente. Quand le jour se lève, Poon Lim est rigoureusement seul sur la mer. Ses camarades ont dérivé ou coulé. Puis un vapeur passe à l'horizon, et comme c'est la première fois que le Chinois part à la dérive, il agite son bonnet, inutilement bien entendu, car le navire se dessine à plusieurs milles.

L'attente commence et Poon Lim entreprend de faire l'inventaire de ce qui se trouve à bord. La boîte étanche contenant vivres et matériel pour assurer la survie doit être réglementaire, mais ce qu'elle offre reste dérisoire, surtout si l'on considère qu'un tel radeau peut supporter une dizaine de naufragés. Vingt litres d'eau douce. Du

biscuit de mer. Des boîtes de « singe ». Une trousse de secours qui ne comporte pas une paire de ciseaux, une lancette, une aiguille que le Chinois pourrait utiliser pour une séance d'acupuncture ! Seulement un peu d'alcool, de teinture d'iode, des pansements. Il trouve également trois fusées de signalisation porteuses d'une espérance qui sera vite démentie.

Tout va provenir du ciel et de l'océan, jouer au profit d'un homme qui, grâce à la philosophie de sa race, est déjà intégré au milieu naturel. La survie que le ciel accorde avec la pluie, l'océan avec sa faune, exige en contrepartie un ensemble de vertus qu'on ne trouve généralement pas chez l'homme : soumission, frugalité, patience. Si, à certains moments, Poon Lim désespérera, l'océan ne le saura pas, car tout restera dissimulé derrière la face plate, au fond des yeux bridés et couvert par la loi du silence, la plus aristocratique de toutes les lois proposées aux hommes.

Le ciel et l'océan associés dans une unité sans fissure prodiguent au naufragé un bain de rayons ultra-violets éblouissant. Un même bleu intense cerne le radeau que bercent les lames. La brise, aussi légère qu'incohérente, le pousse et le repousse, mais les courants invisibles le font dériver lentement vers le pot au noir. Bientôt, des grains vont assurer le ravitaillement du naufragé en eau potable. Il a déjà un bidon de vingt litres et en refait le plein grâce au gilet de sauvetage exposé pour recueillir la pluie qui tombe en brèves cataractes et serré en entonnoir à l'une de ses extrémités.

Les vivres de secours, prévus pour suffire à quelques jours de dérive, vont assurer cinq semaines de consommation « manière chinoise ». Poon Lim mesure le temps écoulé avec son couteau de marin, seul objet qu'il ait sauvé, en pratiquant une encoche dans le bord du radeau chaque fois que se couche le soleil. Au début de 1943, il lui reste encore quelques biscuits de mer soigneusement conservés, en vue d'inaugurer une indispensable campagne de pêche qui représentera sa grande association avec l'océan.

Comment pêcher, puisqu'il n'a trouvé sur le radeau ni ligne ni appâts ? Il va résoudre ce casse-tête... chinois, par son aptitude à miniaturiser les problèmes posés, à les dominer par une longue patience et une habileté consommée. L'hameçon est d'abord formé par un clou galvanisé arraché aux espars. Comment arrache-t-on un

clou sans outils ? En grattant le bois autour de la tête du clou avec la pointe du couteau et en procédant à l'extraction avec sa mâchoire. Pour le transformer en hameçon, il faut, bien entendu, le courber mais la mâchoire d'un Chinois possède des dents qui peuvent servir d'étau.

Il apparaît plus difficile et plus long de se procurer une ligne. Poon Lim déconnecte la guirlande qui court autour du radeau, puis débride les torons en une grande quantité de mèches qu'il finit par natter ensemble pour obtenir une ligne de vingt à trente mètres, probablement assez solide pour ramener un requin !

Reste l'appât. C'est encore plus long mais beaucoup plus facile. Le naufragé brise les biscuits de mer mis de côté en vue de l'usage qu'il en fait maintenant, les malaxe dans sa bouche en résistant à la tentation de les avaler et dispose au soleil les boules ainsi obtenues. Elles devront devenir très dures pour ne pas se déliter dans l'eau de mer avant d'avoir rempli leur fonction de boette.

Du premier coup, Poon Lim prend une sorte de merlan qu'il ne consomme pas, afin de l'utiliser comme appât. Le cycle est amorcé et désormais ne s'arrêtera plus jusqu'à la fin. L'océan nourrit son homme, c'est une manière comme une autre de ne pas vouloir le supprimer, et Poon Lim a parfois la chance de ramener un poisson de quarante livres que, bien entendu, il mange cru.

Maintenant qu'il dérive dans le pot au noir plus un bâtiment n'apparaît à l'horizon, et d'ailleurs les fusées ont depuis longtemps été tirées. Il peut imaginer que cette dérive cessera complètement et le laissera sur place pendant des années, jusqu'à l'heure de sa mort naturelle, s'il s'adapte au point de devenir un mammifère océanique. Mais Poon Lim manque d'imagination pour tout ce qui n'est pas élément pratique de la vie. Il n'a rien d'autre à faire que pêcher, recueillir l'eau que les pyramides de nuages sombres déversent sur lui. Il y a aussi le désespoir qui pourrait naître à la pensée de ne plus jamais revoir ceux qu'il aime, les rizières blondes, les montagnes bleues de son pays, les compagnes de sa jeunesse, discrètes et soumises, et les nids d'hirondelles, si tant est qu'il ait une fois dégusté ce mets de luxe. Mais si Poon Lim regrette quelque chose, il n'en laisse rien paraître. Le présent semble occuper tout son horizon avec ses lourdes chaînes de nuages, ses orages électriques, l'océan

plombé qui le berce sans brutalité et sur lequel jamais un navire ne passe.

Au bout de trois mois, les lambeaux de la chemise et du short qu'il portait lors du naufrage, brûlés par le soleil et imbibés d'eau, achèvent de tomber. Poon Lim se retrouve nu et sa peau, désormais, va prendre la relève pour encaisser les sautes d'humeur de la mer et du ciel. Un fameux bain de soleil commence, mesdames !

Lorsque Poon Lim entaille le bord du radeau pour la centième fois, il commence à dériver franchement vers le sud du pot au noir. Ses chances de se voir repéré et secouru augmentent. Il en éprouve le besoin. S'il a réussi à s'alimenter presque normalement pendant ce long trimestre, il n'a pris aucun exercice sur ce radeau. Il n'ose pas nager par crainte de voir fuir celui-ci, se contente de s'asseoir et de se lever, consacre un minimum de gestes à la pêche et n'a à sa disposition aucun gréement pour se faire les muscles. Il conserve assez volontiers la position du Bouddha vivant. Ce n'est pas celle d'une bête de la mer ! Comme M. et M^{me} Bailey qui dériveront pendant cent dix-sept jours en bonne entente avec le monde de l'océan, mais sans réussir à l'intégrer sur tous les plans, Poon Lim touche aux limites de son évolution vers lui. Ah ! s'il pouvait dériver pendant cent millions d'années, peut-être referait-il le parcours que les êtres embryonnaires accomplirent en sortant des eaux pour devenir des hommes, peut-être se retrouverait-il capable de vivre en surface comme une baleine, ou en profondeur comme un requin. Mais un Chinois doit manquer d'imagination pour caresser une telle perspective. Il survit, sans plus évoluer, et mal, maintenant que les alizés le poussent vers la côte américaine en balayant les nuages.

Désormais, le ciel reste bleu et le ravitaillement en eau potable devient plus difficile. Une fois, Poon Lim reste pendant cinq jours avec son bidon de vingt litres vide : pas un orage pour le remplir. On ne sait s'il boit ou non de l'eau de mer pendant cette période et son aventure ne fournit aucune solution à une question aussi controversée que celle-ci : peut-on boire exclusivement de l'eau de mer sans provoquer de graves désordres pathologiques ? Quand le premier nuage crève, il est toujours vivant mais, très faible, ne se lève plus.

C'est seulement quatre mois après le naufrage qu'un avion brésilien de surveillance côtière le découvrira au large, sur le parallèle de Belem. Il donne l'alerte en rentrant à sa base. D'autres avions le recherchent dans la semaine qui suit, mais pas un seul ne le repère. La longue patience extrême-orientale renoue avec le fil des jours et Poon Lim entame un second trimestre de survie. Il apparaît très faible aux pêcheurs noirs qui finissent par le découvrir avec leur pirogue, à l'aube du 5 avril 1943, mais c'est peut-être seulement parce qu'il n'existe aucun point d'application pour une force qu'il aurait conservée. Il en existe cependant un pour son appétit, car, débarqué à Belem dans la journée, il se jette sur tout aliment qu'on lui présente, y compris les piments les plus féroces, absorbe sans mesure potées de haricots rouges, avocats, ananas, papayes, sans tenir compte des règles établies par les médecins blancs qui imposent une demi-diète aux naufragés qu'on recueille, et il se trouve fort bien d'imiter ses riches compatriotes qui, à Bangkok, dans un restaurant spécialisé, s'attablent pendant trois jours et trois nuits pour cent dollars !

Poon Lim a dérivé pendant cent trente-quatre jours et il sollicite un nouvel embarquement quarante-huit heures après son sauvetage ! Il établit ainsi un record mondial d'optimisme après celui de durée pour une opération survie. Les deux records n'ont toujours pas été battus. Les naufragés du *Guia III* coulé par une orque n'ont attendu que dix-huit heures l'apparition du cargo sauveteur, et Poon Lim cent trente-quatre jours l'arrivée des pirogues brésiliennes. Les uns et les autres n'en ont pas pour autant perdu l'appétit. Le temps ne fait rien à l'affaire !

10. Sauvé avec sa brouette

En 1953, l'administration des Ponts et Chaussées fait exécuter des travaux de réfection sur la rampe de lancement du canot de sauvetage d'Erquy. Ce poste, aujourd'hui désaffecté, se trouve au nord du port, en un lieu dit Port-Blanc, point de la côte tout à fait sauvage, à 2 kilomètres au-delà du cap d'Erquy, au fond d'une baie largement ouverte sur le large. Au large, trois cailloux d'inégale importance en défendent l'accès. Côté terre, la lande se brise brusquement et tombe à pic sur la grève par une falaise d'une centaine de mètres dont un passage, moitié sentier, moitié escalier, livre l'accès.

Le refuge du canot de sauvetage, encore visible aujourd'hui, se présente sous la forme d'une voûte en béton que prolonge le plan incliné aboutissant à la mer et muni d'une voie ferrée à l'écartement standard. Un treuil et un câble assurent la manœuvre du chariot porteur du canot.

Au mois de mars 1953, les travaux, qui intéressent seulement le plan incliné dans sa partie immergée, la plus corrodée, sont pratiquement terminés. Sur le chantier, travaille un ancien matelot natif d'Erquy, Marie-Ange Hingand. Comme les autres Bretons, il a d'abord été mousse à la grande pêche et a briqué les abords de Terre-Neuve et de l'Islande. Il ressemble à ses compatriotes par son courage devant le péril, sa constance dans l'effort, sa témérité même, mais lui non plus ne sait pas nager ! Cette carence n'entre pas dans ses préoccupations et il se tient debout, en équilibre, sur les chargements de sable et de ciment qu'il ramène en doris depuis le port jusqu'au chantier, en doublant le cap d'Erquy, moins difficile

que le cap Horn, mais offrant tout de même maintes occasions de se noyer.

Hingand a très tôt mis définitivement sac à terre pour différentes raisons. Il a tout juste la trentaine quand les Ponts et Chaussées se l'attachent en qualité de contractuel. Il espère mener désormais une petite existence tranquille à terre et se trompe. La mort du marin, qui ne l'avait jamais menacé au large de Terre-Neuve et de l'Islande, l'attend à Erquy.

Le 18 mars, le travail reprend après la pause de midi. C'est un jour de grande marée. Elle atteint la cote 114 et couvre la majeure partie du plan incliné. L'ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Lecomte, arrive vers 17 heures pour inspecter les travaux. Le chef de chantier lui dit :

— C'est terminé, monsieur l'ingénieur. Il reste probablement des morceaux de béton sur les rails et ils risquent de gêner la manœuvre du canot. Si l'on faisait descendre le chariot deux ou trois fois pour les casser ?

— Faites descendre le chariot.

Hingand grimpe sur l'engin avec deux autres ouvriers. Il se loge entre les outils, les matériaux inutilisés et une brouette de chantier. C'est une bonne vieille brouette en bois massif avec roue cerclée de fer, brancards polis par des années de manipulation et elle est vide. Le chef de chantier relâche le frein du treuil, le chariot commence à glisser pour accomplir ce qui ne sera pas une manœuvre terrestre, mais un appareillage. Éventuellement, la météo lui assure vent force 3 soufflant de terre, se déplaçant à 17 nœuds du chantier des Ponts et Chaussées vers le large, mer modérée à agitée. Immédiatement, le câble casse. Le chariot prend sa course vers la mer. Les deux ouvriers qui étaient assis sur ses bords sautent. Marie-Ange Hingand, coincé par le matériel, n'arrive pas à se dégager. Le chariot entre dans l'eau en soulevant une haute gerbe d'écume, et continue sa course en immersion, laissant derrière lui, en surface, quelques planches, la brouette qui flotte et Marie-Ange Hingand qui a saisi l'un de ses brancards. Toute l'affaire n'a demandé que quelques secondes et s'est accomplie sous les yeux d'un personnel réduit à l'impuissance, car il ne dispose d'aucun moyen de sauvetage. Pas une bouée à lancer ni

un bout de câble, pas même le canot officiel qui est en cours de calfatage au port d'Erquy.

Sur la lancée, Hingand et sa brouette viennent de couvrir une cinquantaine de mètres vers le large et le vent qui souffle de terre les pousse rapidement. À force de se débattre, l'homme réussit à trouver une position de croisière. Couché sur le dos, il fait la planche, les pieds immergés sous le plancher de la brouette dont il tient farouchement les brancards. Sa tête émerge à peine, car, alourdie par sa roue cerclée de fer, la brouette pique du nez, c'est-à-dire maintenant de la proue. Il ne peut éviter de boire de temps à autre et ne réussit pas à contempler autre chose que le ciel. Cependant, cette position inconfortable le sauve, car il ne sait pas nager.

— Sachant nager, je me serais probablement perdu, me dit-il. J'aurais tenté de remonter contre le courant et le vent jusqu'à épuisement. Passif, accroché à ma brave brouette, les caprices de la mer m'ont poussé contre un récif, au large, où les sauveteurs m'ont recueilli évanoui, raide comme un morceau de bois. C'était un vrai miracle, car, de part et d'autre de ces récifs, la place ne manque pas et il n'y avait plus rien pour m'arrêter avant l'Angleterre !

Hingand habite maintenant dans la banlieue d'Erquy. Depuis sa croisière insolite, il n'a plus jamais repris la mer. Né marin, il s'est vu muté en terrien par l'impact de son aventure.

— J'ai eu tellement peur, confirme-t-il, que, même aujourd'hui, je n'embarque pas volontiers avec mon fils pour un simple tour en canot. Je ne me suis jamais remis de cette affaire.

— Qu'avez-vous pensé au départ ?

— Quand le chariot a démarré sur le plan incliné, j'ai essayé de sauter sans réussir à me dégager. En entrant dans l'eau, j'ai pensé : tu vas te noyer, c'est comme si c'était fait ! J'ai saisi ce qui me tombait sous la main, c'est-à-dire les brancards de la brouette.

— Saviez-vous qu'une brouette de bois flottait ?

— Non, car je ne m'étais jamais posé la question ! J'ai pris acte, sans plus. Un seul commandement : tout faire pour ne pas couler.

— Pas de recours à la Divine Providence ?

— Tous les moyens pour me sauver me paraissent également bons. Le diable ou le bon Dieu ! Voyez-vous, même si j'avais aperçu une barre de fer chauffée au rouge au-dessus de ma tête, je l'aurais saisie à pleines mains sans hésiter !

La mer se contente d'une brouette des Ponts et Chaussées pour sauver l'homme. L'engin a mis cap au large. Quand l'accident s'est produit, les témoins ont été pris de court. Ils ont eu besoin d'un certain temps pour comprendre que le contractuel Hingand n'avait pas réussi à sauter comme les autres et qu'il ne se trouvait plus sur la grève. On pouvait sans doute le rattraper en lui lançant un bout, mais il n'y avait pas un cordage sur le chantier. Un fort nageur l'aurait ramené plus ou moins facilement avant que le courant et le vent ne l'eussent empoigné, mais parmi les gens présents sur la grève, il n'y avait pas de fort nageur. L'eau était extrêmement froide et, justement, Hingand était seul à porter un vêtement de protection. En effet, chaque fois qu'il devait travailler dans l'eau, il se munissait d'une combinaison caoutchoutée de scaphandrier qu'il ajustait étroitement à la taille par une ceinture.

Le premier moment de stupeur passé, les secours s'organisent. Aucune barque n'est disponible sur la grève. Il faut aller en chercher une à Erquy. Le port est à deux kilomètres. Il s'agit de se hâter, de tourner les nombreux obstacles avant que Hingand ne disparaisse au large, car, poussé par le vent et le courant, il semble parti en croisière pour l'Angleterre.

Boivin, conducteur du camion qui transporte le personnel, va récupérer son engin qui se trouve... cent mètres plus haut, sur la lande. Il gravit les escaliers taillés dans la falaise comme un forcené, à la limite du souffle, puis manie son volant avec la décision d'un pilote de formule I sur la petite route qui rampe, de virage en virage, autour des rochers et des murs de jardins. Sur le port, il trouve Pierre Le Guen, patron du canot de sauvetage, avec son frère Michel. Je le rencontre, vingt-cinq ans plus tard, presque à la même place, dans son jardin, sur les arrières du port, en train de repiquer des salades. Il porte un pantalon bleu, un gros chandail sur lequel il pourrait épingle une bien belle brochette de ces médailles de sauvetage qui attestent la tradition des Bretons accoutumés à jouer leur vie pour sauver celle des autres.

— Nous avons trouvé un doris, me dit-il. Il a fallu le porter un bon bout de chemin, à cause de la marée. On l'a mis à l'eau au-delà du cap d'Erquy avec mon frère Michel, Maurice Toizoul, Gérard Gicquel et Jean Jaumet. On a souqué dur, bien que Hingand et sa brouette ne soient plus en vue !

Ils se demandent si le contractuel a coulé, mais ce qui peut arriver à un homme ne sachant pas nager ne saurait se produire pour une brouette. Celle-ci n'a pas eu le temps de s'imprégner d'eau de mer au point de perdre sa flottabilité. En réalité, Hingand est déjà loin et la brouette semble d'humeur à traverser la Manche dans une nouvelle série de course-croisière. Du doris, servi par de puissants rameurs, et de la brouette en dérive, qui va l'emporter ? C'est, bien entendu, le doris, mais encore faut-il que la mer le permette. Hingand a disparu parce qu'il navigue avec son extraordinaire engin de sauvetage entre les trois récifs qu'on appelle « les Trois-Petites-Sœurs ».

Ces récifs émergent à un demi-mille du rivage, seul point d'atterrissage possible au droit de la baie. Il y a tellement de place à bâbord et à tribord de ces cailloux que c'est miraculeux de voir Hingand naviguer parmi eux. Seulement, on ne le voit pas, car il reste occulté pour qui ne se trouve pas sur le sommet de l'un ou l'autre des récifs. La brouette va et vient au gré du ressac, dans une anse qui a reçu depuis le nom du naufragé : le trou à Marie-Ange. Hingand n'a pas les moyens de prendre pied sur le rocher, car il vient de s'évanouir, complètement dévitalisé par une heure d'immersion. Il a beaucoup bu, en raison de la position de son visage au ras de l'eau, tremble de peur et de froid. Il ne s'accroche plus que d'une main au brancard de la brouette. Et il serait probablement plus mal en point si la combinaison de caoutchouc, étroitement serrée à la taille, n'avait pas défendu la partie inférieure du corps contre le froid de l'eau.

— Je le vois ! crie Maurice Toizoul, qui vient de débarquer et a grimpé au sommet du récif le plus élevé.

On détache Hingand de sa brouette et chacun se désiste à son profit d'une pièce de vêtement pour lui conserver un minimum de vie. Puis on le ramène à Port-Blanc.

— On l'a retrouvé raide comme une souche, monsieur l'ingénieur, rapporte le patron du canot de sauvetage.

Et comme il apparaîût impossible de retirer la combinaison de scaphandrier sans risquer de casser l'homme en petits morceaux, on la découpe purement et simplement, provoquant ainsi les regrets éternels de l'administration des Ponts et Chaussées, sa légitime propriétaire ! Hingand est ramené à Erquy, abreuvé comme il convient, placé sous un monceau de couvertures. Deux jours plus tard, Pierre Le Guen dira en riant :

— Il n'a même pas attrapé un rhume, ce n'est pas la peine de sauver des gens comme ça !

Pas de rhume, certes, mais une crainte sacrée qui ne s'éteindra plus qu'avec la vie. Hingand m'en fait l'aveu d'une manière très sportive quand il me reçoit dans sa charmante maison et m'offre le cidre de ses pommes qui mérite qu'on se mette à genoux à l'entrée du verger. Nous partons pour Port-Blanc afin de reconstituer toute l'affaire sur le terrain. À peine est-il monté dans ma voiture qu'il boucle spontanément la ceinture de sécurité.

— On n'est jamais trop prudent, me dit-il. Avant, j'étais téméraire, maintenant j'ai peur de bien des choses.

Il exagère peut-être un peu, mais la soudaineté de l'épreuve et le moyen de salut offert par la mer l'ont traumatisé. Qui ne le serait, contraint de prendre le large en brouette, sans savoir nager ?

11. Le rayon vert

L'Histoire n'a pas retenu le nom de ce lieutenant de vaisseau qui, pendant une conférence au sommet, à Berlin, suggéra au chef de l'espionnage allemand, l'amiral Canaris, une méthode de guerre secrète qu'il n'osa pas définir comme géniale mais qui, cependant, l'était.

— Pourquoi, dit-il, recommencez-vous, comme en 1914, à réclamer des sous-marins pour déposer vos agents secrets sur les côtes des pays ennemis ? Au lieu de risquer la perte de quarante marins hautement spécialisés et d'un U-Boot valant une fortune, pour transporter en moyenne deux ou trois agents dont certains n'ont que peu de valeur, pourquoi ne les embarquez-vous pas sur de tout petits voiliers confiés à des plaisanciers de grande expérience ?

— Parce qu'ils seront automatiquement interceptés par les patrouilleurs britanniques et leurs équipages seront pendus, selon la loi de la guerre, répondit l'amiral.

— Je prétends le contraire. Bien camouflés en pêcheurs battant pavillon neutre, ils intéresseront peu les croisières anglaises. Montés par des marins dotés de bons papiers d'identité, commandés par un capitaine intelligent parlant la langue du pays revendiqué et tenant un journal de bord sans défaut, ces petits équipages de cinq ou six hommes peuvent même donner le change aux équipes d'arraisonnement.

— Rayon d'action trop limité !

— Au contraire. À la voile, le temps remplace le gas-oil qui nous fait cruellement défaut. La seule difficulté véritable c'est de retrouver nos grands capitaines à la plaisance qui s'illustrèrent avant la guerre

et de recruter des équipages aux mœurs spartiates. Ils devront en effet appareiller avec la totalité du ravitaillement, y compris l'eau potable pour l'aller et le retour, car par mesure de sécurité, ces croisières ne comporteront aucune escale. Pas de liaison radio pour vérifier la route suivie ni pour réclamer assistance en haute mer. Leur réussite ou leur perte ne pourra être que totale. Seulement, un tel sacrifice en hommes et en matériel reste très limité et nous donnerions à la guerre secrète ce caractère révolutionnaire qui vient d'assurer jusqu'ici la réussite de nos armes.

— On peut essayer, admit l'amiral Canaris.

C'est ainsi que naquit une série de croisières commandées, non par des officiers de la marine de guerre allemande, mais par des champions de courses au large animés par une passion animale pour la houle et les vents bien plus que par la volonté de puissance du III^{ème} Reich. L'océan se montra généralement bienveillant pour ces audacieux et, une fois au moins, se fit leur complice dans l'aventure que je vais raconter.

Le premier plaisancier qui va s'illustrer dans ce genre de régates organisées par l'amiral Canaris s'appelle Hein Muck, devenu Christian Nissen pour les services secrets. Avant la guerre, il barrait les voiliers de course du capitaine Schlimbach lorsqu'il les engageait dans les courses en haute mer. Il a plusieurs fois traversé l'Atlantique sans pour cela abandonner son métier de professeur. En 1939, l'armée allemande le retire du 800^{ème} régiment de pionniers légers et, en 1940, l'envoie à Brest, qui vient tout juste d'être occupé. Hein Muck réquisitionne à Camaret le yacht *Soizic*, de 30 tonneaux, gréé en dundy sous hunier, trinquette à longue chute et foc amuré sur un important bout-dehors projeté par son étrave de pêcheur, donc facile à camoufler en thonier au long cours. Le 25 août 1940, à 19 heures, il embarque trois agents secrets : un Indien marié à une Allemande et deux jeunes Sud-Africains possédant des passeports britanniques. Tout l'équipage se réduit à un seul marin, un vieux Breton séduit par l'appât d'une prime confortable qui lui permettra de finir ses jours sans lésiner sur une consommation de « lambic » ordinaire très importante.

Hein Muck traverse la Manche par beau temps. Il se heurte à deux croiseurs anglais qui se contenteront d'une identification par signaux. Le capitaine allemand envoie le pavillon spécial « Français en fuite ». La Royal Navy n'insiste pas. Deux jours plus tard, le plaisancier débarque ses trois agents en Irlande, dans la baie de Baltimore, puis rentre à Brest sans être autrement inquiété, sauf par la police maritime du III^{ème} Reich qui tient le *Soizic* pour suspect et prétend l'interner jusqu'à ce que son commandant alerte les services secrets dont il dépend.

Au mois de septembre, Hein Muck réquisitionne un véritable thonier, *l'Anni-Braz-Bihem*, basé à Douarnenez. Le plein de thons réalisé, pour donner le change en cas de perquisition à bord, assisté d'un équipage de vrais marins français fourni par l'inscription maritime de Brest, le singulier plaisancier embarque un certain Helmuth, un vrai révolutionnaire irlandais, chargé de resserrer les liens existant entre l'Allemagne et l'I.R.A. Un opérateur radio l'assiste et l'émetteur ne sera pas facile à camoufler à bord. On déposera l'homme et son matériel en baie de Sligo, en Irlande du Nord.

Cette fois, Hein Muck appareille en pleine tempête d'équinoxe et s'aperçoit tout de suite que son équipage, composé de marins du commerce, mécaniciens, soutiers, maîtres d'hôtel, matelots de pont n'ayant jamais quitté les grosses unités, ne connaît rien à la navigation à voile. Il progresse le plus possible au moteur et tente d'instruire son équipage. Les vents se maintiennent à force 8 et 10. La barque fait beaucoup d'eau dans un océan devenant de plus en plus creux au-delà du 50^{ème} parallèle, là où les grands fonds atlantiques se relèvent brusquement, comme pour défendre l'île. Pompes obstruées. Moteur capricieux. Il s'agit de maintenir l'eau des fonds à un niveau raisonnable en contraignant l'équipage, travaillé par le mal de mer, à faire la chaîne avec des seaux. Après une semaine de lutte, pendant laquelle le commandant se tient au large, il faut renoncer à tenter l'entrée en baie de Sligo, toujours difficile, et se résigner à rentrer à Brest. Naturellement, c'est en vue d'Ouessant que la tempête s'apaise, que le vent tombe à force 3 et qu'il pleut. Muck éprouve un chagrin très relatif d'avoir échoué dans sa mission, car il adore le gros temps et les manœuvres délicates, et cette grande tempête d'équinoxe l'a comblé. Il regagne la discrète villa qu'il

occupe à quelques kilomètres de Brest et fait son rapport à Berlin, où Canaris prend acte de la fatalité qui pèse sur l'Irlande révolutionnaire. Les voiliers fantômes ne réussiront pas plus à établir une liaison sérieuse avec Sean Russel, chef d'état-major de l'I.R.A., que l'agent allemand Hermann Goertz, parachuté dans le comté de Meath le 5 mai 1940, ou la mission Russell-Ryan qui, le 8 août, s'était embarquée sur un sous-marin qui ne devait pas obtenir de meilleurs résultats que le voilier.

Le début des croisières secrètes se solde donc par une réussite et un échec, mais celui-ci ne met pas en cause le bien-fondé de leur conception. Ce n'est pas l'ennemi, mais l'océan qui n'a pas voulu laisser passer *l'Anni-Braz-Bihem*, mal servi au surplus par un équipage inadapté. L'affaire est à reprendre sur une base plus sérieuse et Hein Muck va y pourvoir avec une ambition cette fois illimitée. Une obscure intuition le pousse à jouer contre l'Anglais sur un pied d'égalité. Dans cette confrontation, le fait de guerre compte moins que l'océan. Muck et ses compagnons appartiennent à la même grande famille des plaisanciers de la mer que les Anglais, devenus artificiellement frères ennemis depuis le 3 septembre 1939. Bien qu'impliquant la mort en cas de malchance, les croisières de l'amiral Canaris restent un jeu aux règles bien connues des marins. Muck est d'ailleurs membre du Royal Océan Racing Club. Il a navigué avec son commodore Mike Mason, sur le *Latifa* jusqu'aux Bermudes, à l'époque où se disputait la course transatlantique. Quand il offre des Navy Cut, saisies à Dunkerque, elles sortent d'un étui d'argent massif qui lui a été offert par Mike Mason lui-même et qui porte le sigle du *Latifa* : 4 pavillons de code laqués bleu, blanc et or... D'ailleurs, Muck a été capturé par les Anglais en novembre 1914, alors que, venant du Chili à la voile, après 168 jours de mer, il ignorait tout de la déclaration de guerre. Il parle donc parfaitement leur langue et connaît leurs penchants les plus secrets. Leurs bateaux également. Et voilà qu'il retrouve l'un d'eux à Paimpol, en rentrant d'Irlande, alors qu'il se lançait à la recherche d'un fin voilier pour une nouvelle mission.

Il s'agit cette fois d'embarquer un certain Robbey Leibbrandt, champion de boxe sud-africain mais qui, depuis les Jeux olympiques de 1936, s'est laissé conquérir par le national-socialisme. Il doit être

déposé clandestinement sur la côte de l'ancien Sud-Ouest africain allemand d'où il gagnera Pretoria pour y faire éclater une révolution prohitlérienne. C'est l'opération qui porte le nom de code « Aubépine ». Plus de 11 000 milles nautiques de Camaret au Twin, rocher planté sur la côte du Kalahari. Ils seront à parcourir en zone contrôlée par l'ennemi et sans escale ! Or, justement, ce *Kyloé* anglais, interné dans le port de Paimpol, Muck s'est déjà battu contre lui en 1938, dans la course-croisière Cowes-Dinard, et il l'a jugé plus coriace que les autres concurrents. C'est un cotre à haut gréement, de 40 tonneaux brut, grand marcheur et tenant bien la mer. Muck le réquisitionne aussitôt et l'arme avec un soin tout particulier.

L'équipage qu'il rassemble représente l'élite de la plaisance allemande. Il recrute en particulier un certain Heinrich Garbers qu'il avait déjà proposé à la direction de l'espionnage pour commander cette expédition qu'il est appelé à diriger lui-même. Heinrich Garbers est connu pour avoir traversé l'Atlantique Nord en solitaire sur son petit voilier *Windspiel III*, de Falmouth à New York, en 52 jours. Il se retrouve comme bâbordais sur le *Kyloé* en route pour l'Afrique australe. C'est lui qui va devenir le héros des prochaines croisières, qui sera appelé à vivre une minute pathétique et décisive et à bénéficier d'une saute d'humeur de l'Atlantique Sud qui sauvera son entreprise.

En attendant, il s'entraîne en accomplissant la croisière du *Kyloé*, une des plus étonnantes de l'histoire de la navigation à voile. Le yacht anglais, monté par des Allemands prétendant représenter de riches Américains naviguant à la plaisance avant leur entrée en guerre, déposera le challenger hitlérien au point prévu sur la côte du Kalahari, sortira heureusement d'une rencontre avec un croiseur auxiliaire au sud-est de Sainte-Hélène, sera abandonné pour des raisons mal définies à Villa Cisneros, en Mauritanie, débarquera son équipage au complet et en bonne santé, après avoir couvert sans escale ni assistance plus de 10 000 milles nautiques, entre le 1er avril et le 23 juillet 1941.

En 1942, c'est donc Heinrich Garbers qui, débarqué du *Kyloé*, va remplacer Hein Muck à la direction des croisières secrètes, le professeur de droit étant appelé à d'autres tâches. L'amiral Canaris se déclare maintenant tout à fait convaincu de la supériorité du petit

voilier sur le sous-marin quand il s'agit de déposer ses agents sur les côtes des pays ennemis, même les plus lointains.

Garbers est né sur les bords de l'Elbe. C'est un homme aimable et doux, dont le visage souriant masque le vrai tempérament. Il n'évoque en rien ces corsaires représentés par les stupides cartes postales qu'on vend à Saint-Malo. Il a toutes ses dents, pas de bandeau sur l'œil, pas de sabre en travers de la bouche et s'habille comme un gentleman britannique. Mais la petite histoire prétend que, déjà tout enfant, il fréquentait plus volontiers les ports que l'école. C'est fort possible, car, lors de sa traversée solitaire de l'Atlantique Nord, en 1938, il ne brillait pas en calcul astronomique, obligé de naviguer uniquement en latitude, comme les anciens capitaines analphabètes, ce qui ne l'empêcha pas de toucher New York avec la plus haute précision. Cette lacune l'avait éliminé du commandement du *Kyloé*. Mais Hein Muck l'avait initié à la navigation astronomique pendant le voyage, au retour il suivit des stages techniques à Hambourg et quand il s'était présenté à l'examen pour obtenir le brevet de capitaine au long cours, on lui avait déclaré :

— Ne perdez pas votre temps. Vous savez tout. L'Amirauté vous réclame pour le service des croisières lointaines.

Berlin lui demande d'abord de répéter la croisière du *Kyloé*, afin de déposer un agent secret en Afrique australe, sur la côte bordant le grand désert de Namib, et un autre en Angola, au sud de la baie de Mossamédès. Il lui faut un bateau comparable au *Kyloé*, désormais interné en Mauritanie. Après de longues hésitations, il se décide pour le *Passim*, découvert en rade de Brest. Il appartient à quatre frères bretons qui l'ont fait construire sur le modèle des thoniers français : 16 m de long, hors tout, 4,5 m de large, 2,40 m de tirant d'eau, 140 m² de voilure, flèche incluse. Il l'achète et le conduit à Arcachon.

Le *Passim* franchit les passes à l'étable de haute mer le 2 août 1942. L'équipage comprend un radio, un cuisinier et quatre matelots. Garbers a recruté lui-même son personnel parmi d'anciens camarades plaisanciers, tous experts en navigation hauturière. Ils sont fixés sur leurs caractères respectifs, ce qui garantit des rapports faciles au cours d'une très longue croisière. Malin et méfiant, il a bien compris que les indigènes d'Arcachon ont prévenu l'intelligence

Service de son départ. Quand la première nuit tombe sur l'océan, à 30 milles des passes, Garbers siffle et appelle tout le personnel au travail, y compris les trois agents secrets. Branle-bas à la peinture ! Le yacht a quitté Arcachon blanc comme un cygne, il sera bleu quand l'aube naîtra. Le *Sunderland*, hydravion de reconnaissance à grand rayon d'action, qui le survole à basse altitude dans le courant de la matinée, recherchant un yacht blanc en fuite, ne trouve plus qu'un thonier portugais bleu, faisant probablement route sur Santander ou La Corogne.

Au-delà des Canaries, le *Passim* va chercher les alizés par la route des anciens voiliers, touche l'Afrique australe, dépose ses agents, regagne l'Europe, atterrit à Bayonne le 1er janvier 1943, après avoir parcouru 14 000 milles sans escale, restant 140 jours à la mer sans recevoir d'aide extérieure de quelque nature que ce soit.

En 1943, Garbers appareille de nouveau avec le *Passim* pour une croisière qui va durer cinq mois et couvrir 11 000 milles marins. Il s'agit cette fois de déposer deux agents sur la côte du Brésil, à la hauteur du cap Frio ; un Allemand et un Noir sud-américain. Ils ne se connaissent pas l'un et l'autre et font administrativement partie de l'équipage. Garbers ne veut rien savoir des missions confiées à ses passagers. Les secrets de Canaris ne l'intéressent pas. Il transporte ses agents d'un point à un autre et, maintenant, avec la régularité d'un grand paquebot transatlantique, sans essayer de découvrir les problèmes qui se posent à M. X et M. X + 1. Il ne considère pas l'amiral comme son chef. Adolf Hitler non plus. Quand il sourit à ses camarades, ses paupières filtrent un clin d'œil malicieux qui signifie : « Dis-moi, bâbordais, qu'est-ce qu'on a comme chance de répéter nos grandes croisières du temps de paix en pleine guerre, et aux frais du IIIe Reich, au lieu de traîner nos bottes dans les steppes russes ! » Et si Garbers va recevoir, en 1944, l'insigne de chevalier de la Croix de fer, ce n'est pas en qualité de soldat politique, mais pour avoir conféré à la navigation de plaisance le style des anciens Vikings !

Par le travers de Santa Maria, il se faufile de nuit dans un convoi provenant de Gibraltar et subit un examen de passage au projecteur. Le destroyer anglais le reconnaît comme thonier portugais et le laisse passer ; ensuite, Garbers suit à peu près la même route qu'au début de la croisière vers l'Afrique australe, quand il s'en allait chercher les

alizés pour faire rapidement du sud. Mais, cette fois, il se tient largement à l'ouest de Trinidad. C'est le cap des anciens voiliers sur Rio de Janeiro.

Enfin, une nuit, il relève le feu du cap Frio, droit devant. On ne saurait mieux tenir un cap que le *Passim* vient de le faire. Mais la grande joie des atterrissages heureux ne déferle pas à bord. Le voilier fantôme ne touchera terre que du bourrelet de ses deux canaux pneumatiques qui vont déposer les agents secrets en un point de la côte situé au nord du cap et qu'il faudrait maintenant rallier avant le lever du jour. Mais il est trop tard et Garbers se maintient au large, capeyant paisiblement tout en observant à travers ses jumelles les interminables plages blondes ourlant la forêt tropicale et les rouleaux écumants qui les défendent avec une impressionnante régularité. Garbers dit à Hans Gaden :

— Nous avons là autant de chances de dessaler que sur la côte sud-africaine ! Il ne faudra pas surcharger les canots.

Le soleil maintenant se couche et, sur la mer chaude, le *Passim* semble prendre un bain de sang. Puis les feux du ciel s'apaisent, le crépuscule s'étale sur les grèves roulant des galets d'émeraude et la nuit efface tout. Garbers a mis le moteur en marche et se rapproche de la côte, attentif aux annonces chantées par le marin qui sonde. Il mouille deux ancres par 20 mètres de fond et, tout de suite, fait parer les canots. La minute de vérité sonne. D'abord, elle sépare les faux marins des vrais. X et X + 1 s'étaient si bien intégrés à l'équipage que seul le commandant aurait pu certifier qu'ils n'en faisaient point partie. Et c'est maintenant seulement, en prenant place dans l'un des canots, que le Noir X + 1 apprend qu'un autre agent secret se trouvait à bord ! Mais comme les embarcations se séparent dès qu'elles touchent l'eau, l'une tirant au nord, l'autre au sud, les agents n'entrent pas en communication et continuent d'ignorer le caractère de la mission dévolue à chacun. La malchance de l'un ne pourra jamais contrer la chance de l'autre. Le voilier fantôme aura gardé jusqu'au bout le secret de sa mission.

Garbers commande le premier canot portant le Noir X + 1 et pagaie ferme avec son marin Bickler. Les sombres brisants les guettent. Durement secoués au passage des rouleaux, puis soulevés, portés par une longue houle athlétique, ils atterrissent sur la plage.

Le canot est tiré hors d'eau, débarrassé de son matériel, qu'ils dissimulent dans la forêt... Une poignée de main rapide, un vœu de bonne chance formulé du bout des lèvres par Garbers qui ne croit pas tellement à l'utilité de X + 1 – il croit surtout à la splendeur des grandes croisières – et, déjà, le Noir a disparu, absorbé par l'ombre de la forêt qui se referme sur lui, ton sur ton...

— Au canot, en vitesse ! commande Garbers.

Ils regagnent la plage en courant, poussent l'embarcation, empoignent les pagaies et souquent fermement. Ils approchent du rouleau. Ils l'abordent. Le rouleau saisit le léger canot par le bourrelet de proue, le plante à la verticale, le retourne et réexpédie le tout vers la plage ! Garbers et Bickler barbotent un moment, mangent du sable et, trempés, récupèrent l'embarcation. Une seconde tentative connaît la même issue !

L'aspect dramatique de la situation s'impose tout de suite au commandant de *Passim*. Jamais ils ne regagneront le yacht mouillé en eau profonde et jamais le yacht ne rentrera en Europe, car Smutz et le cuisinier, restés à bord, ne sont pas capables d'assurer la manœuvre et la navigation. Le *Passim* chassera sur ses ancres et finira drossé à la côte, si le vent forcit, interné à Rio de Janeiro si les Brésiliens le capturent, de même que l'équipe bloquée à terre. Car elle n'a pas débarqué sur un littoral proclamé désertique par les services mal informés de Canaris. De nombreuses empreintes de sabots de chevaux se creusent dans le sable, sous le clair de lune, et témoignent du passage de patrouilles montées. Les traces fraîches remontent vers le nord mais il est facile d'imaginer qu'elles reparaîtront en direction du sud dans quelques heures.

Le Noir X + 1 a disparu dans la forêt. Garbers et ses compagnons ne sont ni équipés ni entraînés pour se dissoudre comme lui dans la clandestinité. Ils seront fatalement internés, ou peut-être secrètement livrés à l'intelligence Service qui règne sur le continent sud-américain. Comment expliquer ce débarquement et prouver qu'ils ne sont pas des espions ? En temps de guerre, les espions sont pendus ou fusillés de façon parfaitement légale.

Comme plaisancier devenu lieutenant de vaisseau auxiliaire dans la Kriegsmarine, Garbers refuse de perdre son bâtiment, et comme citoyen allemand bien documenté sur l'inutilité de l'espionnage, il n'a

pas envie de mourir pour Canaris. Donc il réfléchit avec intensité sur la situation... Que lui manque-t-il pour franchir la barre ? Une certaine vitesse que deux payeurs ne peuvent assurer. Deux, bien sûr, mais... quatre ? En rassemblant les deux équipages dans un même canot ils passeront, c'est une hypothèse qu'on peut soutenir.

Il s'agissait donc de retrouver le second canot qui, commandé par Hans Gaden, venait d'atterrir plus au nord pour déposer son agent secret. Les voici donc en marche le long de la plage, parmi les empreintes qu'ont laissées les patrouilles brésiliennes. Ils retrouvent enfin leurs camarades. L'espion est encore avec eux, et après avoir écouté le récit de ses malheurs, il dit à Garbers :

— Jamais vous ne reviendrez au bateau ! Changez de tactique. Abandonnez le *Passim*, venez avec moi dans la forêt. Tentons ensemble notre chance et ne perdons pas de temps, car les patrouilles vont repasser.

Les minutes s'enfuyaient. La situation se présentait de façon de plus en plus nette. Il s'agissait d'opter entre la terre et la mer. Que pouvait choisir un homme comme le commandant Garbers, sinon la mer ?

— Non, dit-il. Comme agent secret, vous êtes armé, du moins je le suppose, pour gagner une partie difficile, à terre ; nous, comme marins, devons jouer l'océan. Nous ne pouvons que vous gêner, compromettre votre mission. Ne nous attendez pas, filez, et bonne chance !

X disparut sur les traces du Noir brésilien.

— Puisque nous utilisons un seul canot, affirma Garbers, il s'agit de camoufler l'autre, sinon les patrouilles donneront l'alarme dès qu'elles l'auront trouvé.

Ils tirèrent le canot très avant sur la plage et le cachèrent sous les arbres avant de repartir en direction du sud.

— Pressons-nous, ordonna Garbers.

Les voici qui progressent sous le clair de lune révélateur de formes en mouvement. Grondements de la barre phosphorescente. Océan paisible au-delà, sous un ciel bienveillant de soie bleue. Quand ils retrouvent le canot de la dernière chance, Garbers et ses trois camarades d'infortune le mettent à flot et se lancent à la conquête de

la barricade mouvante qui leur ferme la route du large. La vitesse plus grande de l'embarcation, montée par quatre rameurs, ne plaide pas en faveur de la thèse du commandant. Une fois de plus, saisie par la proue, elle se retourne sur ses occupants qui se voient promptement ramenés sur la plage.

Pensant que la barre peut comporter des points faibles, l'équipage transporte l'embarcation plus au sud. Nouvel essai. Nouvel échec.

— Jamais nous ne reviendrons au bateau ! gronde Hans Gaden.

Et il pose une main éloquente sur sa gorge, comme si la corde anglaise de M. le Bourreau l'étranglait déjà. Moins pessimiste, Bickler pense qu'une fois le *Passim* perdu, c'est la fin des croisières, le retrait de l'extraordinaire mécène que fut le IIP Reich. Grelottant dans ses vêtements trempés par la série de bains qu'il vient de prendre, le commandant ne se laisse pas dominer par l'imminence de la catastrophe. Sa pensée travaille avec une étonnante rapidité. Sa mémoire aussi. À Hambourg, quand il a passé son examen de capitaine au long cours, on lui a dit : « Vous savez tout ! » Donc, il doit tout savoir. Par exemple, sur le ravitaillement de certains phares, défendus par des rouleaux ou des lames brisantes. Des canots les ravitaillent cependant avec une certaine régularité... Comment passent-ils ? À quelle heure ? Par quelle force de vent ? La notion heure éveille un souvenir plus précis et qu'il cerne farouchement. Voyons... Où a-t-il entendu raconter, ou bien lu, que certains de ces phares ne pouvaient être abordés qu'au lever ou au coucher du soleil ? Ne s'agit-il pas du phare des Évangélistes, dans le Pacifique austral ?... Ou bien... Peu importe, après tout !... On dit qu'il se produit toujours une accalmie dans une mer brisante, et pour un temps extrêmement bref, à l'instant où dardent, puis s'effacent le premier ou le dernier rayon de soleil... Il n'a pas eu, lui, l'occasion d'observer ce phénomène, mais les vieux marins savent... Le rayon vert !...

Il expliqua à ses camarades ce qu'il attendait d'eux, puis ils embarquèrent. Lentement le ciel virait du bleu nuit glacé par la lumière morte de la lune, au gris de l'argent terni par le froid de l'aube et bientôt rehaussé par les premières flammes d'un soleil encore invisible mais ardent. L'instant décisif approchait. Le dernier espoir. La dernière tentative. L'« à Dieu vat » de tous les marins du

monde ! Au-delà de l'échec, c'était la perte du *Passim*, l'internement, peut-être la mort !

Les quatre hommes nagent maintenant en cadence, se rapprochent de la barre, mais sans l'aborder, les pagaies battent faiblement, juste ce qu'il faut pour maintenir le canot dans une position favorable en vue de l'assaut décisif. Garbers surveille intensément la montée du soleil qui se traduit par la mise à feu de hautes torchères plantées verticalement sur l'horizon atlantique. Quand elles basculent, brusquement, le premier rayon brûle les yeux. Garbers devine que la chance à saisir sera instantanée et que leur nage doit répondre à la brièveté de l'ouverture faite sur le salut. L'équipage du *Passim*, en mal de son navire, attend avec angoisse, pagaies saisies, les yeux de chacun accrochés à ceux du commandant, qui brusquement ordonne :

— Nagez, garçons !

Ils nagèrent avec de grands efforts farouches, plantant leurs pelles dans l'eau comme le premier laboureur sa houe dans la terre vierge. Ils s'élevèrent sur la houle qui venait à eux, passait sous le canot pneumatique, et descendirent dans un creux dont le premier rayon du soleil rasant accusait la profondeur. Ils attendaient la seconde vague, qu'ils imaginaient brisante. Elle ne vint pas. Garbers poussa un cri et ses hommes se retournèrent. Le rouleau venait de se reformer derrière eux.

— On est passés ! cria-t-il.

Le miracle espéré s'était produit. En vertu d'un phénomène, connu selon la tradition et scientifiquement inexpliqué, la barre s'était écrasée sous le premier rayon du soleil, le rayon vert, pendant moins d'une minute. Le canot naviguait maintenant en eau libre. L'océan n'avait pas voulu maintenir la porte de leur prison fermée en leur lançant l'appel de la dernière chance, à charge pour eux de l'entendre et d'agir !

12. Le mauvais œil ?

Paul Le Govic est né en 1905 au pays d'Auray sur lequel règne sainte Anne, protectrice des marins. Aîné d'une famille de sept enfants, il partage avec ses frères et sœurs la pauvreté générale des Bretons avant la première guerre mondiale. Il voudrait devenir menuisier. Mais, à cette époque, les longues années d'apprentissage ne rapportaient rien. Certains métiers nobles exigeaient même une contribution financière de l'apprenti. Qui disposait uniquement de ses bras ne pouvait que devenir journalier chez un paysan propriétaire de sa terre, ou mousse sur un bâtiment. L'inscription maritime porte Le Govic sur ses rôles. À quatorze ans, il embarque donc sur un chalutier de La Rochelle, vieille baille à vapeur, *l'Esperanza*.

Quinze jours de mer lui laissent le cœur au bord des lèvres. Le gros temps se maintient pendant que *l'Esperanza* traîne péniblement son chalut par 500 à 600 mètres de fond sur la Grande Sole. En deux semaines Le Govic n'arrive pas à garder plus de cinq ou six lampées de thé. Prétendre que les Bretons sont tous des marins par vocation est une légende. Au départ, c'étaient des paysans découragés par une terre difficile et obligés de conquérir une autre étendue pour survivre. Une ritournelle célèbre les a situés comme il convenait :

Laboureurs de la mer...

Ce n'est pas une image, mais la définition d'un état en cours d'évolution du sillon figé vers le sillon mouvant. Le moussaillon a tout de suite compris que ce genre de labourage comporte de grands

risques et il n'a guère envie de les prendre. Mais comment rester à la maison sans rien rapporter ?

Il embarque donc sur le *Forban*, que son oncle Mathurin Le Govic commande, et travaille avec lui pendant toute une saison de pêche. Ce n'est pas une vocation qui se dessine en lui, mais plutôt une soumission. Pour vivre, il doit naviguer puisque la terre le rejette. Pendant les quarts « en bas », allongé sur la litière de paille empruntée aux fermes voisines et qui sert de couchette dans le poste d'équipage primitif, il rêve comme beaucoup de mousses qui n'arrivent pas à trouver le sommeil. La plupart se disent :

— Ah ! si j'avais écouté mon père et appris un métier à terre, je ne mènerais pas maintenant cette vie de chien !

Lui, il pense :

— Ah ! si mon père avait eu les moyens de me faire apprendre un métier à terre !

Mais sa famille a le « mauvais œil », c'est du moins ce qu'on murmure au village. Son père va, en effet, périr noyé le 30 novembre 1930, son frère, mourir le 2 mars 1957, à la suite d'un naufrage. Lui, ne sait pas encore que son destin sera jeté dans la balance des compensations et qu'il survivra à trois naufrages, seul rescapé chaque fois qu'il perdra son navire avec un équipage. Humble croyant, comme les Bretons de ce temps-là, il s'en remet d'avance à « la Mère » pour tout ce qui le menace, mieux assuré que d'autres puisqu'elle réside tout près de chez lui, à Sainte-Anne-d'Auray.

Le 8 décembre 1919, il appareille sur un autre chalutier en bois que commande son oncle, le *Sainte-Anne*. À bord, les marins Jego et Le Govic manœuvrent le chalut. La mer reste très forte pendant deux jours et demi et les palanquées assez maigres, bien qu'exigeant les mêmes efforts. Sur le petit chalutier à perche, le treuil se manœuvre à la main pour remonter le chalut.

Le 10 décembre, à la tombée de la nuit, l'oncle décide de travailler jusqu'à l'aube avec l'espoir de compléter sa pêche et d'aller la vendre sur le marché de Sainte-Anne-d'Auray aux premières heures de la matinée.

La mer reste forte, bien que le vent soit tombé. Le *Sainte-Anne* tire de longs bords depuis La Teignouse. C'est une zone relativement

dangereuse où des cailloux découvrent à marée basse, mais que Mathurin Le Govic connaît bien. On vire habituellement en vue de la tourelle noire qui signale l'un d'eux, pour revenir sur un autre bord. Les palanquées sont bonnes. On mettra donc le cap sur Port-Navalo dans quelques heures.

La brume se forme vers 1 heure du matin et, tout de suite, devient très épaisse. Il faut estimer sa position grâce à des sondages fréquents. C'est le travail du mousse. À cette époque, on sonde bien entendu à la main, avec un plomb de 500 à 600 grammes, enduit de suif, qui ramène ainsi divers échantillons des fonds. Le mousse les reconnaît d'un coup de langue et chante :

— Vingt brasses, sable... Quinze brasses, varech...

Paul Le Govic est à la proue et sonde. Depuis un certain temps, ses annonces traduisent un relèvement progressif des fonds. La tourelle noire ne doit plus se trouver bien loin. Mais alors que le chalutier se prépare à virer de bord, elle jaillit de la brume exactement sous sa proue. Mathurin Le Govic crie à l'homme de barre :

— Lofe !... Lofe !... Lofe !...

Trop tard ! Le *Sainte-Anne* talonne. C'est un vieux bâtiment en bois et, en cinq ou six coups de mer, il se décompose, s'ouvre comme une orange trop mûre. La plate qui permettrait de se sauver est bien sur le pont, mais elle disparaît totalement sous le poisson. On n'a pas le temps de la dégager, car la mer submerge tout. Les drisses cassent l'une après l'autre et le rocambeau tombe directement depuis le sommet du mât sur la tête de Bastien Jego qui, tué sur le coup ou assommé, glisse à l'eau et disparaît. Il ne reverra plus son pays natal du Boulou. Joachim non plus, ni le patron. Seul, le mousse a réussi à grimper au mât qui se balance. De là, il voit Joachim s'élever et s'abaisser à la lame, tout près de l'épave, mais probablement déjà noyé, car son corps n'oppose aucune défense aux mouvements de la mer, les épouses plutôt en souplesse comme un paquet d'algues. L'oncle a disparu dans la brume mais le jeune Le Govic l'entend. Il lance des appels que la distance ou l'agonie rendent de moins en moins perceptibles. Deux jours plus tard, on retrouvera son corps solidement accroché à la porte de la cabine du chalutier, échoué sur les récifs, face au Buisson, à moins d'un demi-mille de la côte.

Un violent mouvement du mât rejette le mousse à la mer et il tombe à quelques brasses de la plate qui flotte, libérée de la masse de poissons qui la collait au pont du *Sainte-Anne*. C'est le grand coup de chance ! Le Govic la croche et se hisse péniblement sur elle. La plate se retourne et le rejette à la mer. Une seconde tentative se termine de la même manière. Il n'insiste pas et s'appuie simplement sur elle, se laissant dériver, coiffé de temps à autre par le clapotis et les embruns. Il va rester cinq heures dans cette position affreusement inconfortable.

Je demande à Paul Le Govic, qui, maintenant âgé de soixante et onze ans, se tient devant moi, raide comme un mât, de l'autre côté de la table d'une belle maison de Plougoumelen que sa nombreuse famille maintient aussi nette que le pont d'un croiseur de bataille :

— Que pensiez-vous dans une telle situation ? Que vous aviez le « mauvais œil », comme on le chuchotait dans le pays ? Que vous alliez périr noyé, comme les autres ?

— Non, à ce moment-là je ne voyais plus mon oncle mais ne savais pas que j'étais le seul survivant.

— Pensiez-vous à ce qu'on devient après la mort ?

Enfer ou paradis ? Avez-vous prié ? Récité un *Pater* ?

— J'ai peut-être récité un *Pater*, mais je ne m'en souviens plus. En revanche, je me rappelle très bien que tout le temps que je fus à la mer je me disais : tu seras sauvé, sainte Anne ne peut pas t'abandonner !

— Confiance totale dans cette relation de bon voisinage ?

— Certainement.

Mais ce ne fut pas sainte Anne qui se présenta, dans sa belle robe bleue. Elle avait délégué ses pouvoirs à un membre de la famille : le parrain du naufragé, Paul Le Douaran. Matelot à bord du chalutier *Fleur-d'Été*, basé au Bono et commandé par François Le Clanche, c'était le parrain qui, le premier, avait aperçu la plate traînant derrière elle ce paquet d'algues qui pouvait bien être un naufragé et crié à l'homme de barre :

— Viens sur tribord !

Le *Fleur-d'Eté* se rapprochait sûrement, car la brume s'était dissipée avec le lever du jour. Le paquet d'algues fut identifié.

— Un homme à la mer !

Quatre paires de bras avaient hissé Le Govic à bord. On l'avait allongé près de la machine, bien saucissonné dans des couvertures. Un coup de lambic lui rendit la parole, après qu'il eut restitué, de hoquet en hoquet, toute l'eau qu'il avait tout de même absorbée. En contemplant ses mains devenues plus molles que du caoutchouc et plus grosses que des éponges, il dit :

— J'ai le « mauvais œil » !

Son parrain le ramena chez lui, au Bono, où il s'évanouit en arrivant. On le conserva longtemps en couveuse, dans un lit clos, et le syndic attendit près d'une semaine avant de faire son rapport. Comme il n'avait pas le sens de l'humour, il omit de signaler que Le Govic détenait un remède efficace pour soigner son mauvais œil : faire naufrage avec son oncle et se faire sauver par son parrain !

Paul Le Govic ne se montre nullement pressé d'embarquer sur un autre chalutier. Il travaille à terre pendant deux mois avec son grand-père le menuisier, mais la dureté des temps lui refuse les moyens de poursuivre son apprentissage. Il se fait engager comme homme à tout faire au château de Kerdréan, bricole, soigne le cheval *Gamin* dont il se fait un ami, mais ces petites besognes rapportent tout juste le vivre et le couvert. L'aîné de sept enfants doit se comporter en soutien de famille. Il reprend donc le chemin des ports, le pied sûr et la tête basse.

Il embarque cette fois sur le *Jeune-Marcel*, autre chalutier à perche, patron Mathurin Le Menach. Promu matelot, il tient maintenant presque tous les postes et travaille pratiquement comme ses camarades vingt heures sur vingt-quatre. Le *Jeune-Marcel* ne se consacre pas à la pêche au long cours, ne se déhale pas sur les côtes du Portugal ou de la Mauritanie. Il ramasse d'assez belles palanquées entre Quiberon, Belle-Île et la pointe du Croisic.

La mer reste belle durant Pété de 1923. Le 23 septembre, un fort coup de vent annonce l'arrivée de l'équinoxe. La mer se creuse mais sans atteindre le niveau tempête. Le patron Le Menach a décidé de

mouiller au Croisic. La nuit tombe quand il relève le Four par tribord. La journée serait pratiquement terminée si le vent de noroît ne se renforçait de minute en minute, rendant difficile l'entrée du port. Le patron décide alors de prendre la cape et d'attendre au large.

Nuit très noire. Creux de plus en plus profonds. *Jeune-Marcel* roule et tangué en remontant dans le nord-ouest. Paul Le Govic se laisse surprendre par un mouvement plus violent du chalutier et passe par-dessus bord.

— Un homme à la mer !

— Vain Dieu ! c'est Paul !

Sans perdre une seconde, le patron a lancé une bouée dans la direction supposée de l'homme qui a déjà disparu. Les bouées lumineuses à mise à feu automatique n'existent pas à cette époque. Celle-ci est un engin réglementaire, en liège, muni d'un filin périphérique permettant au naufragé de s'accrocher. Par une chance extraordinaire elle est tombée au vent de l'homme perdu, à moins de vingt brasses, et dérive dans sa direction. Il la croche et attend.

Le *Jeune-Marcel* a mis en panne et ce qui tenaille son petit équipage n'est pas l'angoisse de savoir si on retrouvera ou non Le Govic, mais la certitude accablée qu'on ne le retrouvera plus. Le vent de noroît se renforce de minute en minute, vaporisant les crêtes des lames dont les creux atteignent six à sept mètres de profondeur. Le chalutier n'a pas de projecteur assez puissant pour rechercher le naufragé avec quelque chance de succès. Nul ne distingue quoi que ce soit à travers cette nuit hermétique, mis à part l'éclat du Four, situé maintenant par bâbord, et surtout pas la bouée qui a été balancée à son état de neuf mais qui a perdu toute couleur dans l'eau noire. Le Menach ne se fait d'ailleurs aucune illusion. Il sait bien que de nuit, dans une mer très formée, on retrouve rarement un naufragé accroché à une bouée de sauvetage. Il serait tenté, et absous dans le même temps, de faire remettre son tournebroche en marche. Mais les Bretons sont patients, et il a décidé d'attendre le lever du jour. La pendule de la cabine indique 23 heures. Si Le Govic a pu saisir la bouée (personne ne le sait), s'il résiste à sept ou huit heures d'immersion, si le chalutier ne lui donne pas un coup d'hélice en dessinant des ronds, si... beaucoup de si et à peu près aucun espoir sérieux.

Pendant plus d'un quart d'heure, Le Govic n'avait pas perdu de vue la silhouette sombre du chalutier, toutes les fois qu'il montait à la lame. De son bras droit libre, et des jambes, il essaya de s'en rapprocher, peut-être plus pour se réchauffer que s'il attendait un résultat positif de son effort. Mais l'image sombre du chalutier diminuait. Le Govic comprit ce qui se passait. Le *Jeune-Marcel* se trouvait sous le vent à lui, dérivait de ce fait beaucoup plus que lui, et vite, car le vent soufflait du nord-nord-ouest, au moins à 30 nœuds. Avant une heure il aurait disparu, serait obligé de remettre en route pour ne pas se laisser drosser sur la pointe du Croisic ou Saint-Jean-de-Dieu. Immergé dans une mer déjà froide, résisterait-il jusqu'au lever du jour ? Et serait-il plus avancé ? Qui peut découvrir au large un homme accroché à une bouée de sauvetage ?

— Et sainte Anne, monsieur Le Govic ?

— Eh bien, elle est intervenue, mais d'une manière tout à fait inattendue. Le vent est tombé, puis s'est relevé en changeant d'azimut. Au bout d'une heure, il soufflait du nordet.

— Vous tombiez donc sous le vent du chalutier ?

— Sous le vent ! Et c'est ce qui m'a sauvé. Très vite, j'ai revu la silhouette du bateau. Nous n'avions presque pas dérivé nord-sud l'un par rapport à l'autre.

— Pourtant, vous auriez dû dériver ?

— Sans doute, mais le *Jeune-Marcel* conservait une certaine vitesse qui corrigeait un peu la dérive. De mon côté, j'ai nagé autant que possible pour rester aligné sur lui.

— De toute manière, le fait de vous retrouver au pied de la muraille du chalutier tenait du miracle. On vous a tout de suite repéré ?

— Non. J'ai dû crier longtemps. Enfin, ils ont affalé un filet et lancé un bout. Mais je n'avais plus la force de remonter à bord par mes propres moyens et ils sont descendus pour me recueillir. Au petit jour, nous sommes entrés au Croisic.

— Et après ?

— J'ai tout de suite récupéré. J'étais resté moins longtemps dans l'eau que lors de mon premier naufrage. J'avais pris de l'âge et de la

force !

— Et de l'expérience !

— On n'a jamais l'expérience des naufrages. Chacun a son caractère propre.

— Vous avez remarqué ?

— Vingt ans au moins d'août 1925. Service militaire à Toulon sur le *Jules-Pierre*. Retour à Lorient à bord d'un chalutier, le *Kermancy*.

— Et le troisième naufrage dont vous fûtes, une fois de plus, l'unique survivant ?

Paul Le Govic prit son temps. Sa dernière plongée ne l'avait pas réconcilié avec l'océan, et il connaissait un peu le métier de charpentier qui représentait l'essentiel de sa vocation. L'un portant l'autre, il se construisit un cotre sans toutefois naviguer plus d'un mois sur lui. Il n'avait pas les moyens de passer de la pêche à la plaisance et la mode en était encore fort limitée. La situation de la Bretagne ne pouvait plus se comparer avec celle qui régnait avant 1914. Elle prenait conscience de ses possibilités et, à la limite, de sa nationalité avec des mouvements autonomistes qui découvraient les bombes artisanales. La vie du marin malgré lui trouvait petit à petit son allure de croisière : un mois à terre, quelques semaines à la mer. Il péchait en compagnie de Jean Le Pen dont le fils, Jean-Marie, fera parler de lui comme vedette du nationalisme français et skipper de yachts. Il possédait un petit bateau justement nommé *Persévérance*. Le Govic va naviguer avec lui pendant neuf ans.

La seconde guerre mondiale envoie Le Govic à Toulon et le lâche le 22 août 1940. La Bretagne, base avancée dans l'Atlantique de l'Europe hitlérienne, a perdu ses libertés françaises sans trouver celles auxquelles aspire le pays de la duchesse Anne. Front de mer soumis au contrôle allemand. Fuel rare et distribué au compte-gouttes aux petits bateaux de pêche enregistrés et autorisés. Pas de sortie le samedi. Interdiction de quitter les eaux territoriales.

Le Govic et Jean Le Pen tirent des bords en se pliant à ces nouvelles règles, forçant sur la voile, économisant le moteur, sans ménager leur peine, comme à l'accoutumée. Ils font la sole avec assez de bonheur, réparant avec les moyens du bord leur chalut lorsqu'il

traîne sur des fonds en « dents de scie », grattant et repeignant le bateau eux-mêmes.

Ils appareillent le 22 août 1942 avec le jusant. Le vent souffle du sud, la mer est grosse. Le matelot qu'ils ont embarqué prend des ris dans la grand-voile, car le bateau va trop vite pour tirer son chalut par des fonds de 18 à 20 mètres sur le Béniguet. Ils savent qu'ils peuvent naviguer pendant trois heures avant les cailloux de la Chimère. Jean Le Pen a pris le premier quart, remonte une bonne palanquée, puis *Persévérance* change d'amure et repart cap à l'est.

Le Govic relève Le Pen. Le bateau monte à la lame et descend dans des creux de cinq à six mètres. De petites déferlantes brisent. Tout est mouillé. Le matelot et le capitaine se sont réfugiés dans la cabine. Le Govic les rejoint bientôt pour boire un café, et Le Pen lui demande :

- Tout va bien ?
- Rien à signaler.
- Le chalut ?
- Juste au fond. Traîne à 18 mètres.

Dans la cabine, Le Govic a jeté un coup d'œil sur la montre. Il est exactement 23 heures. Les grains drapent autour du bateau des toiles mouvantes, noires ou grises. Rien ne perce la nuit. Les phares sont éteints, les pêcheurs naviguent sans feux de position. Le Govic mollit l'écoute de grand-voile et pense qu'il a faim. Le Pen s'est déjà calé l'estomac, le veinard !

Les deux amis ont pris des habitudes différentes. Le Pen casse la croûte peu de temps après l'appareillage et Le Govic seulement au retour.

— C'est peut-être ce qui m'a sauvé, me dit-il en reposant sa tasse de café sur la table. Le Pen ne s'est pas noyé par congestion, mais je pense que le processus de digestion lui a retiré une partie de ses forces durant les heures qui exigeaient leur mise en œuvre. Il a commencé à remonter le chalut, moi je me trouvais à la barre et le matelot de quart en bas, dans la cabine. Il était exactement 23 h 5 quand, tout à coup...

Ce fut le vide au sommet d'un geyser qui atteignait au moins trente mètres de hauteur. Plus rien. Plus de bateau. Quelques débris de bois et de fer retombant avec trois corps. Le Pen et Le Govic nagent maintenant de conserve. Quant au marin qui se trouvait dans la cabine, il n'a laissé qu'une large tache de sang à la surface de la mer. Le Govic crie :

— Mine !

Sourd, Le Pen n'entend pas mais comprend ce que parler veut dire : *Persévérance* vient de sauter sur une mine en dérive, mais l'unique survivant du naufrage ne comprend pas tout de suite pourquoi ni comment.

— C'était probablement me dit-il, trente-cinq ans plus tard, l'une des mines de 500 kilos que la marine française avait mouillées au début de la guerre pour interdire l'accès de la Loire, car deux de nos grands cuirassés de 35 000 tonnes se trouvaient en armement à Saint-Nazaire. Orin cassé, celle-ci dérivait mais sans venir en surface, où les Allemands l'auraient détruite. Je suis aujourd'hui certain qu'elle reposait sur le fond. Le diabolos l'a ramassée. Le Pen a viré au treuil. Une fois l'aussière claire, il a continué, décollant le chalut du fond. La mine se trouvait alors suspendue à la verticale du bateau par une quinzaine de mètres de fond.

— Pourquoi a-t-elle explosé puisqu'elle s'était maintenue stable jusqu'alors ?

— Très simple. *Persévérance* s'élevait et descendait à la lame, dans des creux de quatre à cinq mètres. Au passage d'un creux plus important que les autres, ne fût-ce que d'une hauteur de bras, la mine prisonnière du chalut a touché le fond avec l'une de ses antennes et tout a claqué. Vous savez, avec un bourrage de quinze mètres d'eau sous la quille du bateau, une mine de cette importance envoie un cargo de 10 000 tonnes par le fond, vite fait ! Il n'est rien resté de *Persévérance*, mis à part quelques planches.

— Canot ?

— Disparu.

— Bouées ?

— Disparues.

— Secours ?

— Peut-être bien que d'autres pêcheurs tiraient des bords très près de nous, mais tous feux éteints, et dix chalutiers pouvaient défiler à quelques brasses sans qu'on les repère. Localiser une planche n'était déjà pas facile. J'en découvris une qui flottait dans les parages et tentai de me hisser sur elle avec Le Pen. Nous étions trop lourds et elle se retourna. Nous ne pouvions que la tenir à bout de bras, nous maintenant l'un et l'autre en semi-immersion à chacune de ses extrémités. Au mois d'août, la température de l'eau nous permettrait peut-être d'attendre le lever du jour.

Accrochés à cette planche par les avant-bras, les deux hommes furent vite fatigués. Ils venaient de survivre à l'explosion sans recevoir de blessures, du moins en apparence, tandis que le matelot avait eu la tête écrasée en traversant le plafond de la cabine. L'épreuve qui s'engageait maintenant se livrerait contre le temps. Le jour venant, rien ne prouvait qu'ils fussent repérés et sauvés. À court de combustible, les Allemands patrouillaient rarement mais, en revanche, surveillaient le large avec de puissants appareils Zeiss. Mais les naufragés flottaient à quelques milles de la côte. Logiquement, on pouvait les considérer comme perdus. Au bout d'une heure environ, Le Pen cria :

— Si on s'en sort, on ira faire un tour à Sainte-Anne !

Le Govic ne répondit rien, car la chose allait de soi, et il connaissait très bien le chemin. Bien sûr qu'il fallait aller à Sainte-Anne, mais encore ne fallait-il pas lâcher la planche avant terme. Le Pen venait de lâcher ! Déjà il s'enfonçait. Le Govic occupa toute la planche pour rattraper son compagnon et constata qu'elle ne se dérobait plus sous le poids d'un homme seul. Avec une mentalité « radeau de la *Méduse* », il pouvait se dispenser de repêcher Le Pen ! Têtu, comme tout marin breton, il le saisit par les cheveux, posa sa poitrine sur le minuscule radeau, referma les mains déjà glacées sur le bord, puis reprit sa position première, en remorque, car la flottabilité ne permettait pas de supporter le poids de deux corps.

Une demi-heure plus tard, Le Pen lâchait de nouveau.

Le Govic répéta la manœuvre en se demandant ce qui lui arrivait. Il perdait rapidement ses forces pour avoir peut-être cassé la croûte avant le naufrage, alors que lui sentait les siennes intactes pour avoir

abordé l'immersion l'estomac vide. Le calcul manquait tout de même de rigueur. Le Pen n'avait pas été frappé de congestion, car, de temps à autre il reparlait de son voyage à Sainte-Anne. Mais il avait peut-être subi quelque grave contusion interne au moment de l'explosion. Au fil des heures qui passaient, interminables, Le Govic ressentait des dégâts physiologiques non perçus au moment de la catastrophe. Il n'y voyait presque plus de l'œil droit. Une violente douleur lui barrait le sternum qui lui servait de point d'appui sur la planche. Et s'il avait eu le loisir de se regarder, nu, dans une glace, il n'eût pas reconnu son visage tuméfié ni son corps, devenu noir de la tête aux pieds, sous le développement d'un gigantesque hématome.

Vers 3 heures du matin, Le Pen lâcha pour la quatrième ou cinquième fois la planche et coula à pic. Le Govic s'aperçut à peine de sa disparition. Son cerveau travaillait au ralenti et il lui fallut beaucoup de temps pour enregistrer l'état solitaire dans lequel il venait d'entrer. Mais l'instinct de conservation le contraignit à sortir de l'eau, à s'allonger sur toute la surface de la planche. Le bain qu'il prenait jusque-là se transforma en douche grâce aux lames qui brisaient faiblement. Le froid de l'eau lui parut aussi beaucoup plus cruel maintenant que son corps restait exposé au vent.

L'aube se dessina dans l'est et posa sur l'océan, qui, pour la troisième fois, ne voulait pas de Paul Le Govic, sa fine poudre de lumière verte et bleue, avec un doigt de rose au ras de l'horizon. Du sommet d'une lame, le naufragé aperçut un voilier faisant route vers l'ouest et le perdit aussitôt. Le soleil prit son vol et réchauffa l'homme dont les mains devinrent, une fois de plus, grosses et molles comme des éponges. De temps à autre, il vomissait un peu d'eau. Avec beaucoup d'efforts, il calcula qu'il se trouvait maintenant depuis cinq ou six heures accroché, puis posé, sur sa planche de salut. Combien lui faudrait-il de temps pour aborder à Sainte-Anne-d'auray ?

Le petit chalutier qui descendait maintenant la rivière de Sainte-Anne-d'auray pour prendre le large dans la baie de Quiberon s'appelait le *Gallat*, patron Charles Le Moisan. C'était le beau-frère de Paul Le Govic !

Le miracle répondait à la voix du sang ! Le naufragé aperçut bientôt ce nouveau bateau qui semblait se diriger vers lui et que, bien

entendu, il n'identifiait pas. Abrité derrière la vitre de sa cabine, le patron Charles Le Moisan n'avait aucun motif de surveiller avec attention la surface de l'océan, car il était encore loin de ses lieux de pêche. Par un hasard tout à fait extraordinaire, il aperçut cependant cette planche qui portait un corps.

— Un homme à la mer !

Le cri réglementaire a été lancé.

— Viens d'un quart sur bâbord !

— Lofe !

Charles Le Moisan repêche son beau-frère qui, sans trop de mal, vient de subir un troisième naufrage dont il reste, comme d'habitude, le seul survivant.

Mais les douaniers allemands, eux, ne croyaient pas au miracle. Les curieux de la Kriegsmarine voulaient savoir pourquoi le chalutier *Gallat*, appareillant quelques heures plus tôt avec trois hommes, rentrait au port avec quatre ? Il n'avait cependant pas eu le temps d'aller cueillir cet espion en Angleterre ? Il fallut s'expliquer, exhiber *l'ausweiss* de Le Govic qu'on retrouva dans sa poche, détrempé et presque illisible.

Charles Le Moisan ramena le beau-frère à la maison. Quand on le déshabilla, en apercevant le corps devenu tout noir, les neveux poussèrent des cris affreux :

— Tonton ! Tonton est devenu nègre !

Si Le Govic représentait provisoirement l'un des rois mages, il n'avait pas besoin d'aller jusqu'à Bethléem. Quelques kilomètres seulement le séparaient de Sainte-Anne-d'auray, où il accrocha un ex-voto. On eût aimé qu'épousant notre siècle de lumière il s'en fût allé à Paris, consulter un oculiste célèbre pour se faire expliquer la différence biologique existant entre le « mauvais œil » et le bon !

13. Les permis d'aller et retour

Il a fallu sacrifier des milliers d'hommes pendant plus d'un siècle avant d'obtenir une sécurité à peu près totale en chemin de fer. Au lendemain de la première guerre mondiale, le père du yachting moderne, Claude Worth, posait en principe qu'un petit voilier bien construit et correctement barré ne craignait absolument rien en haute mer. Mais, depuis, de hardis pilotes ont élargi l'expérience en naviguant sur le 45e parallèle sud, quel que soit le temps. Ils apportèrent un démenti à cette légende. On sait maintenant qu'un yacht des séries 14 mètres et plus peut se trouver en perdition par gros temps, même en fuite, à sec de toile, avec une aussière en remorque, ou en cape sèche en travers des lames. Disons mieux : tout plaisancier naviguant à la latitude du cap Horn est appelé à sancir dans les vagues géantes c'est-à-dire à engager profondément sa proue dans un creux, la poupe exécutant une cabriole autour d'elle, le bateau se retrouvant sur sa quille, démâté bien entendu, et parfois plein d'eau ; ou bien à se voir rouler par les lames, au moins une fois, pour peu qu'il multiplie ses visites aux latitudes grondantes. C'est sérieux. Il s'agit de réfléchir avant d'appareiller bien qu'il soit très rare de laisser sa vie dans l'aventure, alors qu'on y perd à coup sûr son gréement.

Pendant longtemps, les théoriciens donnèrent des conseils pour éviter de sancir. Il s'agissait selon eux de remorquer une très longue aussière destinée à freiner la descente dans les creux, à maintenir le bateau perpendiculaire aux crêtes. L'aventure que nous racontons maintenant prouve le caractère incertain du schéma et d'autres techniciens assurent que le bateau ne doit jamais se trouver en retrait de la vitesse du flot.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le général anglais Miles Smeeton donne sa démission de l'armée, achète le yacht *Tzu Hang* et part pour le Canada avec sa femme, Béryl. Le couple n'a jamais navigué mais pense acquérir le sens marin en traversant l'Atlantique Nord. Ce qu'ils vont accomplir prouve que ce sens ils le possédaient de naissance, ou bien qu'un être de qualité supérieure sait tout sans avoir rien appris. *Tzu Hang* est un ketch de 14 mètres en teck, clouté cuivre et lesté à sept tonnes. Construit à Hong Kong en 1938, livré à son propriétaire anglais en 1939, il est racheté par les Smeeton en 1951. C'est un excellent bateau, bien voilé (85 m²) muni d'un grand mât de 15,55 m, d'un mât d'artimon de 10,70 m.

Miles et Béryl ne sont plus des amateurs quand ils atteignent le Canada, après une traversée sans incidents. Ce sont des loups de mer quand ils abordent l'Australie, trois ans plus tard. Là, ils embarquent comme équipier John Guzzwell, excellent navigateur et charpentier de génie, qu'ils ont connu à San Francisco. Ils décident alors de regagner l'Angleterre depuis Melbourne, en doublant le cap Horn. Ils appareillent le 26 décembre et, le 20 janvier, ils franchissent le 100° longitude Ouest. 47 jours de mer pour 4 749 milles, malgré une suite de temps calmes.

Le 5 février, le vent passe au nord-ouest, soufflant à force 8, le baromètre tombe à 743. Rester sur le pont devient pénible et les quarts sont ramenés à deux heures de veille.

Le vent tourne à plusieurs reprises. Ils font du sud-ouest sous les trinquettes mais, une heure plus tard, du sud sous grand-voile, avec deux ris, trinquette et tourmentin. Puis le vent vire de bord. Il ronfle sur un mode de plus en plus élevé que, de temps à autre, soulignent des détonations sèches et brèves. Ils doivent manœuvrer sans relâche. La mer qui vient de l'arrière est énorme. Ils progressent à vive allure vers les îles Diego-Ramirez d'où ils pourront établir leur route vers le cap Horn.

L'état de la mer devient inquiétant. Inquiétant pour d'autres navigateurs que ces Anglais qui semblent taillés dans le bois de teck, comme leur bateau. John réclame des vagues beaucoup plus grosses (alors que celles-ci accusent déjà dix à quinze mètres de creux !), Béryl apporte au repas du soir le pudding qu'elle a confectionné pour

fêter le passage des 5 000 milles. Mais ils doivent se cramponner solidement pour le déguster.

Baromètre en baisse constante. Mer énorme. Les trois navigateurs pensent parfois à ce qui est arrivé au *Coimbra* en affrontant l'Atlantique Sud. Roulé par une vague, il a perdu un homme sans pouvoir le récupérer et coulé en arrivant à Tristan da Cunha, pendant que son équipage racontait, à terre, que les vagues atteignaient vingt-cinq mètres de creux et que les crêtes déferlaient sur dix mètres de hauteur.

— Alors, elles te plaisent maintenant, ces vagues ? demande Béryl à John.

— Assez, reconnaît le charpentier qui ne se doute pas du gigantesque travail que *Tzu Hang* lui donnera dès le lendemain.

À 5 heures du matin, ils grimpent sur le pont, amènent les voiles et filent l'aussière de 25 mm amarrée sous la voûte. Ils pensent qu'elle stabilisera le bateau sur sa trajectoire et réduira sa vitesse jugée trop élevée dans une mer aussi dure. Ils travaillent pliés en deux sous les rafales. Ils ont bouclé leurs ceintures de sécurité qui sont, on se demande pourquoi de modèles différents. Celle de John est une énorme ceinture de cuir comportant un mince cordage en nylon. Celle de Béryl, un gros cordage de térylène qui peut supporter une charge de rupture supérieure à la tonne, et c'est précisément celle-là qui, dans quelques heures, va claquer comme un fil de coton à reprendre et donner à l'aventure de la femme une dimension miraculeuse.

Miles engage John à sortir sa caméra :

— Les photos de mer ne donnent rien, rappelle celui-ci.

— Pourtant, c'est une mer qu'on ne reverra sans doute plus jamais, constate le capitaine.

Ce n'est pas l'océan furieux, tel qu'on l'imagine ordinairement. C'est un paysage enneigé. Les crêtes déferlent en effet sur une très grande largeur et couvrent les vagues d'écume blanche. Quand le vent emporte à la verticale cette écume arrachée aux pentes, qui rappellent le mouvement des pré-Alpes, on dirait que la tempête de neige ravage la Cordillère des Andes, et si la neige se déplace à l'horizontale, ce mouvement évoque les steppes de l'Asie centrale en

hiver. Quand le soleil apparaît brièvement entre les grains, une pluie de diamants bombarde le bateau. Puis tout s'efface, et le reflet des clartés lointaines fond des nuées dans une matière souple et bleue qui possède la flexibilité de l'acier recuit. Les albatros ont disparu pour s'être écartés, sans doute, de cette zone de tempête. De steppes en montagnes, *Tzu Hang* s'élève et s'abaisse. Ce galop exalte les trois Anglais au lieu de les effrayer.

— Nous chevauchons le tigre ! constate Miles.

Au lever du jour, les deux hommes ont laissé la barre à Béryl et ils se retirent dans la cabine pour se reposer si possible après les quarts de nuit. La femme gouverne perpendiculairement aux crêtes des vagues et vérifie sans relâche sa route au compas. Le soleil perce parfois les nuages et fait resplendir le bateau. Allongé sur sa couchette, Miles a ouvert un livre avant de s'endormir. Le héros s'est précisément lancé à la poursuite d'un tigre blessé, mais le capitaine ne saura sans doute jamais si ce Harry Black rattrapera la bête ou non, car, seule dans le cockpit, Béryl vient de regarder en arrière pour vérifier l'alignement du bateau. Elle n'aperçoit pas, tellement il est vaste, les extrémités du mur d'eau qui se dresse en poupe, à certainement plus de trente mètres de hauteur, et comprend immédiatement que, cette fois, « ça ne passera pas ». Presque aussitôt, un mouvement irrésistible, comparable à un coup de raquette, la lance de bas en haut, hors du cockpit. Le harnais de sécurité, accroché à l'un des haubans et prévu pour étaler une traction supérieure à la tonne, a cassé net avec l'aisance d'un fil. Béryl se retrouve dans l'eau, ne voit plus rien autour d'elle, car la vague la recouvre et elle pense, dans l'ordre : « Les hommes diront que j'ai lofé à contretemps parce que je suis une femme ! » puis : « Mon Dieu ! Miles et John partent sans moi ! » Elle donne de grands coups de pied dans l'eau, perdant ainsi les bottes de mer de John qu'elle portait pendant son quart. Elle émerge au fond d'une vallée noire et bleue, rehaussée d'écume-neige, et n'aperçoit rien autour d'elle. Brève solitude. Une autre vague la hisse sur sa crête. Elle découvre alors *Tzu Hang* rasé comme un ponton. Il se balance à trente mètres au vent, bizarrement enfoncé, avec les débris du mât d'artimon flottant entre elle et lui. Elle ne réfléchit pas que les vagues ayant plus de deux cents mètres de portée, de crête à crête, peuvent la séparer à jamais du bateau en quelques minutes. C'est le cas

général. Avec un robuste optimisme, elle se met à nager d'un bras, car elle a l'épaule gauche brisée.

Quand *Tzu Hang* a sancé, cabriolant autour de sa proue, le skipper et son équipier ont été lancés hors des couchettes, bombardés par un tir d'objets les plus divers. Avec un bruit terrifiant, la mer s'est ruée dans la cabine, imposant dans le même temps une nuit presque complète et une pression étouffante. Enterré sous des monceaux de bois, de boîtes et d'engins, Miles s'est mis à lutter sauvagement pour s'échapper. Il pense que le yacht a coulé. Mais il se retrouve debout, avec de l'eau jusqu'à la taille seulement, donc de la lumière, et patauge vers la cuisine. Sa première pensée cadre Béryl dans la catastrophe, mais vivante, car il l'a vue amarrée dans le cockpit et croit donc qu'elle s'y trouve encore. La chatte Pwe miaule furieusement et la pensée suivante la concerne : « Ma pauvre vieille, pour l'instant je ne peux rien pour toi. » Dans la cuisine, il voit la tête et les épaules de John surgir de l'eau, tout à côté du fourneau. Le *dog house* a été balayé au ras du pont et Miles revient à l'air libre par le grand trou carré qui le remplace.

C'est alors qu'il aperçoit Béryl sur bâbord. À une cinquantaine de mètres du bateau, elle nage suffisamment pour se maintenir en surface. Puis une nouvelle vague l'escamote dans son creux et John murmure :

— Cette fois, ça y est, sais-tu, Miles !

Non ! Elle réapparaît au sommet d'une crête qui, par rapport au bateau, prend une altitude alpestre tant *Tzu Hang* est bas sur l'eau, avec seulement quelques centimètres de franc-bord pour le préserver du plongeon final. Béryl crie : « Ça va, ça va ! » mais les témoignages de son robuste optimisme ne parviennent pas jusqu'au bateau. Tout se joue en quelques minutes. Si une crête déferle vers le bateau, Béryl est sauvée ; sinon elle peut descendre la montagne d'eau du mauvais côté et s'éloigner à tout jamais. Ce sont les jeux de la mort et du hasard. Alors se produit une intervention tout à fait imprévue. C'est *Tzu Hang* lui-même qui se porte au secours de la femme. Son mât d'artimon, brisé en plusieurs morceaux, flotte entre elle et lui, traînant un fouillis d'agrès. Un caprice du flot le rapproche de Béryl. Il passe à côté d'elle.

Elle le croche de son bras valide, puis culmine au sommet d'une lame qui se dégonfle en la rapprochant du bateau. Miles s'aperçoit alors que sa femme... sourit ! C'est lui du moins qui l'écrit dans son journal de bord et nous le croyons volontiers. Car les héros de cette aventure absolument abrupte sont des Anglais, qui appartiennent à ce que les Allemands appelaient la « race des seigneurs », dialectique niée par l'hypocrisie britannique mais réalité parfaitement objective. Pour dominer l'Europe pendant plusieurs siècles et conquérir un empire sur lequel le soleil ne se couche jamais, il faut aussi se montrer capable de sourire quand on est en perdition à 500 milles du cap Horn. Et si le destin se montre sensible à certaines attitudes, c'est peut-être par ce sourire que Béryl lève les tabous posés sur son sauvetage.

Le *Tzu Hang*, se rapproche, comme s'il prétendait récupérer son mât d'artimon brisé auquel Béryl se raccroche. Ce n'est pas la lame elle-même qui rejette la naufragée à bord, comme elle rejeta Francis Le Lièvre sur le pont de la *Julie*, au large de l'Islande, mais elle ramène la femme le long du bord. Miles la croche au passage alors qu'une montagne couverte de neige soulève de nouveau le bateau, menaçant de tout séparer définitivement. John, qui manque d'optimisme, crie :

— Regarde ! Ce coup-ci, c'est bien fini !

Non. Mais un homme seul ne peut hisser Béryl, engoncée dans de nombreux pull-overs imbibés d'eau, par-dessus le franc-bord, si réduit soit-il. John l'attrape à son tour par un bras et la rejette sur le pont. Elle a le visage couvert de sang. Ce sang provient des coupures qu'elle porte au cuir chevelu. Elle a aussi une épaule cassée qui, ne l'empêchant pas de nager, ne l'empêchera pas non plus de travailler au sauvetage du bateau qui commence immédiatement avec l'obturation de la brèche laissée par la disparition du *dog house*. Les doigts de l'équipier-charpentier John possèdent, pour le spruce, l'acajou ou le teck des bateaux, le même génie que ceux du sculpteur Rimmenschneider pour le tilleul. En pleine tempête, il établira un gréement de fortune et restituera à *Tzu Hang* son étanchéité, tout en cinglant vers Talcahuano, où les Chiliens l'aideront à remettre définitivement le bateau en état de naviguer puisqu'on le retrouvera, en 1965, dans les parages des îles Aléoutiennes. Mais ceci est une autre histoire.

La *Julie*, goélette de 225 tonneaux, n'avait pas réussi à toucher Reykjavik pour y débarquer son chargement de sel. Un matin du mois de janvier 1916, elle avait appareillé de Lisbonne avec six autres bâtiments dont l'un devait se perdre en route, corps et biens. Elle venait de s'enfoncer dans une tempête de neige qui fermait l'entrée du fjord. Le capitaine Ernest Durand fit demi-tour en même temps que les autres voiliers de la flottille et tira vers le large. Il lui suffisait d'attendre de meilleures conditions de visibilité en gardant la cape. Il avait l'habitude. Contre le vent du Horn surtout lorsqu'il doublait le cap Dur d'est en ouest. Pendant des années, il avait commandé l'une des « boîtes à rouille » de la compagnie Bordes, livrant du charbon à Valparaíso et rapportant du nitrate en Europe. Il avait ainsi gagné de l'argent et fait construire sa goélette *Julie*, qui en gagnait encore, portant du sel aux morutiers devant Saint-Pierre-et-Miquelon, du charbon en Islande, car, avant la guerre de 1914, l'effrayant labeur des équipages rentabilisait les voiliers déjà propulsés gratuitement.

Ernest Durand mettait parfois sept jours pour descendre de Reykjavik à Lisbonne. Aussi dur pour lui-même que pour ses hommes, il ne croyait ni à Dieu ni au diable, jurait effroyablement dès qu'un obstacle contrariait sa navigation, comme en ce matin du mois de janvier 1916. Dans l'univers maritime déjà très évolué de cette époque, il prenait les mêmes risques que les pirates de jadis, y compris celui de tout perdre sur le coup de dé d'une tempête ou le coup de canon d'un sous-marin. Il naviguait en effet depuis 1914 sans aucune espèce d'assurance couvrant le risque de guerre, non plus que le risque normal d'un bâtiment, de son personnel ou de sa cargaison, et malgré la défense de se risquer sans protection que lui signifiait l'administration. Il répondait aux capitaines de port :

— Je suis propriétaire de mon bateau, j'en fais ce que je veux !

Et il appareillait aussitôt. Heureuse époque où quelques hommes dignes de ce nom savaient encore que la liberté n'est pas un droit mais une conquête dont le prix paraît souvent très élevé !

Le capitaine Durand tira des bords pendant trois jours et ne réussit à sortir de la tempête qu'en faisant du sud-sud-est, cap sur les îles Féroé. Il avait embarqué un minimum de vivres au départ,

prévoyant un réapprovisionnement normal à Reykjavik et, par la faute de cet atterrissage manqué, déjà les vivres frais s'épuisaient.

La neige se trouva balayée par le vent qui se mit à souffler grand frais et, presque tout de suite, franchit le cap des 50 milles à l'heure. La *Julie* pouvait difficilement regagner l'Islande. Elle allait rester deux semaines en cape, barre amarrée, foc et hunier cargués, grand-voile roulée, conservant à peine 20 à 40 m² de toile. La mer se fit énorme, ce qui n'impressionnait nullement le capitaine Durand, mais le vent soufflant du noroît et chargé de cristaux par l'hiver boréal transforma tout de suite le pont de la goélette en patinoire, doublant le volume du gréement et son poids. C'était beau de voir tous ces câbles filés dans une glace translucide qui se teintait parfois de rose ou de vert, mais fort inconmode et dangereux.

De cet équipage qui sera témoin d'un accident de mer aussi rarissime que stupéfiant, l'histoire n'a retenu que les noms des deux frères Guegen, de Joseph Bertrand dit « Joue de vache », et du mousse Francis Le Lièvre, héros de l'aventure.

Francis Le Lièvre est né le 12 juin 1897, à Erquy. Après avoir navigué sur la Transat, son père fut chef guetteur de sémaphore, réparateur de filets de pêche, menuisier à ses heures de loisir. Son frère navigua aussi sur la Transat, fit naufrage devant Saint-Malo, puis mourut d'une tuberculose qu'il contracta pendant son immersion. Allongé sur sa couchette de paille plus mince qu'une galette, projeté vers le haut, aspiré vers le bas chaque fois que la *Julie* escalade l'une de ces lames qui s'élèvent et s'abaissent sur plus de dix mètres de dénivellation, Francis Le Lièvre se rappelle avec amertume les conseils de son père :

— Petit, ne sois pas marin !

C'est en effet une vie de chien qu'il mène depuis l'âge de quinze ans. À quinze ans, il s'est déjà embarqué sur un voilier commandé par Prosper Laurent. Et ce fut tout de suite la vie en forme de croix ! Ils mirent quinze jours pour aller d'Erquy à Saint-Malo !... Désemparés au large du cap Fréhel !... À regréer en baie de La Fresnaye !... Contraints de mouiller sur rade de Saint-Cast !... Francis débarqua à Saint-Malo sans toucher un sou, encore bien content d'avoir mangé à sa faim pendant deux semaines ! Il lui fallut

regagner Erquy à pied, avec son sac sur l'épaule... Quarante kilomètres sans boire... mais en chantant !

La vie à bord de la *Julie* n'avait guère changé depuis. Une fois, c'était Alger, où l'on prenait un plein chargement d'os en provenance des abattoirs ou, qui sait, des cimetières. La nuit, alors qu'elle remontait vers le golfe de Gascogne, couverte par les feux de Saint-Elme papillonnant à travers le gréement jusqu'à la pomme des mâts, la *Julie* prenait l'allure d'un navire de guerre défilant, illuminé, pendant un 14 juillet consacré aux âmes mortes. Une autre fois, c'était Terre-Neuve, où l'on apportait le sel que les Malouins utilisaient en cours de campagne pour conserver leurs morues. Une fois, on avait remonté le Saint-Laurent et Le Lièvre se souvenait que, du rivage, des hommes les saluaient en criant :

— Nous sommes Français de la grande France !

Le capitaine Durand traversait l'Atlantique Nord comme il avait traversé l'Atlantique Sud et remonté le Pacifique austral, avec un vieil octant de bois qui lui permettait de se maintenir en latitude, naviguant quatre heures sur un bord, quatre heures sur l'autre. À partir d'un certain moment, déterminé par lui, il s'agissait de sonder. C'était le travail du mousse. Quand il annonçait que la *Julie* se trouvait sur « les taches », c'est-à-dire sur les bancs de morues, la croisière était proche de sa fin. On s'amarrait entre deux chalutiers pour y décharger le sel. Au treuil ! À la main ! Même corvée pour le charbon à Reykjavik ! Une vie de chien ! Tout de même, on mangeait à sa faim, et ça comptait plus que le reste.

Mais les époques de famine sont-elles vraiment révolues ? Depuis quelques jours, les vivres frais embarqués à Lisbonne sont épuisés. Ne restent dans la cambuse que des pommes de terre et du lard, qu'il s'agit de faire cuire à l'eau de mer, car l'eau douce manque elle aussi. La *Julie* est à la cape depuis deux semaines, dans une mer énorme, et dérive nord-ouest-sud-sud-ouest. Il faudra bientôt changer d'amure, car le capitaine Durand situe à l'estime les îles Féroé à une cinquantaine de milles. Il ne se juge pas en péril de mer, car il en a vu bien d'autres, sur le 45° parallèle Sud, cependant la disette en aliments frais qui règne à bord l'inquiète. Il voudrait bien croiser quelque bâtiment susceptible de le ravitailler. Mais pourrait-on gréer un va-et-vient avec cette mer énorme ? Un cargo français a conclu

négativement en poursuivant sa route, bien que la *Julie* ait signalé sa détresse en mettant pavillon en berne. Et le capitaine Durand a juré effroyablement contre ce fils de chien qui... que...

Le mousse Le Lièvre, héros déjà désigné par le hasard pour accomplir l'étonnante aventure qui se prépare, ne souffre pas spécialement de la faim mais du froid. Aucun mousse de ce temps n'est plus mal accoutré que lui. Les navigateurs modernes ne savent pas, ou ne savent plus, qu'on pouvait alors traverser l'Atlantique Nord à la voile ou affronter l'océan Glacial sans ciré ni bottes de mer étanches. C'est pourtant le cas de Francis Le Lièvre, mousse à bord de la *Julie*. Le terrible capitaine Durand a toujours refusé de lui acheter un ciré, résolvant le problème en disant :

— Tiens, Francis, je te fais cadeau de mon pantalon de mer qui est beaucoup trop grand pour moi. Enfile-le, tu verras que tes bras vont passer par les ouvertures des poches, ça te fera une combinaison.

Depuis ce temps-là, Francis porte une étrange combinaison verte : le pantalon de son capitaine. Il porte également des bottes de mer fabriquées par son père, c'est-à-dire une paire de sabots de bois coiffés par deux jambières de grosse toile à voile montant jusqu'au genou. C'est dans cet équipage qu'il accomplira le voyage en mer pour lequel il n'est presque jamais délivré un billet de retour.

Le noroît souffle toujours, poussant au ras des lames ses nuages de grésil aussi opaques que de la brume. La visibilité reste si faible qu'on n'aperçoit pas le relief de la mer, vallées et crêtes qui se pourchassent l'une l'autre. Elles ne sont pas entrevues, mais ressenties par l'équipage pendant les escalades et les plongées d'une dizaine de mètres au moins, les hautes falaises liquides se confondant avec la glace volant dans un même plan vertical. Elles ne se révèlent pas menaçantes pour le navire, comme par temps clair, mais chacune d'elles contient un péril potentiel qu'on redoute d'autant plus qu'on ne peut en évaluer la puissance.

L'état de la mer compte moins pour ce rude équipage que celui de l'estomac. Après quelques jours de fuite devant la tempête, au régime du lard salé et de vieilles pommes de terre mal cuites à l'eau de mer, le besoin d'absorber une nourriture fraîche se révèle impérieux. Heureusement que, fatigués de lutter contre le vent énorme, de nombreux goélands viennent se reposer dans le gréement. On les

capture sans difficulté et la nécessité justifie ce qui, d'habitude, représente un jeu cruel pour ces équipages de voiliers qui, durs pour eux-mêmes, le sont tout naturellement pour les animaux. Il suffit de tendre aux goélands un espar muni d'un clou recourbé ou d'un hameçon pour les ferrer et les saisir. On leur tord ensuite le cou en temps de famine, au lieu de jouer avec en temps de paix. Écorcher les oiseaux avant de les mettre à bouillir, longuement car ils sont particulièrement coriaces, relève des fonctions du mousse. Francis Le Lièvre n'est pas exempt de quitter sa litière de paille à n'importe quelle heure de la nuit si un branle-bas à virer, réduire ou hisser de la toile l'appelle sur le pont mais, pendant la journée, il se tient dans la minuscule cabane de planches grée sur le pont à bâbord, à la hauteur du mât de misaine.

Le 25 janvier 1916, très tôt le matin, il est en train de dépouiller un goéland à l'abri de sa cabane. Moins mouillé que les hommes de quart, il reçoit tout de même une partie des douches glacées qui s'abattent sur le pont lorsqu'une déferlante frappe. Chienne de vie ! La tempête ne mollit pas et la mer devient plus dure maintenant que la *Julie* est au vent des îles Féroé, à une dizaine de milles des côtes.

Brutalement et sans préavis, une énorme lame se gonfle sur tribord avant, n'en finit plus de prendre de l'altitude jusqu'au niveau des barres de flèche, puis déferle, balaye le pont d'un mouvement irrésistible, emportant le canot et la cuisine.

Le matelot Guégen, qui était attaché à la barre, et Joseph Bertrand, dit « Joue de vache », qui se trouvait près de lui, ont vu disparaître le tout, avec, bien entendu, Francis Le Lièvre qui était à son poste à l'intérieur de la cabane. Joseph Bertrand crie au capitaine, qui vient d'émerger du panneau :

— Ça y est ! Francis y a eu droit !

Un homme à la mer, entre l'Islande et les îles Féroé, au mois de janvier, par solide tempête de noroît, la cause est entendue mais ne mérite pas plus d'une ligne dans le journal de bord, moins encore s'il s'agit d'un mousse. Cependant... Qu'est-ce à dire ?... Que raconte ce satané « Joue de vache » ?... Le pont est resté longtemps submergé, mais quand l'eau se retire par les dalots en gargouillant, Francis réapparaît, lové en chien de fusil, au pied du grand mât, tête et visage ensanglantés.

— Merde alors ! crie Guégen, il était pourtant bien parti avec la cuisine !

Francis Le Lièvre était bien parti en mer, avec sa cuisine, mais, sans l'aide d'une échelle de corde, d'un canot, d'un mât de charge ou du moindre bout, il venait de revenir à bord, accomplissant un aller-retour dont il existe peu d'exemples dans l'histoire de la navigation.

— Je ne comprends pas, lui dis-je soixante ans plus tard, comment une même lame, ou une succession de lames, peut enlever un homme du bord puis le ramener à bord. C'est antimécanique. Un flot frappant de tribord à bâbord ne peut inverser sa marche, toutes les lames se succédant dans la même direction. La goélette n'ayant ni mis en panne ni changé d'amure, manœuvres impossibles dans cette mer, elle ne participait en rien à votre récupération. Il a fallu que l'initiative vienne de l'océan, ce qui tient du miracle. Qu'en pensez-vous ?

Francis Le Lièvre vient d'avoir quatre-vingts ans. Pas très grand, mais très droit, il a gardé un teint clair et rose de jeune homme. Ses yeux bleus et pâles reflètent toujours le grand large qu'ils ont si longtemps contemplé. Il porte une petite moustache blanche taillée à l'anglaise. Autour de nous, Saint-Malo déploie intra-muros son petit commerce et fait de l'argent avec le souvenir des grands hommes disparus, ou en voie de disparition, de Duguay-Trouin, qui abordait les navires sabre au poing, à Francis Le Lièvre, l'humble matelot qui, à force de soumission à l'éternel océan, arrivait à en tirer des miracles.

— Je réfléchis toujours à ça depuis des décennies, et si chaque matin, aujourd'hui encore, je remercie le bon Dieu de m'avoir ramené à bord, je n'arrive pas à l'expliquer.

— J'imagine que la lame, balayant la *Julie* de tribord à bâbord, s'est écrasée au-delà, en raison de son volume énorme, mise en rouleau, la crête refluant en arrière, encore très haut et vous ramenant sur le pont. Je ne vois pas d'autre explication. Le canot et les planches de la cuisine sont-ils revenus avec vous ?

— Rien du tout, et c'est pour cela que votre explication me semble fausse. Les planches et le canot flottant bien mieux que moi, ils auraient dû rester en surface et revenir sur le pont par priorité. Or tout a été perdu.

- Sauf le goéland, peut-être. Déjà plumé.
- Rien du tout ! Moi tout seul.
- Vous n’avez pas analysé le mouvement ? Peut-être l’avez-vous oublié avec le temps.
- Non. Exactement, je ne me suis rendu compte de rien à partir du moment où la grosse lame a submergé le pont et la cuisine. Je me suis tout le temps débattu en immersion, dans une masse écrasante et glacée qui me manipulait brutalement. À aucun moment je n’ai pu me rendre compte si je me trouvais en mer ou à bord.
- C’était long ?
- Ça m’a paru extrêmement long.
- Pas plus que ne le permettait votre capacité respiratoire sans perte de connaissance ?
- Peut-être que oui, car, et je m’en souviens fort bien, je suis revenu plusieurs fois en surface où j’ai respiré un mélange d’air et d’écume.
- Donc, vous n’êtes pas sûr que ce soit la même lame qui vous ait emporté par-dessus bord, puis rapatrié sur la *Julie* ?
- Je n’en suis pas sûr. Je vous le dis : je ne me suis rendu compte de rien, même pas que je me trouvais en mer, hors du bateau, pendant un temps plus ou moins long. D’ailleurs, si Yannick Guégen, Joseph Bertrand et le capitaine n’avaient pas témoigné, je n’aurais jamais su que je venais d’accomplir cet aller et retour.
- Conclusion ?
- J’offre encore, parfois, un cierge à la Sainte Vierge. Que pourrais-je faire d’autre ?
- Je vous comprends.

Francis Le Lièvre s’était retrouvé lové au pied du grand mât. Le sang qui coulait de son cuir chevelu superficiellement entamé lui coulait sur le visage. Le capitaine eut moins de chance que lui. Il était en train d’effectuer plusieurs tours de chaîne sur la couronne du gui quand, brusquement, le cliquet dérapa, lui coupant deux doigts de la main gauche. Il se replia dans sa cabine. Un peu plus tard, le second

remit au mousse une bouteille d'eau oxygénée et un paquet de coton hydrophile, en lui disant :

— Petit, va donc soigner ton capitaine !

Francis Le Lièvre ne marchait plus très droit et il s'évanouit en entrant dans la cabine. Le lendemain, ces hommes exceptionnels reprenaient leur service. Le mousse se remit à dépouiller ses goélands, le capitaine mutilé se mit à rédiger son livre de bord resté vierge en date du 25 janvier 1916.

— Savez-vous comment il résuma mon affaire ?

— Une affaire qui représentait tout de même un fait important dans l'histoire de la navigation ! Non, je ne sais pas.

— Il a inscrit : rien à signaler !

Du moment que l'océan n'avait pas voulu garder l'homme qu'il venait de prendre, ce mouvement d'aller et retour relevait de la routine et ne méritait pas une mention dans le sacro-saint livre de bord !

Erling Tambs était un écrivain norvégien que la passion de la mer saisit à l'âge mûr. Quand il appareilla de Hambourg, au mois de juillet 1928, il venait de fêter ses quarante ans. Il tentait alors le tour du monde sur le cotre de douze mètres, *Teddy*, avec sa femme, sa fille Tui, son fils Toni. Il atteignit l'Australie et perdit son bateau, mais pas sa petite famille. Il s'accorda quelques années de réflexion, acquit de l'expérience avec son nouveau yacht *Sandeffjord*, superbe ketch de 14,30 m que la marine de son pays utilisait avant comme bateau-pilote, et l'inscrivit pour une course croisière transatlantique États-Unis-Norvège, organisée par le Cruising Club of America.

Au début du printemps 1935, il se hâte pour aller prendre le départ de cette épreuve qui doit le ramener dans son pays natal, peut-être en vainqueur. Il s'appuie sur un équipage composé de quatre jeunes et solides gaillards : Kaare, vingt-cinq ans, Einar, vingt-trois ans, Peter et Torlief, qui atteignent tout juste leur majorité. C'est de la graine de marin norvégien qui, encore au stade de la plaisance, porte en sa subconscience les millénaires d'expérience viking. Erling Tambs estime qu'avec de tels hommes et un tel bateau il peut garder tout dessus jusqu'à l'extrême limite

pendant les coups de vent les plus sérieux. C'est sans doute un tort. Le *Sandefjord* fonce vers la côte américaine. Le skipper est en retard. Il ne s'agit pas de manquer le *start* de cette confrontation, car le nationalisme norvégien reste très pointilleux à l'échelle sportive. Le *Sandefjord* vient de couvrir à plusieurs reprises 200 milles en vingt-quatre heures.

Les 16 et 19 mai 1935, après une courte période de calme plat, il retrouve une jolie brise qu'il prend au grand largue mais qui forçait jusqu'à 8 Beaufort. Il s'agit de lofer pour venir de plusieurs quarts dans le vent. Tambs sait parfaitement qu'il porte trop de toile mais cède à la tentation de la conserver. La mer forçait encore. Le temps passe au grand frais. Quand le skipper se décide à prendre deux ris dans la grand-voile, il est un peu tard mais l'équipage y parvient sans trop de mal, après avoir rentré l'artimon. Il faudrait maintenant amener le foc et hisser un tourmentin, car l'océan se creuse avec une rapidité surprenante. C'est la tempête. À 7 heures du matin, Kaare, qui tient la barre, appelle Tambs :

— Skipper, faut m'envoyer quelqu'un !

Seul il n'arrive pas en effet à maintenir le bateau, tant les lames sont hautes et contradictoirement orientées. Torlied monte pour l'assister pendant que le reste de l'équipage s'active afin de maîtriser le foc, envoyer le tourmentin. Ils vont y parvenir lorsque le point d'écoute casse. Les deux lourdes poulies battent et crèvent la toile. Impossible désormais de garder la cape et *Sandefjord* se met en fuite pendant que Tambs plonge dans la cabine pour réparer sa voile. Le vent est passé du sud-ouest au nord-est. L'ouragan s'établit et gronde. Le *Sandefjord* progresse avec un bruit de tonnerre et selon des trajectoires incertaines, car les lames impriment des aulofées vicieuses, comme dans le gros temps subi par le *Tzu Hang*. Elles se recourent les unes les autres, construisant des sortes de brisants qui apparaissent très élevés, comme autant de montagnes couvertes de neige. Les lames poussent le bateau ou s'opposent à lui selon des caps imprévisibles. Tantôt il part en surf, à toute vitesse sur une crête, tantôt s'abat lourdement dans un creux. Kaare et Torlied ont beaucoup de peine à l'empêcher de tomber en travers de la lame.

Pendant ces minutes angoissantes, le skipper et le reste de l'équipage tentent d'envoyer le tourmentin. À 7 h 30, ils sont sur le

point d'y parvenir lorsque le raban casse. Tambs envoie Peter chercher le gros filin lové sous le youyou quand...

Torlief, qui est à la barre, en couple avec Kaare, crie :

— Un brisant ! Un brisant ! Haut comme le mât !

La masse d'eau qui s'avance paraît en effet plus élevée que la pomme du mât. Bien entendu, ce n'est pas la mer qui brise sur un rocher, mais une lame contre une autre lame, sous l'effet centrifuge de l'ouragan. En même temps s'avance sur l'axe du bateau, et en poupe, une masse d'eau considérable. Au moment où l'étrave du *Sandeffjord* s'engage profondément dans le flanc de la lame brisant droit devant, le grand flot qui se présente en poupe le soulève et il sancit cul par-dessus tête. Les souvenirs que nous a laissés Tambs démontent très bien le mécanisme de l'opération, alors que ceux des autres naufragés qui ont sancit restent invariablement flous ou contradictoires. Pour sancir, il semble qu'un yacht doive être engagé totalement par la proue, pratiquement stoppé et rattrapé par une lame élevée douée d'une grande vitesse.

L'événement qui conduit le destin de ces hommes restera insolite jusqu'à la fin. Certes, le miracle ne va se manifester qu'à 80 %, mais il sera tellement fouillé dans le détail que c'est bien l'océan qui, une fois de plus, n'aura pas voulu !

Quand le *Sandeffjord* sancit, Tambs est sur l'avant, cramponné au tourmentin qui cherche à partir dans l'ouragan. Il voit le bateau s'enfoncer par le nez. Le raban que Peter lui tendait, après l'avoir retrouvé sous le youyou, lui est arraché des mains. Einar qui essayait de préparer un repas de fortune en bas et qui était monté quand le skipper avait crié : « Tout le monde sur le pont ! », voit passer dans le vent le capot du poste, arraché de ses charnières. Torlief, qui était en couple avec Kaare, a noté que *Sandeffjord* semblait avoir préparé sa pirouette de longue main, s'engageant plusieurs fois de la proue avant de réussir la culbute finale.

Quand il aperçoit de nouveau la lumière du jour, Torlief constate qu'il n'y a plus personne à bord. Lui n'a pas été envoyé à la mer. Il a été projeté de bas en haut dans le grément pendant que le *Sandeffjord* exécutait sa cabriole et il y est resté suspendu avant de retomber dans le cockpit pendant que la pirouette s'achevait. Tambs s'est senti entraîné vers l'arrière du bateau, puis vers les profondeurs,

sans rien voir depuis l'intérieur du nuage d'écume qui l'a enrobé. Il coule et pense d'abord qu'il coule avec son bateau. Donc, rien à faire, rien à tenter. Aucune frayeur. Fatalité acceptée. Pourquoi lutter ? Quelques minutes de plus ou de moins !... Il boit et ne s'en rend pas compte. Quand un objet inconnu lui frappe la poitrine, en lui brisant deux côtes, l'ancre sans doute pensera-t-il plus tard, il ne sent absolument rien. Le puissant coup du sort qui le frappe l'a insensibilisé. Et brusquement, tout change. Tui ! Toni ! Sa fille ! Son fils ! Alerte ! L'instinct de conservation se réveille et modifie toutes les perspectives précédentes. Tambs se met à nager, refait surface et respire un grand coup. Puis le voici de nouveau aspiré par les profondeurs. Il va peut-être s'abandonner, car, en surface, il n'a pas revu le bateau. Bateau perdu ? Tout est perdu ! Mais, de nouveau, il fait surface et, cette fois, aperçoit le *Sandefjord* flottant à trente mètres environ de lui, naviguant au vent sous tribord amure, ayant encore conservé son grand mât et un chiffon de toile. Une peur affreuse de ne pouvoir rejoindre le bateau lui noue les entrailles. Car il est au vent du *Sandefjord*. Mais une lame le prend en charge et le drosse littéralement sur lui.

Quand Torliet se fut retrouvé seul dans le cockpit, pour ainsi dire tombé du ciel par l'intermédiaire des manœuvres courantes et dormantes brisées ou mélangées, il n'aperçut plus personne ni à bord ni au large. Par réflexe, il lança cependant quelques bouées. Puis il vit reparaître Tambs, entendit ses appels, lui jeta le gilet de sauvetage qu'il réclamait, qu'il n'aperçut pas et dont il se passa fort bien. Mais il fut obligé de le hisser à bord quand une vague le lui livra.

Blessé à la tête par le safran du gouvernail, Einar utilisa le paquet de filins et d'espars que le bâtiment traînait derrière lui, pour rentrer par ses propres moyens, mais s'évanouit dès que le skipper lui commanda d'actionner la pompe. Il avait été surpris lui aussi sur l'avant du yacht, en train de se battre avec le foc, en compagnie du skipper et avait vu passer le capot du poste à deux pouces de son visage. Puis il entra dans un nuage d'écume comme un skieur dans une avalanche de poudreuse. L'eau pesait autant que la neige et l'entraîna également d'avant en arrière et de haut en bas. Il coula profondément en pensant, lui aussi : tout est foutu ! Mais il nagea par réflexe et c'est en refaisant surface que sa tête heurta le safran du gouvernail.

Peter revenait vers le skipper avec son raban récupéré sous le youyou quand il entendit la grand-voile se déchirer et se retrouva enseveli sous une masse d'eau considérable. Lui non plus n'aperçut pas le bateau en revenant en surface, coula une fois de plus et pensa, comme les autres : tout est foutu ! Puis il revint à l'air libre, mais plus loin du yacht que son skipper. Il se trouvait sous le vent du bateau et fut drossé sur lui à peu près à la même vitesse que Tambs. Comment était-ce possible, puisque l'un se trouvait au vent et l'autre sous le vent ? De nos jours, les miracles appellent des explications moins religieuses que techniques. Celle-ci paraît difficile à donner. Les deux naufragés furent sans doute pris en charge par ces lames qui se recourent en tenant des caps contradictoires et que les navigateurs ont observées sous les latitudes australes, bien que ce naufrage n'ait pas eu lieu dans les mers du Sud.

À peine réunis tous les quatre, ils lancèrent des appels :

— Kaare ! Kaare !... Kaare !...

Le dernier des hommes en péril de mer ne répondait pas. Rien ne remontait plus en surface. Il ne devait jamais répondre, ni revenir. Torlief pensa que, se trouvant en couple avec lui, il avait exécuté un vol semblable au sien quand le bateau sancit, mais qu'un espar ou une manœuvre l'avait assommé ou que, porteur d'un lourd ciré et d'une grosse paire de bottes au moment de l'accident, il n'avait pu revenir en surface. L'océan faiseur de miracles s'était vu chargé d'un travail trop considérable pour le parachever. Il avait laissé une vie en plan. Les plus grands artistes ne réussissent pas toujours intégralement leurs chefs-d'œuvre.

J'ai rencontré pour la première fois le commandant Le Goff en 1976. Il allait sur ses quatre-vingt-dix ans et habitait la maison de retraite des Rosais, à Saint-Servan. C'était l'un des derniers cap-horniers survivants. Je ne parle pas des amateurs obscurs, comme moi, qui ont navigué là-bas, ou des plaisanciers célèbres ayant consacré un bouquin aux « cinquantièmes rugissants », mais des marins de métier qui, au cours de leur existence, ont doublé le Horn une douzaine de fois et plus pour gagner leur pain.

— C'était un métier comme un autre, me dit le commandant Le Goff en posant sur la fenêtre son regard extraordinairement bleu.

L'estuaire de la Rance s'étale sous nos yeux, depuis le barrage de l'usine marémotrice jusqu'à Dinard et au-delà. Mon interlocuteur paraît aussi celte que le paysage, ouvert sur des rêves infinis qui ne sont déjà plus de ce monde. Cependant, à quatre-vingt-dix ans, il reste jeune, riche en réflexes intacts quand il conduit son Aronde jusqu'à Saint-Malo. Il me dit :

— Un métier comme un autre, avec ses moments difficiles. Mais il ne faut pas exagérer. Ce sont les auteurs de livres, comme vous, qui ont donné du relief aux légendes du cap Horn.

Je ris et réplique :

— Moi, je ne suis pas coupable. J'ai évité la contagion, ayant navigué là-bas par des calmes plats mieux établis que sur le lac de Genève !

— Ça se rencontre ! Mais quand nous descendions au sud de Mar del Plata, nous savions d'avance qu'on serait mouillés, qu'on aurait froid pendant quelques jours et qu'on dormirait peu. C'était la règle du jeu, en mer australe. En général, les trois-mâts de l'armement Bordes allaient de la Tyne à Valparaíso en moins de quatre-vingt-dix jours, soixante-dix parfois, et les périodes de navigation difficile représentaient à peine un dixième de ce temps.

Le commandant Le Goff parle très lentement. Il n'a rien conservé de la rude dialectique des hommes de mer. Il s'exprime sur le ton de la confiance, avec les mots amortis qu'utiliserait un diplomate parvenu en fin de carrière. Cet homme ne correspond nullement à l'idée qu'on se fait d'un cap-hornier.

— Tout de même, lui dis-je, c'était un métier de chien, et lourd de risques, que d'aller ferler une voile à quarante mètres d'altitude, dans des mâtures secouées comme des pruniers, par des lames de quinze à vingt mètres de creux. Beaucoup y ont laissé la peau, comme le rappelle *Nous irons à Valparaíso* !

— Il ne faut pas exagérer. Il y avait les maladroits et les malchanceux, bien moins nombreux que les autres. Ceux-là tombaient des vergues ou partaient à la mer. Ce dernier accident plus fréquent vers les derniers temps de la navigation à voile qu'au début. Avec les trois et quatre-mâts chargés à 3 000 et 4 000 tonnes de port en lourd, donc très bas sur l'eau et tout de même rapides, pour aller

d'Europe au Chili en soixante-dix jours, il fallait garder tout dessus et subir le pont mangé par la mer. On prenait des risques afin de gagner du temps. C'était payant pour tout le monde : armateur, capitaine, équipage. L'armement n'était pas déficitaire, comme aujourd'hui. Et il est juste de dire que bonne et mauvaise fortune de mer s'équilibraient. Des matelots ont bénéficié de coups de chance extraordinaires. On pourrait presque parler de miracles !

— Par exemple ?

— Des hommes qui passaient par-dessus bord et revenaient à bord avec la même lame, qui se gonflait à la retombée, ou peut-être avec la lame suivante.

— Je connais des marins à qui c'est arrivé.

— Cinq à la fois ?

— Non ! C'est une manière de record auquel je ne crois guère.

— Vous avez tort. C'est arrivé au large du Horn, sur *l'Almendral* de l'armement Bordes, en 1914. Ce bateau était allé très bas, sur le 65^{ème} parallèle, pour chercher des vents favorables et naviguait par une très grosse mer. Sur l'effectif de la bordée de quart, cinq matelots en train de brasser une voile furent enlevés et presque aussitôt rapatriés sur le pont par un paquet de mer. Ils se retrouvèrent plus ou moins contusionnés, mais exempts de blessures.

— C'est invraisemblable !

— Mais vrai.

— Ils étaient attachés ensemble ?

— On ne forme pas de cordées sur un cap-hornier. Même si l'un ou l'autre tenait un bout, pour une raison quelconque, le paquet de mer les avait forcément séparés les uns des autres.

— Donc, cet aller-retour collectif paraît impossible.

— Rien n'est impossible en mer, pour le meilleur ou le pire.

Je n'ose porter la contradiction plus avant. Ce très vieil homme appréhende l'événement comme une chose qui va de soi. Il a l'air si naturellement sincère que personne ne saurait le prendre pour un affabulateur. Je vais essayer d'obtenir des preuves par la bande.

— Vous étiez à bord de *l'Almendral* quand le miracle s'est produit ?

— Non. Je venais d'en prendre le commandement en second et les cinq hommes avaient été confisqués et rendus par la mer au cours du voyage d'aller précédent.

— Même capitaine ?

— Non. Celui qui fut témoin de l'événement venait de débarquer. Je faisais équipe avec un autre mais l'ex-lieutenant en second me rapporta l'affaire à Valparaíso, pendant nos promenades à terre sur l'allée des Amandiers, qui avait donné son nom aux deux navires qui furent successivement armés par MM. Bordes.

— L'un de ces cinq rescapés faisait-il encore partie de votre équipage ?

— Je ne me souviens plus. Le personnel débarquait souvent à cette époque.

— Monsieur Le Goff, comment s'appelait donc ce capitaine qui fut le témoin direct de l'événement ?

— Je ne m'en souviens plus. Peut-être ne l'ai-je jamais rencontré. Peut-être a-t-il débarqué à son retour en Europe. Peut-être était-il parti quand j'ai occupé mon poste de second à Dunkerque. C'est possible... 1914... Monsieur, rendez-vous compte du temps passé. De toute manière, cette aventure était célèbre, connue par le personnel et les équipages de Bordes. On me l'a souvent racontée.

— Ne craignez-vous pas que ces témoins éventuels ne soient devenus, avec le temps, des propagateurs de légende ? Qu'un seul homme fut enlevé et rapporté par la mer, pour donner ensuite naissance à toute une famille ? L'histoire pourrait être d'ailleurs totalement apocryphe, forgée à l'heure où naissent les plaintes du gaillard d'avant... Une sorte de contrepoint s'opposant à la tradition pessimiste qui reprenait inlassablement les malheurs des marins pour leur opposer une volonté bienveillante de l'océan... L'océan n'avait pas voulu... Chanson à virer, mon commandant !

— Oh ! je ne crois pas. Je me trouvais sur *l'Almendral* moins de trois mois plus tard, quand on me l'a raconté.

J'ai retrouvé le commandant Le Goff en 1977. Il habitait toujours la paisible et confortable maison de retraite des Rosais et n'avait nullement vieilli. Il avait toujours ses yeux couleur de ciel coiffant des banquises par grand beau et son teint d'enfant... En revanche, sa mémoire ne s'était pas améliorée mais je conservais toute confiance dans son témoignage. Ce cap-hornier ne pouvait pas travestir l'histoire, car il portait visiblement en lui ce genre de sincérité qui mûrit à travers une existence courageuse. Enfin, comme je venais de serrer la main d'un marin indiscutablement bénéficiaire de ce genre d'aller-retour, je pensais qu'il pouvait y en avoir aussi bien cinq, et peut-être plus, puisqu'il est des naufrages heureux.

Je dis à M. Le Goff :

— Si je raconte votre histoire, personne ne me croira et je passerai pour un auteur peu sérieux. Il me faudrait un témoignage écrit. Peut-être le journal de bord du capitaine témoin de l'affaire... Malheureusement, les archives de l'armement Bordes sont depuis longtemps perdues, brûlées ou dispersées et le dernier des Bordes a donné beaucoup de documents à d'anciens capitaines et peut-être au commandant de *l'Almendral*. S'il est mort depuis, comme probable, sa famille a peut-être conservé ce journal de bord, ou un carnet de souvenirs. Mais encore faudrait-il que je connaisse son nom.

M. Le Goff risqua un geste d'impuissance qui se perdait dans les brumes du passé et du cap Horn. Je lui dis :

— Voyons. *L'Almendral I*, construit à Liverpool et acheté aux Anglais en 1870, a été commandé par Lemassu, Gouyet, Goyenague, Allain, Le Guével. Il ne peut s'agir de ces capitaines puisque le bateau a été revendu en 1899 et le billet d'aller-retour délivré aux cinq hommes en 1914. *L'Almendral II*, ce fut le vôtre, un quatre-mâts barque acheté à Glasgow en 1889, alors qu'il s'appelait encore *Glaucus*, et revendu en 1923. Il a été commandé par Layec, Houssard, Penot, Le Dolledec et par vous-même, alors que vous aviez débuté comme second juste après le voyage aller-retour des cinq matelots. Qui commandait alors ? Souvenez-vous !

J'insiste, mais le commandant Le Goff ne se souvient plus. Il paraît chercher avec beaucoup de bonne volonté et son visage exprime un grand désarroi. Il me suffirait pourtant de connaître le nom de ce capitaine, un Breton sans doute, pour retrouver sa famille

et peut-être un livre de bord épargné par le temps, un carnet de souvenirs transmis aux enfants, aux petits des enfants. Ce n'est pas parce que je crois à la valeur du témoignage du commandant Le Goff – ces cinq hommes emportés du bord dans les parages du cap Horn et rapportés aussitôt sans mal sur le pont – que le lecteur me suivra. En principe, je ne raconte jamais une histoire qui ne soit pas étayée par des témoignages vérifiables. Je m'y risque exceptionnellement avec l'espoir qu'un journal de bord m'apportera la certitude que j'attends. Mais le commandant Le Goff sourit et me dit, en manière de conclusion :

— Savez-vous que mon prédécesseur n'a peut-être rien écrit du tout dans son journal de bord ? À cette époque, les officiers se montraient aussi durs que les hommes. Ce n'était pas la mode de réserver la première page des journaux au pseudo-suicide d'un chanteur-micro. Puisque les cinq hommes avaient été rendus sans blessures, je pense que ce capitaine tint l'affaire pour très banale et inscrivit sur le journal de bord : Rien à signaler !

14. Course contre la vingt-cinquième heure

Grâce à la publicité qui dévalue ce qu'elle touche, en contradiction avec son propos initial, la course transatlantique en solitaire a perdu sa finalité : au lieu de consacrer une aristocratie de la mer, elle la livre aux foules hystériques et la réintègre dialectiquement dans le domaine public. Les innombrables capitaines de bateau-lavoir disent maintenant : « Après tout, gagner Newport contre les vents établis avec un bon bateau n'est ni difficile ni dangereux, et je pourrais en faire autant, c'est une question d'argent ! » Quel misérable jugement ! La « Transat » 1976 a vu quelque 120 bateaux appareiller de Plymouth qui, tous, du géant le plus sophistiqué au trimaran le plus dépouillé, ont démontré que la traversée de l'Atlantique Nord restait aussi difficile, incertaine et dangereuse qu'au XVII^e siècle, malgré les progrès évidents de la construction navale et des méthodes de navigation. Un chiffre le prouve. Les pertes en vies humaines s'élèvent à 2,5 %, sans compter les blessés et une véritable fortune en bateaux disparus ou avariés, bons pour la casse avec leur gréement et les instruments les plus coûteux. Bilan comparable à celui des accidents d'automobile dans un pays évolué comme la France !

À mon avis, le véritable vainqueur de la « Transat » 1976 s'appelle Yann Nédelec. Mais sa performance illustre une notion de compétition qui n'est pas celle du comité d'organisation de l'épreuve ! La course qu'il a gagnée, c'est celle que les hommes soutiennent et perdent depuis toujours. Celle qu'ils courent contre la 25^e heure. La seule, bien sûr, qui vaille la peine de se dépenser (on dit aujourd'hui se défoncer !). Sur mer, on ne la gagne qu'avec la

permission de l'océan, et encore faut-il que le héros du naufrage y mette du sien.

La renaissance de la navigation à voile apportait une immense espérance. Elle annonçait une réintégration de l'homme dans le milieu naturel et son respect, donc un déclin de l'anthropocentrisme. Une élite se remettait à voyager à la vitesse du vent, comme ceux qui nous firent ce que nous sommes. Brisant brusquement cette sagesse, les hystériques du kilomètre-heure ont sauté sur le pont des bateaux et réclamé des records de vitesse, sans réfléchir qu'ils resteraient éternellement ridicules. Si la « Transat » se joue demain à 18 nœuds de moyenne, *Concorde* traversera toujours l'Atlantique en trois heures de vol et, bientôt, les fusées en trente minutes. Il faudra payer naturellement ce « progrès » par la ruine des nations techniquement avancées, la consommation intensive des richesses naturelles, la pollution du milieu ambiant, donc, à terme, la suppression de toute vie sur le globe. Pourquoi jeter les voiliers dans cette dimension espace-temps ?

Yann Nédelec est moniteur de voile et convoyeur de yachts sur la côte méditerranéenne. Le 5 juin, il est à la barre de l'un des cinq Frioul engagés par leurs propriétaires, et le sien s'appelle *Objectif-Sud II*. Avec son expérience, sa technique et ce bateau, il peut espérer arriver dans le peloton de tête. Il appartient à cette catégorie de jeunes qui succèdent aux anciens capitaines de la marine en bois avec une formation moins traditionnelle, mais plus étendue. Un peu comme ces guides de montagne issus des écoles officielles, au lieu du village qui se dresse au pied des sommets à conquérir. Son Frioul aime le petit temps et il prend donc un bon départ de Plymouth. Pour la même raison, il va peut-être se montrer un peu délicat pour affronter les tempêtes qui se préparent. Cependant, il est *a priori* difficile d'imaginer qu'il montrera une prédilection particulière à flotter quille en l'air, avec sa coque en alliage léger, lestée à 3 tonnes pour une jauge totale de 6 tonnes. On serait tenté de penser le contraire.

La « Transat » commence fort bien pour Nédelec. Il est en tête, ou presque, dans les faibles brises et *Club-Méditerranée*, qui progresse, quand le vent forcit, à 12 nœuds, ne le dépasse que le second jour. Nédelec navigue, tendu par l'esprit de compétition, cherchant à tirer parti de la moindre saute de vent et de la plus grande surface

possible de toile sur le meilleur bord. Il doit sacrifier tous les agréments d'une croisière, tels que les imaginent ceux qui rêvent d'acheter un bateau. Il cingle vers Newport avec la volonté de conduire son Frioul à la victoire. On le lui a confié pour cette fin. Il représente un capital considérable qu'il ne pouvait acquérir par ses propres moyens. Son état d'esprit n'est pas tellement différent de celui des anciens commandants des trois et quatre-mâts de l'armement Bordes qui, avant la guerre de 1914, touchaient une prime de 500 francs quand ils mettaient moins de 90 jours pour se rendre au Chili et 95 jours pour revenir de la côte sud-américaine au cap Lizard, à l'entrée de la Manche. L'éthique aussi bien que le calcul lui commandent de faire l'impossible pour tenter la victoire et, si elle se refuse, de ramener au moins le bateau au port.

À la fin de la première semaine, il traverse une zone dépressionnaire. Malmené, il poursuit par la route du nord, comme la plupart des concurrents. La mer reste grosse mais permet de garder un peu de toile. Nédelec a déjà couvert 1 300 milles depuis le départ et ses chances ne peuvent que s'accroître s'il traverse la zone de gros temps que la radio signale de nouveau et atteint celle de Terre-Neuve, où son Frioul donnera toute sa mesure par faible brise.

Le dimanche 13 juin au soir, il a passé le 34^{ème} Ouest et ne sait pas encore que tout s'achève pour lui, y compris peut-être l'espoir de devenir vieux. Une tempête balaye la route, avec des vents de force 10 et des creux de 5 mètres.

Il ne se laisse pas surprendre et met en cape. Le Suisse Pierre Fehlmann, barreur de *Gauloises*, est en perdition un peu plus au nord, par 49°. Son coffre à voiles s'est fendu sous le choc des vagues et le bateau fait de l'eau. Le skipper pompe sans relâche et, pompant, ne peut barrer. Donc, *Gauloises* se met en travers de la lame, accomplit un tour complet et se rétablit. Un cargo sauvera le naufragé en passe de sombrer.

Yann Nédelec va montrer que chance et malchance s'équilibrent à son profit. Malchance d'abord. Le 14 juin, la tempête cherche à jouer sur le diapason de l'ouragan. L'anémomètre du Frioul est bloqué à 60 nœuds, la mer énorme. Nédelec tient la cape depuis la veille. Il est allongé sur sa couchette, essayant de dormir pour utiliser au mieux le mauvais temps. À 17 heures G.M.T., toutes les valeurs qui

déterminent un équilibre normal se confondent. La proue devient poupe, la couchette plafonne, puis se rétablit à l'horizontale, le matériel non saisi traverse la cabine en grondant.

— Vous avez été roulé, comme le Suisse ?

— Oui et non. J'ai dû sancir par la poupe et rouler ensuite, car une fois le bateau redressé, j'ai retrouvé tout le matériel accumulé contre la porte du cockpit.

Le plus étonnant, c'est d'avoir devant soi un Nédelec alerte et souriant, neuf mois après l'épreuve qui aurait dû le laisser la proie des petits poissons ou dans un fauteuil roulant pour le reste de sa vie ! Je lui demande :

— Vous avez dû réagir en concurrent de la « Transat » ?

— Exactement. Et il ne me restait que quelques minutes pour conserver cette attitude. Je suis donc monté sur le pont. Gréement foutu, bien entendu. Je n'arrivais pas à croire que la « Transat » était finie pour moi. J'avais beau me répéter : foutue ! foutue ! foutue ! je n'arrivais pas à l'admettre. Tout marchait si bien jusque-là !

— Fortune de mer.

— Bien sûr. Désormais, je devais penser à autre chose. Tout devenait à la fois très simple et très difficile. Je devais établir un gréement de fortune avec les espars que je pouvais récupérer et regagner le continent. Mon ambition se limitait maintenant à sauver le bateau. Cette notion s'imposait absolument, d'autant plus qu'il ne m'appartenait pas !

— Vous avez travaillé tout de suite ?

— C'était impossible, vu l'état de la mer. Je suis redescendu pour inventorier les dégâts. Mes bidons d'eau en néoprène s'étaient cassés et vidés, mais je pouvais tenir longtemps avec mes conserves de jus de fruits. Je me recouchai. Que faire d'autre ? Impossible, naturellement, de trouver le sommeil, car une pensée prémonitoire me torturait : comment me maintenir à la lame sans la moindre toile ou ancre flottante ? Et si je n'y arrivais pas, j'allais me faire rouler une fois de plus. La mer forcissait toujours.

— En somme, pour la première fois, si je ne m'abuse, la course transatlantique offrait une véritable épreuve aux concurrents en les

obligeant à se mesurer avec les éléments plus qu'avec le temps de parcours. De champions de vitesse, ils devenaient des guerriers de la mer !

— Il est vrai qu'on n'avait jamais vu une succession si rapprochée de tempêtes aussi violentes dans l'histoire de la « Transat ».

— Vous aviez déjà payé votre tribut ?

— Mis à part l'abandon forcé, je n'avais encore rien vu, rien subi. Le jour même, vers 22 heures, me voici de nouveau roulé sur tribord par une vague douée d'une puissance irrésistible, car elle me hisse d'abord sur sa crête, pendant que le bateau termine sa pirouette. La descente sur l'autre versant ne s'accomplit pas normalement. Inconcevable, le mouvement reste très difficile à expliquer. Le bateau tombe littéralement, presque à la verticale, du sommet au fond du creux qui doit mesurer au moins 15 mètres et il amerrit... sur le pont, quille en l'air, avant de se redresser et prendre le fil de la vague suivante. J'eus l'impression que mon Frioul s'écrasait sur une surface de béton. Le bruit du choc domina le rugissement de la tempête. Éjecté de ma couchette qui passait au zénith, je tombai la tête la première sur le plafond avec une telle violence qu'elle s'encadra entre deux barrots. Le bateau reprenant sa position normale, je me retrouvai sur le plancher, étourdi, le visage en sang, et restai longtemps immobile. Je pensai : tu es bon pour la fracture du crâne, tu vas mourir dans quelques minutes ! Je souffrais terriblement mais les coupures du cuir chevelu cessèrent bientôt de saigner. Je ne bougeai pas, remettant à plus tard les gestes qui me permettraient de vérifier si je n'étais pas paralysé. J'éprouvai rétroactivement une sorte de terreur physique, car j'avais nettement entendu, ou plutôt ressenti, les os de mon crâne qui se fracturaient. Est-ce qu'on met longtemps à mourir d'une fracture du crâne ? Et si je ne mourais pas tout de suite, qu'allait-il se passer ? Si j'étais roulé par une nouvelle vague – jamais deux sans trois – le bateau ferait de l'eau et je périrais noyé dans ma cabine. Il valait mieux mourir tout de suite, d'ailleurs je saignais du nez, signe révélateur d'une fracture...

— Je vous pose la même question qu'aux autres miraculés de la montagne ou de la mer que j'ai rencontrés et qui ont eu le temps de se demander s'il existait une perspective de résurrection au-delà de la mort, et s'il fallait prier pour en bénéficier. Avez-vous prié ?

— Non. Mes fonctions cérébrales se trouvaient limitées et prises par des urgences. Mon état physique d'abord. Je bougeai une jambe, puis l'autre mais n'arrivai pas à commander à mon bras gauche ni à remuer ma tête qui semblait prise dans un carcan. Je souffrais beaucoup. Cependant, j'arrivai à me redresser et à me mettre debout, pour peu de temps, car le roulis, devenu démentiel, menaçait de me rejeter sur les parois. Puis je constatai que quelque chose s'était modifié dans mon squelette. Tâtant ma nuque de ma main valide, je sentis une grosseur importante et dure qui gonflait la peau de mon cou, au sommet de la colonne vertébrale. Je pensai : tu t'es cassé le cou, mais pas de fracture du crâne. Tu as une chance de t'en sortir !

— C'est seulement en Angleterre que les médecins ont diagnostiqué des fractures des vertèbres cervicales. Presque toujours, c'est la paralysie partielle, générale ou la mort. Vous auriez pu rester paralysé au fond de votre bateau.

— C'est à Marseille qu'ils ont diagnostiqué une fracture importante avec tassement de C6, fracture vertébrale médiane et tassement de C7.

— Et pas de fauteuil roulant ?

— Non. Les chirurgiens marseillais ont réparé tout ça de main de maître. J'ai porté une « minerve » pendant quelque temps, puis tout récupéré avec plusieurs mois de rééducation.

— Et le bateau ?

— Au cours de mes pirouettes successives, il avait tout de même embarqué pas mal d'eau. Ce fut un véritable supplice que de me lever pendant la nuit du 14 au 15 afin de pomper. J'arrivai non sans mal à faire baisser le niveau au-dessous du plancher. Mais cet effort eut son bon côté, car j'ai pensé, en me couchant, que je ne verrais pas le jour se lever. Il me fallait maintenant poser un grément de fortune et rentrer en Europe.

— Vous n'aviez pas d'émetteur pour demander assistance ?

— Bien sûr que si, mais naturellement il ne marchait plus !

— Les autres concurrents ? Les cargos ? Les avions ?

— Un avion m'avait survolé quelques heures avant le premier coup dur, mais s'était contenté de donner ma position, 48°30' Nord, en

l'attribuant d'ailleurs, par une erreur inexplicable, à *Gauloises* de Fehlmann qui se trouvait par 49°Nord juste avant son naufrage. Mais pour moi, le plus dur restait à venir : un curieux mélange où tout mauvais coup du sort se voyait aussitôt doublé par un coup de chance inouï !

» Le vent qui venait de souffler à 10 Beaufort, avec rafales de 11 à 12, se calmait progressivement. Le mardi, au lever du jour, il n'atteignait que 7 à 8. La mer apparaissait moins creuse lorsque je m'éveillai. Mon bras gauche restait inutilisable, le droit peu sensible, le cou rigide et je souffrais toujours beaucoup du crâne. Si la mer se calmait encore, peut-être pourrais-je commencer à mettre en place un grément de fortune. Quelle illusion ! L'océan préparait contre moi la pire des agressions.

Vers 10 heures G.M.T., le Frioul, qui était en travers de la lame depuis déjà vingt-quatre heures, se voit rouler une troisième fois et ne se rétablit plus. Nédelec retombe de sa couchette sur le plafond et, bien qu'il y ait seulement une hauteur sous barrots correspondant à sa propre taille, c'est un exercice redoutable pour un homme qui a déjà deux vertèbres fracturées. Le skipper décide de ne pas bouger et d'attendre. Mais *Objectif-Sud II* ne se rétablit toujours pas et Nédelec pense : « Puisqu'il aime tellement naviguer sur le pont, on aurait pu le lancer comme *Club-Méditerranée*. » Le géant de Colas fut, en effet, lancé quille en l'air. Au bout de cinq minutes, Nédelec constate avec épouvante que le niveau de l'eau monte très rapidement et se demande pourquoi puisque les panneaux de pont, hublots et autres orifices n'ont pas bronché pendant les pirouettes successives. Puis il comprend. Responsable : le trop grand souci de sécurité qui a présidé à la construction du bateau ! Avant d'appareiller, pour éviter que les gaz de chlore, si dangereux, ne s'accumulent dans le compartiment des batteries, il a fait pratiquer une ouverture de 150 sur 150 entre ce compartiment et le cockpit. Elle ne compromet en rien l'étanchéité de la coque en situation normale, mais une fois le yacht retourné, l'eau se précipite à l'intérieur, où l'air ne se comprime plus, car il fuit par le regard du compartiment batteries.

— Vous deviez donc aller par le fond avec une rigueur mathématique. Et vous ne pouviez pas vous échapper, exactement comme Janichon et Poncet, prisonniers du *Damien* flottant, quille en l'air, au large de la Géorgie du Sud.

— Pas exactement. Il me restait une issue : le passage par l'escalier du cockpit qui me permettait d'abandonner le bateau en nageant sous l'eau. J'apercevais vaguement l'issue signalée par une lueur verte qui baignait la masse d'eau sous laquelle je me trouvais prisonnier, saisi par les bouts, à demi écrasé par les chaînes, les containers, les batteries dispersés par le retournement du bateau. Je disposais de trois batteries de 105 ampères-heure qui, maintenant renversées, répandaient leur émulsion acide dans l'eau qui me baignait. Moitié nageant d'un bras, moitié rampant à travers ce fouillis, réussissant de temps à autre à sortir la tête de l'eau pour replonger ensuite à la recherche de l'issue, dessinée par cette clarté aux couleurs vertes de l'espérance, je finis par me glisser dans le cockpit. Mais je ne pouvais le quitter que par le bas, donc en plongeant avec l'espoir d'émerger au large du bateau !

— Et après ? Vous n'étiez plus qu'un homme à la mer, comme tant d'autres, échappé d'un bateau flottant quille en l'air, vite séparé de lui par la différence des dérives, sur un océan vide. Ça vous avançait à quoi ?

— Une évasion ne se discute pas, et je n'avais pas le choix.

— Portiez-vous au moins votre brassière gonflée ?

— Non, et c'est précisément l'absence de ce vêtement de sauvetage qui m'a sauvé. Porteur du gilet, j'aurais flotté à l'intérieur du cockpit retourné, donc contre le plancher devenu plafond, sans pouvoir plonger pour en sortir par le bas. L'évasion m'a demandé plusieurs minutes. Je fis surface à bout de souffle et assez loin du bateau.

— Vous aviez peu de chances de le rejoindre, avec un bras hors de service.

— À douze ans, j'ai passé mon brevet de fond des 2 000 mètres et j'étais maintenant sous le vent du Frioul. Mais le rejoindre ne m'avancait à rien. Rien ne pendait le long de la coque et cela m'eût mené à quoi de saisir un bout et de me hisser là-haut, sur la quille ? En admettant que j'en aie eu la force ! Vous me voyez regagnant l'Europe, à cheval sur mon bateau retourné ? Vu de loin, c'était un bien curieux spectacle que ce yacht flottant vachement bien à l'envers, s'élevant face à la lame par la poupe ! Mais alors qu'une reprise de la tempête eût facilité le retournement dont j'avais besoin, les lames s'espaçaient et se dégonflaient petit à petit.

— Si le Frioul ne se retournait pas, vous étiez perdu ?

— Bien sûr.

— Vous en aviez conscience ?

— Oui, mais modérément, à travers un certain flou de ma pensée.

— Toujours pas de prière pour obtenir un miracle ?

— Non. Plutôt un appel technique : de ce magnifique bateau, il me reste tout de même le lest et le safran (tout ce qui dépassait de la surface de l'océan...). Je me trouve sur une très grande ligne de navigation, un cargo va bientôt passer... Ce n'est pas une question de miracle, mais de hasard... Ces réflexions se confondaient avec des pensées puériles... Comme il flotte bien mon bateau, quille en l'air ! On aurait bien pu le lancer comme celui de Colas... En fait de prière, je vomissais de temps à autre une bordée d'injures grossières. Merde ! tu vas te redresser, connard ? Il s'enfonçait, au contraire, progressivement et je pensais que, s'il se retournait, il offrirait un franc-bord si faible que je n'aurais aucun mal à le dominer, ce qui fut en effet le cas. J'essayais de me garder d'un excès de pessimisme mais me posais tout de même des questions. Qu'est-ce que je vais foutre s'il ne se retourne pas ?

— Et vous avez attendu longtemps ?

— Une dizaine de minutes.

— Trouvé le temps long ?

— Honnêtement, oui, très long. Enfin, il est repassé tout tranquillement sur sa quille.

— Vous auriez pu attendre plusieurs heures.

— Oui, car je m'étais accroché à la ferrure portant le régulateur d'allure qui se trouvait à l'extérieur de la coque et au ras de l'eau. Certes, un bon coup de roulis pouvait me faire lâcher prise, mais la mer se calmait progressivement.

— Et la suite ?

— Même caractère. Un équilibre total entre des malheurs extraordinaires et des chances stupéfiantes. D'abord, j'entreprends de vider ma coque, au début avec une pompe qui casse bientôt, puis avec le seau qu'on juge d'abord insoulevable et qu'on finit par

soulever quelques centaines de fois. Ensuite, je mets en place un grément de fortune suffisamment costaud pour me ramener en Europe sans qu'il soit besoin de le retoucher. Je vais naviguer six jours, par vent de force 7 établi, grosse mer à vagues longues déferlant à peine à leur sommet.

— Deux vertèbres fracturées, ça ne vous gênait pas ?

— Quarante-huit heures après la troisième culbute et ma promenade en mer, je souffrais toujours beaucoup mais j'avais recouvré ma liberté de torsion pour le cou et de mouvement pour le bras.

Et si l'on parlait un peu du bateau, qui fut malmené au même titre que son skipper et finalement sauvé dans les mêmes conditions extraordinaires que lui ?

Quand *Olnna* met en panne en les apercevant, l'histoire semble terminée. Il n'en est rien. *Olnna* est un grand cargo anglais à double usage, militaire et civil. C'est un dépanneur muni des appareils de levage les plus sophistiqués et de deux plates-formes d'appontage pour des hélicoptères qui sont en service. Le médecin du bord examine Nédelec, mais sans découvrir les fractures des vertèbres cervicales, et conseille simplement le repos jusqu'à l'arrivée en Angleterre. Il y faudra beaucoup de temps, car les diesels d'*Olnna* sont avariés et tournent au ralenti. Nédelec, qui ne sait pas non plus qu'il porte ces graves blessures, s'occupe principalement d'*Objectif-Sud II* et prie le commandant de faire le nécessaire pour qu'on le hisse à bord. Il pense qu'il s'agit là d'un simple jeu pour un bateau spécialisé dans ce genre d'opération. Pas du tout. Le Frioul est saisi par les aussières avec une telle maladresse qu'au lieu de venir à l'aplomb du pont, il s'engage sous l'étambot, se bloque et ne monte plus. Les grutiers donnent du mou, puis larguent tout et le yacht tombe à la mer en résonnant comme un coup de cymbale géant. On reprend l'opération un peu plus tard. Cette fois, le bateau s'engage dans une hélice et reçoit un coup de pale mais au-dessus de la ligne de flottaison. La nuit tombe. C'est l'heure de la soupe. Les Anglais larguent tout, et *Objectif-Sud II* part à la dérive. Deux jours plus tard, le capitaine visite Nédelec qui repose dans un état voisin de la prostration et lui signale l'abandon du Frioul. Indigné, le jeune

homme proteste, parle des lois de la mer sans entamer le flegme britannique qui entérine le fait accompli. Nédelec a perdu son bateau, donc son honneur !

Quelques jours plus tard, on le débarque à Plymouth où l'hôpital militaire l'accueille. Les Anglais préfèrent ne pas risquer une opération à l'issue incertaine. Greffer un disque entre deux vertèbres cervicales apparaît encore plus difficile que de faire apponter un yacht de 6 tonnes sur un cargo dépanneur ! Nédelec reçoit une lettre qui l'autorise à quitter Plymouth. On le laisse partir à pied, portant son petit bagage. Il prend l'autobus jusqu'à l'aéroport. Les chirurgiens de Marseille lui diront :

— Vous avez réussi en territoire anglais une opération survie très supérieure à celle que vous avez menée à bien sur l'océan. Et ils ne vous avaient même pas fourni une minerve, ces criminels ?

Nédelec n'entend pas le rire de l'histoire quand l'administration maritime lui fait savoir qu'*Objectif-Sud II* vient d'être recueilli en mer par un superpétrolier allemand et mis à sa disposition à Hambourg. Il ne sait pas encore que ce pétrolier ne comportait, bien entendu, aucun dispositif de levage, que son capitaine en avait fait gréer un avec des espars et moufles improvisés et qu'il abandonnait son droit de prise sur le bateau.

Personne dans cette affaire n'avait voulu, ni l'océan, ni les Anglais, ni les Allemands, soit envoyer par le fond Nédelec et son bateau, soit soigner Nédelec et sauver son bateau, soit utiliser le coup dur de Nédelec en profitant de son bateau. L'un et l'autre eurent beaucoup de malheurs, mais aussi beaucoup de chance.

15. Miracle garanti d'origine

Il semble qu'une certaine religion de l'événement soit en train de soulever notre époque, qui est celle de l'Âge sombre, le *Kalijuga* du sanskrit... Une lame confisque un mousse de la *Julie*, puis le ramène à bord. Dans l'ordre des fragilités, c'est ensuite une femme qui vient de sancir et que le flot restitue. Puis trois plaisanciers sur cinq. Puis cinq matelots de l'*Almendra* au large du cap Horn... En attendant mieux, peut-être ! Deux Anglais survivent à 117 jours de dérive dans le Pacifique, mais le Chinois Poon Lim bat ce record du monde de 14 jours. Les miracles de sauvetage semblent parfois plus grands que ne le fut la provocation dont ils naquirent. Mais cette progression reste illusoire, car tout a été fait, tout a été dit. C'est seulement la carence des témoignages crédibles qui permet à notre temps de se hausser du col. Dans son puéril orgueil, l'homme moderne appelle légende tout événement dont le temps a modifié le compte rendu. Ce n'est pas Bombard qui a inventé les opérations survie ; elles existent depuis que l'homme se risque sur l'océan. Certaines, sur lesquelles nous possédons encore quelques données, dépassent en profondeur, durée et potentiel bénéfique tout ce que je viens de raconter, preuves à l'appui, et il n'y a pas de raison pour que le récit du chroniqueur Garcilaso de la Vega, dans ses *Commentaires royaux du Pérou*, soit un simple produit de l'imagination. Traduite de l'espagnol en 1688, l'aventure de Pedro Serrano, rejeté sur une île déserte au large du Pérou, me semble contenir ce qui importe plus que tout : l'authenticité selon l'esprit. Elle éclaire le processus par lequel le marin du XVIème siècle remplaçait la faiblesse de ses moyens matériels par une conception dynamique du sacré aujourd'hui perdue.

Donc, en 1541, un certain Pedro Serrano quitte son navire en perdition avec un compagnon, nage pendant plusieurs heures et, tandis que le camarade se noie, il atterrit sur une île qui devait ultérieurement porter son nom. Selon le chroniqueur, celle-ci ne mesurait pas plus de deux lieues au carré. Elle était sablonneuse et privée de toute végétation importante. Comme Pedro Serrano ne possède plus que son couteau de marin, un pantalon et une vieille chemise, après s'être libéré de ses chaussures pour nager efficacement, l'épreuve qui l'attend se situe dans les premiers âges de l'histoire de l'humanité, réserve faite pour le capital inaliénable qu'il porte en lui, l'acquis d'une évolution qui a, depuis longtemps, découvert le feu, la roue, la voûte et, surtout, l'espérance reportée sur un Être suprême intemporel et tout-puissant dont les livres sacrés rappellent l'efficacité parfois stupéfiante. Le marin du xvf siècle n'a pas, certes, la culture d'un navigateur moderne, mais il est un animal religieux.

À peine arrivé sur son île, Pedro Serrano se met tout naturellement à prier pour que Dieu l'en délivre le plus rapidement possible. L'île n'offre en effet aucune ressource, sauf de nombreuses tortues qui font escale sur ses plages. L'homme les suit en se lamentant :

— Seigneur, ayez pitié de moi !

Du moins est-ce le chroniqueur qui le prétend. Personnellement, je pense que ce marin, placé sur une île déserte, donnait la priorité aux biens de ce monde, tout en respectant la religion de ses pères. Dieu était sommé de répondre prioritairement à la question : qu'est-ce que je vais bouffer ?

Pedro Serrano traverse l'île d'un côté à l'autre. Elle n'offre aucune végétation arborescente mais les pluies de cette zone tropicale, outre qu'elles pourvoiront aux besoins en eau potable du naufragé, permettent à l'herbe de pousser sur le sol sablonneux et feraient sortir de terre toutes sortes de légumes si le naufragé en possédait les plants ou les graines.

Reste l'océan, qui apporte les tortues et les poissons. Pedro Serrano n'a jamais mangé de tortue. Le poids et les dimensions de certains exemplaires l'effraient *a priori*. C'est seulement depuis la découverte des îles Galapagos que ces reptiles ont échappé à la

démonologie. Le climat de l'île convient au marin qui, pieds nus, uniquement vêtu d'un pantalon et d'une chemise, se sent agréablement baigné par les pluies tièdes. Toutefois à la longue, il souffrira de l'humidité permanente. Prévoyant, il constate tout de suite :

— Et dire que je ne peux même pas me construire une hutte !

Mais déjà, le cerveau de l'animal vertical qui prend l'île en charge travaille et calcule le parti qu'il va tirer des bois flottés qu'il aperçoit échoués sur les plages. Cependant, avant de survivre il faut vivre, donc manger. Pedro Serrano se décide pour le plat unique : tortue au naturel ! D'instinct, il comprend qu'il s'agit de saisir la bête par une nageoire et de la retourner sur sa carapace. Il ne faut pas l'aborder de trop près jambes nues, car ses nageoires sont munies de griffes et battent l'air désespérément lorsqu'on la retourne sens dessus dessous. Après avoir égorgé la tortue, grâce au couteau légué par la civilisation effacée partout ailleurs autour de lui, Pedro Serrano dévore la chair qu'il retire à tout hasard, et sans répugnance, car arrivé dans l'île depuis trois jours, il tombe d'inanition.

C'est petit à petit qu'il fera des choix, préférera l'animal à graisse verte à toutes les autres espèces, apprendra à ne pas crever la vésicule biliaire, à rejeter l'intestin, à découper les steaks en minces languettes, à préférer le cœur au foie, à boire le sang. Il ne sait pourtant pas que, si les tortues du Pacifique vont lui permettre de survivre pendant sept ans avec l'appoint de poissons volants et d'algues, c'est parce qu'elles ont un plasma sanguin hypotonique, une teneur en protéines légèrement inférieure à celle du bœuf cru mais supérieure à celle du poisson blanc. Pour survivre, il devra consommer beaucoup plus de chair que s'il disposait de bovidés, celle de la tortue contenant seulement 0,5 % de graisse contre 10 % pour celle des autres. Mais le ravitaillement en tortues ne pose pas de problèmes : il est illimité.

Pedro Serrano dispose d'un autre élément de survie qui va lui servir dans le temps, une fois résolu le problème de l'alimentation : c'est la force de la prière. Elle lui confère une confiance illimitée en un Être suprême capable de transcender une situation qui resterait sans issue par l'emploi des moyens ordinaires. Il croit au miracle, le

tient pour chose toute naturelle, et en tire une certitude qui nourrit un espoir indéracinable.

En attendant ce miracle, il se construit une cabane avec, pour armature, les pièces de bois flotté qu'il ramasse et, pour toiture, les carapaces des tortues qu'il ajuste l'une à l'autre avec la pierre coupante qu'il a ramassée sur les hauts fonds.

Reparti des premiers âges de l'évolution, peut-être de cent mille ans avant Jésus-Christ, Pedro Serrano va tenter une conquête décisive, celle du feu. Il a sur ses ancêtres une grande supériorité, celle de la connaissance. Il n'a pas à imaginer le feu mais seulement à le reproduire. Les foies de tortue, qu'il a mis en conserve, pourrissent dans ce climat chaud et humide. Il lui faudra fumer la viande, donc allumer un feu qui, la nuit, sera un signal de détresse à l'intention des navires passant au large. Au travail ! Sacrifiant sa chemise, il en fait un tas de fil de coton destiné à recevoir les étincelles qui tomberont de la lame de couteau frappant la pierre qui sert déjà à tailler les carapaces. Mal entraîné, il lui faudra multiplier les tentatives et il mettra beaucoup de temps à obtenir le feu. Le maintenir grâce aux algues qu'il a mises à sécher au soleil exigera de sa part beaucoup de vigilance et de fatigue.

Ce stade évolutif durera trois ans sans recevoir d'améliorations notables. Un seul navire, passant très loin de l'île, à la limite de la visibilité, n'a pas aperçu la fumée du feu de détresse ou, l'ayant repérée, n'a pas modifié sa route, redoutant l'approche de cette île inconnue. L'homme reste seul. Sa chemise a, depuis longtemps, disparu au profit du feu, son pantalon s'est résorbé en charpie et son système pileux a pris une vigueur prodigieuse, protégeant le corps recuit par le soleil intense et le crâne menacé d'insolation. Pedro Serrano est maintenant presque aussi poilu qu'un ours brun ; barbe et cheveux descendent jusqu'au niveau de la ceinture.

Les possibilités d'adaptation de l'homme sont illimitées. Alors pourquoi des naufragés modernes, confinés eux aussi dans une île déserte, disposant au départ d'un matériel infiniment plus considérable que celui de Pedro Serrano, se sentiront-ils menacés de mort au bout de deux mois seulement ? S'ils n'ont pas atteint le cap au-delà duquel la survie devient définitive, c'est peut-être par manque de confiance dans leurs capacités évolutives et par refus

d'accepter la lenteur d'une telle évolution. J'ai montré qu'un pilote aviateur, habitué à couvrir de 400 à 800 km en une heure de vol, ne saurait attendre pendant quatre ans que la nature ait remplacé par des poils sa combinaison de cuir perdue. Il ne priera que tardivement pour devenir plus fort que la mort, alors que le très croyant Pedro Serrano était déjà installé depuis sa naissance dans un système qui lui garantissait l'éternité !

Il va s'y référer par deux fois. Par un clair matin, un autre naufragé prend pied sur l'île. C'est la fumée du feu de détresse qui a ranimé son espérance à l'heure où, épuisé, il allait abandonner la lutte, accroché à une planche du bateau perdu.

Que va-t-il se passer maintenant ? Eh bien, dès qu'ils s'aperçoivent, les deux hommes prennent la fuite dans des directions opposées. Chacun croit découvrir dans l'autre l'un de ces démons qui peuplent le ciel ! Mais, tout en courant, Pedro Serrano crie :

— Jésus ! Jésus ! Délivrez-moi du démon !

À cette époque, invoquer Jésus dans une île déserte équivaut à prononcer un mot de passe dénouant les situations les plus complexes. Il réalise l'unité entre toutes formes vivantes, quelles que soient leurs dissemblances extérieures, à la condition qu'elles se réclament de lui. Le nouveau naufragé, dont Garcilaso de la Vega n'a pas laissé le nom, l'entend bien ainsi, car, cessant de fuir, il se lance à la poursuite de Serrano en criant :

— Frère ! Frère ! Ne me fuis pas ! Je suis chrétien comme toi ! Aide-moi, frère !

Au lieu de se combattre, les deux hommes s'embrassent. Le chrétien isolé devient animal social dès qu'il se trouve un compagnon. À noter que, tout de suite après avoir annoncé leur identité mystique par un cri, ils tiennent à expliquer et à justifier leur présence sur cette île de sable, au milieu du Pacifique austral, comme si une invisible police de frontière exigeait leur passeport. Pendant plusieurs jours, ils confrontent leurs aventures, leur naufrage, puis leur espérance.

Pedro Serrano n'est plus seul dans un milieu dominant et le travail commence pour en faire un milieu dominé. Une nouvelle civilisation balbutie. Assurer la sécurité ne pose pas de problème. Mis à part les

tortues, aucune bête ne prend pied sur l'île, aucun monstre marin n'émerge le long de ses côtes.

Vivre nu entre dans l'ordre naturel dès que le système pileux atteint l'expansion correspondante. Le nouveau naufragé a conservé une partie de ses vêtements et peut s'adapter progressivement. La discipline du groupe naissant s'articulera entièrement, au plan physique, sur la recherche de la nourriture et, au niveau de l'esprit, sur la prière génératrice d'espérance. L'entretien du feu relève déjà de la collectivité. Il s'agit de cuire la viande de tortue et de produire la fumée pour le signal de détresse.

Dans les conditions d'extrême pénurie qui devraient les accabler, les deux Espagnols apportent au contraire les bases d'un comportement civilisateur. Civilisation égale précision. Une tribu d'Indiens, une famille d'Aborigènes ou de Noirs, placées dans les mêmes conditions, lutteraient pour la vie au jour le jour. Il est peu vraisemblable qu'elles planifient un programme d'avenir, comme Pedro Serrano et son compagnon. L'un se charge de capturer les tortues au lever du jour pendant que l'autre ranime le feu. Laisser éteindre le signal de détresse, c'est peut-être aussi mourir sur cette île déserte, après des années d'attente et de vaine espérance. Le rallumer poserait des problèmes techniques rebutants. Les sociétés antiques ont connu ces problèmes. Les corvées collectives, organisées à jour fixe, glanent les bois de navires perdus dans les parages de l'île. Les algues sont ramassées, mises à sécher. Les deux hommes forment équipe pour capturer les poissons volants lorsqu'ils s'abattent sur l'île, les crustacés qui, à défaut d'anfractuosités, nichent sous le sable. Le plan de survie ne comporte sans doute pas la précision de la civilisation industrielle moderne, mais il la contient en puissance.

Serrano et son compagnon vivront sur ces bases pendant à peu près deux ans. Puis le problème social se pose. Selon le maître du feu, le zèle de son assistant diminue, les corvées sont mal exécutées ou irrégulièrement et selon le compagnon, Pedro Serrano se comporte avec trop de dureté, commet le péché d'orgueil dénoncé dans les Écritures. Le conflit se traduit par des discussions de plus en plus âpres. Elles contiennent déjà les éléments de discorde qui, au cours des temps, vont suivre le processus de développement des sociétés modernes. Logiquement, les naufragés devraient finir par s'entre-

tuer, mais la pression du milieu reste si forte que la puérilité de leur opposition les en dissuade. Ils préfèrent se séparer. Le compagnon de Serrano va édifier son propre abri à l'autre extrémité de l'île, perfectionnant d'ailleurs l'agencement des coquilles de tortue qui servent de toit et que le premier occupant avait imaginé.

La séparation ne saurait se prolonger. Chacun des naufragés retombe prisonnier d'une solitude qu'enrobe le grondement de l'océan sur les plages, que peuple le cri des tempêtes, celui des rares albatros qui planent d'un horizon à l'autre. Soliloquer se fait lassant, les mots du *Credo* qu'ils répètent inlassablement se déforment, et ils n'ont plus la ressource de se corriger mutuellement. Une fois devenu animal social, Serrano ne maîtrise plus la solitude comme il s'y était vu contraint pendant quatre ans. La réconciliation s'accomplit d'elle-même.

Le doyen des naufragés se trouvait sur l'île depuis sept ans quand, un matin, sortant de sa hutte, il poussa un cri qui essayait de traduire sa divine surprise et ne devait être qu'effrayant. Un brick goélette était en panne à un demi-mille des plages et un canot s'en détachait. Les deux naufragés gesticulèrent à côté de leur feu qui brûlait toujours, justifiant ainsi les soins dont il avait bénéficié sans relâche en alertant les navigateurs soit par son rougeoiement dans la nuit, soit par sa fumée dans le crépuscule argenté du matin. Le canot progressait. L'équipe de nage débarqua face aux deux hommes qui couraient vers elle. Alors, il se passa quelque chose à la fois logique sur le plan humain et stupéfiant sur celui du miracle dont c'était la seconde phase amorcée sept ans plus tôt. En apercevant ces deux bêtes velues, les marins poussèrent un cri de terreur, firent demi-tour, pataugèrent dans l'eau et se rembarquèrent pour fuir à force de rames.

Pedro Serrano et son compagnon poussèrent des cris de désespoir et se mirent à hurler les seuls mots qu'ils n'avaient pas oubliés : ceux du *Credo*. C'était la garantie d'origine pour le miracle qui, amorcé par l'arrivée du bâtiment, stoppé par la terreur de l'équipage du canot, tous ces marins croyant en un monde irréel où les anges côtoyaient les monstres les plus redoutables, selon l'idéologie chrétienne de cette époque, s'accomplissait enfin au bénéfice de ces frères humains. Le canot fit demi-tour, les marins débarquèrent, embrassèrent les naufragés et les ramenèrent à bord du navire.

Comment se termina l'aventure ? À peu près comme se termine de nos jours une expérience de survie en mer ou une croisière malchanceuse autour du monde. Les deux hommes furent pris en charge par la publicité ! Si le compagnon de Pedro Serrano mourut au cours du voyage de retour, celui-ci retrouva l'Espagne. Conservant son poil d'ours brun et sa barbe de burgrave, il parcourut le pays en faisant payer les curieux pour les toucher ! Puis il se rendit en Allemagne où sa Majesté Impériale le reçut, écouta le récit de ses aventures, toucha probablement, lui aussi, la barbe et, finalement, lui accorda une rente annuelle correspondant à 4 800 ducats du Pérou. Pedro Serrano, plein de reconnaissance, repartit pour l'Amérique mais le continent ne lui fut pas aussi bienveillant que l'île déserte et il mourut en arrivant à Panama.

16. Si les petites (et les grosses !) bêtes s'en mêlent !

Doit-on tenir pour légendaire la propension montrée par les dauphins à jouer avec les hommes et les sauver au besoin ? Les premiers témoins de ces jeux, ou de ces interventions, se situent déjà bien avant notre ère, tout au début de l'âge historique. Aucune constatation n'a permis, depuis lors, de leur opposer un démenti. Mieux, un demi-siècle de recherches scientifiques, la concentration et la confrontation des témoignages en provenance de tous les océans, d'indiscutables preuves photographiques, démontrent que les recherches des Anciens et leurs récits n'appartenaient pas à la poésie mais au « reportage ».

L'historien grec Pausanias, dans sa *Description de la Grèce*, témoigne qu'après une visite à la petite île de Porosolène, proche de Lesbos, « un jeune garçon vivant au port de Porosolène possédait comme compagnon de jeux un dauphin. Tous deux s'ébattaient ensemble dans la baie et nageaient côte à côte pendant des heures. Souvent, le dauphin acceptait son jeune ami sur le dos et se laissait docilement conduire là où il le désirait ».

Deux cents ans après Jésus-Christ, Oppien confirme dans son long poème *les Halieutiques* : « Ceci n'est pas arrivé dans les temps anciens, mais au cours de notre génération. Un enfant et un dauphin vivant au port de Porosolène avaient été élevés ensemble et se retrouvaient chaque année, de plus en plus unis par une sorte d'amour fraternel. Quand ils étaient dans la fleur de leur jeunesse, l'enfant surpassait tous les garçons du pays et le dauphin tous les poissons de la mer. Le garçon naviguait en barque au milieu de la baie et appelait l'animal par le nom dont il l'avait baptisé en son

enfance. En entendant son nom, le dauphin se mettait à chevaucher les vagues, nageant vers le bateau familial, la queue ondulante, la tête fièrement levée, filant joyeusement vers son ami qui allait le saluer en le caressant fraternellement. Il semblait que le dauphin allait sauter dans la barque pour être plus proche du jeune homme. Et quand celui-ci se jetait à l'eau, le dauphin se mettait à nager avec lui, côte à côte et si près que leurs têtes se touchaient. Le garçon lui passait souvent la main sur l'échine et grimpait sur son dos ruisselant. »

Qu'on ait assisté à des jeux entre des enfants et des dauphins est aujourd'hui confirmé, car on possède des photographies exemptes de truquage. Mais les dauphins ont-ils jamais sauvé des naufragés ? Les Anciens le prétendaient. Cicéron lui-même... « Le marin poursuivi par des pirates, qui se verra ordonner par les dieux : “Jette-toi par-dessus bord sans crainte, car un dauphin te sauvera comme celui d'Arion”, s'exécutera sans aucune crainte. »

On est *a priori* tenté de plaindre ce marin confiant en la parole des dieux, d'autant que le fabuliste Ésope, six siècles avant Jésus-Christ, signale que les dauphins ne manquent pas de malice : « Parmi les marins, se maintenait une antique coutume, celle de conserver à bord des chiens maltais ou des singes pour les distraire pendant leurs voyages. Un certain jour, un matelot emmena un singe sur son bâtiment. Au large du cap Sounion, fameux promontoire de l'Attique, assailli par une tempête, le vaisseau chavira et tous furent jetés à la mer. Ils tentèrent de gagner la côte à la nage. Parmi eux se trouvait le singe. Un dauphin le vit se débattre, se porta à son secours en le prenant pour un homme, le chargea sur son échine, nagea vers le continent. En vue du Pirée, port d'Athènes, le dauphin demanda au singe s'il était athénien. « Bien sûr, rétorqua celui-ci, et de l'une des premières familles de la ville. » Le dauphin répliqua : « Dans ce cas, vous devez connaître le Pirée ? » « Bien sûr », confirma le singe, et croyant qu'il s'agissait là d'un citoyen distingué, il ajouta : « C'est l'un de mes amis intimes. » Indigné par tant d'ignorance et d'aplomb, le dauphin plongea et laissa le singe se noyer. »

Un témoignage, même fourni par Ésope, suffit-il pour qu'on croie à l'authenticité d'actions de sauvetage accomplies par des dauphins en faveur de naufragés ? Il est bien évident que non. À travers ce

genre d'histoires, on entrevoit les raisons pour lesquelles l'événement glisse à la légende. Le fabuliste Ésope part d'histoires entendues chez les gens de mer, probablement véridiques, et les utilise comme support de sa philosophie et de son humour. De même que si Hésiode rapporte que des dauphins ont ramené à la côte des cadavres de naufragés, Siméon Métaphraste prétend qu'il s'agissait de la dépouille du martyr saint Lucien d'Antioche, déposé par eux sur la plage de Nicomédie. Il est évident que le premier traduit le comportement naturel d'une espèce animale et le second l'utilise comme plate-forme pour supporter la notion de miracle en cours de montage, au service d'une légende dorée.

Mais ces histoires ont persisté avec le temps et ont tiré de la durée au moins une présomption d'authenticité, car seules les simples légendes meurent où meurt la partie légendaire greffée sur l'histoire. Que des enfants participent à des jeux de plage avec des dauphins apparaît aujourd'hui indiscutable. On possède tous les témoignages.

« Sally Stone, jeune Américaine âgée de treize ans, passait, en 1945, ses vacances sur la plage de Long Island. Elle aimait bien se mettre à la remorque des petits voiliers. Un beau jour, quelques dauphins la rejoignirent et elle apprit à nager en couple avec eux, puis en formation de quatre, derrière un chef de nage et pendant des heures. Elle compta jusqu'à six dauphins pendant la durée de ses vacances. Elle quitta ses compagnons avec regret mais, à sa grande surprise, les retrouva l'année suivante. Les jeux reprirent de plus belle et l'union se fit plus étroite encore, car la jeune fille et les bêtes prirent l'habitude de se caresser. »

C'est le biologiste américain John Clark qui prétend tenir ces détails de Sally Stone elle-même et l'avoir contrainte à les coucher sur le papier. On serait tenté de se demander si les dauphins lui firent ou non un enfant, mais l'affaire n'est pas aussi stupide qu'elle le paraît, car les spécialistes du laboratoire des cétacés du Muséum d'histoire naturelle de Paris révèlent l'existence de certaines formes de sensibilité particulières à ces animaux.

Il existe d'ailleurs plusieurs archétypes du dauphin joueur qui ont maintenant droit de cité dans la littérature, la photographie et le cinéma de la Nouvelle-Zélande, zone où ils s'ébattent plus volontiers qu'ailleurs en compagnie des hommes. L'un fut célèbre, baptisé

Pelorus Jack, et disparut en février 1909. Oponomi Jack le remplace sur les plages. En écrivant ces lignes, j'ai sous les yeux sept photographies de la vedette. Sur la première, elle nage parmi une cinquantaine de baigneurs épars autour d'elle. La seconde est un plan moyen de la première. Sur la troisième, une baigneuse est surprise en train de lui chatouiller les moustaches. La suivante présente un chien de chasse en équilibre sur son dos, et qui n'a pas l'air de s'amuser autant qu'elle. Le cinquième cliché montre un enfant d'une douzaine d'années appuyé sur le dos du dauphin et qui le caresse, donc imite Sally Stone, la jeune Américaine. Sur le cliché suivant la première des baigneuses tient le dauphin lui-même dans ses bras, l'un de ses bras passé sous le nez de ce petit spécimen qui mesure tout de même 1,50 m à 2 m et doit bien peser dans les 200 kilos. Il faut dire que la créature en maillot de bain semble taillée au format des armoires normandes.

Il ne s'agit pas là de clichés réalisés dans les delphinariums des différents pays où des maîtres habiles et persévérants font exécuter aux dauphins des exercices que nous avons tous admirés, mais de scènes naturelles qu'animent des animaux sauvages et des vacanciers, sur une plage de la baie Hokinga, côte ouest de la Nouvelle-Zélande, comme nous pourrions en réaliser au mois d'août à Perros-Guirec ou à Saint-Jean-de-Luz, si les dauphins se montraient joueurs en eau froide. Elles sont cadrées sur les chaînes de montagnes qui ferment l'horizon et la continuité de la gélatine, puis de la trame, exclut tout truquage par report d'une photo sur une autre. Au surplus, elles sont signées de leur auteur, Spencer Hill, et commentées par Erik Thorn. Le mouvement, cher à nos contemporains, confirme : il existe un film montrant les jeux du dauphin Oponomi Jack et d'une certaine jeune fille Jill Baker. Je ne l'ai pas vu, mais j'espère qu'il est honnête puisque Dieu, qui créa la femme, créa aussi les dauphins. Tout le monde peut s'en assurer ³

Les jeux des dauphins et des hommes font donc incontestablement partie du dessein universel. Mais qu'en est-il de cet animal faisant fonction de canot de sauvetage ? Les témoignages positifs abondent.

Au mois de mars 1960, la presse de Nassau et Miami publia celui d'une certaine Yvonne Bliss, résidant en Floride. Âgée de cinquante

ans, elle revenait de croisière et, dans la nuit du 29 février, elle tomba du bateau, sans que l'alerte fût donnée. Très sportive, elle se mit à nager dans le Bahama Channel. Elle se sentait capable de tenir la mer assez longtemps mais, ne possédant aucun élément lui permettant de garder un cap, il ne lui restait aucun espoir d'atteindre un point de la côte, d'ailleurs assez éloignée. Elle vit brusquement une forme sombre et longue se dessiner à ses côtés. Folle de terreur, elle pensa qu'il s'agissait d'un requin, bête de proie abondante en ces eaux. La bête se rapprocha et se mit à la pousser vers la droite. C'était un dauphin qui s'improvisait escorteur. M^{me} Bliss déclara : « Il nagea d'abord devant moi, puis se plaça de lui-même à ma droite. Je m'écartai pour lui laisser la place. C'est seulement plus tard que je compris sa tactique. Si le dauphin ne m'avait pas convoyée, poussée par un courant rapide, j'aurais dérivé en eau profonde. En fait, il me poussait vers les hauts-fonds et bientôt je pris pied. Quand je fus arrivée sur la terre ferme, mon sauveteur fit demi-tour et s'enfuit comme une flèche. »

Quel crédit pouvons-nous accorder au récit d'une Américaine d'âge mûr, transcendant peut-être l'hystérie de son milieu par une histoire « hénaurme » ? Savons-nous même si le rédacteur du journal n'avait pas reçu un coup de soleil avant d'écrire son article ?

Le témoignage d'un magazine sérieux comme *Natural History* ne tombe pas sous le coup de cette suspicion, mais le témoin reste une femme et le cadre la Floride. L'affaire se passe en 1949. L'épouse d'un homme de loi (sérieuse et cultivée, affirme la revue !) se baigne près de Miami, dans une petite baie. Une série de rouleaux la culbute et l'emporte en se retirant. Elle boit la tasse et perd conscience pendant quelque temps : « Je sentis quelqu'un ou quelque chose qui me poussait vigoureusement par l'arrière, de manière que je finisse par échouer sur la plage, le nez dans le sable. J'étais trop épuisée pour essayer de me rendre compte de ce qui se passait. Quand je retrouvai la force de regarder autour de moi, j'aperçus seulement un dauphin qui, à vingt pieds du bord, nageait en rond et accomplissait des bonds au-dessus de la surface de l'eau. Puis un homme accourut en me disant qu'il m'avait prise tout d'abord pour un cadavre qu'un dauphin venait de pousser sur le sable. »

Si, d'après l'exemple précédent, on voyait mal comment un dauphin pouvait convoyer une nageuse en la poussant hors d'un

courant dangereux, maintenant on découvre fort bien le procédé de la bête. Elle pousse devant elle le corps inerte de la nageuse comme elle pousserait une balle de water-polo, ce que nous lui voyons exécuter couramment dans les delphinariums. Il n'y a plus de mystère, et de tels sauvetages ne relèvent pas de l'imagination.

Un dernier témoignage, irréfutable, garantit l'objectivité d'une tradition six fois millénaire. Au lendemain de la seconde guerre mondiale, une commission de l'aviation américaine enquêtant sur les conditions de survie des équipages abattus en mer entendit le personnel d'un *B-29* descendu par la D.C.A. japonaise et réfugié dans un canot pneumatique. Les six hommes affirmèrent qu'un dauphin les avait poussés droit sur un îlot se trouvant dans le groupe des îles Bonin, invisible à une centaine de milles de leur point de chute, et que la bête avait tenu un cap rigoureux sur lui. Ce rapport est reproduit dans l'ouvrage de Georg Llano, *Airmen against the sea*. C'est le témoignage le plus moderne que les delphinologues possèdent sur les sauvetages accomplis par la bête.

Où allons-nous, si ce sont maintenant les bêtes qui se mettent en devoir d'accomplir des miracles en faveur des hommes ? Car il s'agit bien là d'un miracle. Du ciel, descend un *B-29* en perdition. Il se pose sur l'océan Pacifique désert et coule en laissant tout juste le temps à son équipage de prendre place dans le canot pneumatique de secours. Le radio n'a pas eu la possibilité de lancer le message de détresse. Le navigateur n'avait à sa disposition qu'un point approximatif. La paire d'avirons réglementaire du canot permettait seulement d'accomplir des ronds dans l'eau et d'attendre. Les rations de survie qui se trouvaient à poste fixe dans l'embarcation n'auraient pas suffi à nourrir six hommes pendant longtemps. La balance du destin pesait en faveur de la mort. Mais l'océan n'avait pas voulu et, cette fois, ne disposant d'aucun autre moyen, il avait délégué un représentant de sa faune. Celui-ci avait sans doute jailli de l'eau, non loin du canot, causant une belle frayeur à ces aviateurs qui n'étaient pas des marins et ne savaient pas différencier les cétacés les uns des autres, un requin d'un dauphin. Le dauphin s'était mis à jouer avec cet objet insolite, souple et mou, qu'il ne connaissait pas, qui lui plaisait et qui allait retenir longtemps son attention avant de devenir lassant. Alors, il le pousse en direction d'une terre qu'il a déjà l'intention de toucher et il la rallie en droite ligne, sans rien voir

selon l'optique des naufragés qui, avec leur avion, ont perdu leur radar, tandis que lui a conservé le sien et son sonar également. Les savants pensent en effet, maintenant, que les dauphins possèdent une équivalence naturelle de cette électronique et ils seraient à la veille de le prouver. Mais la question bouleversante n'est pas là. Ce qu'il faut, c'est savoir ou essayer de savoir pourquoi un dauphin sauve des naufragés puisqu'il est aujourd'hui prouvé qu'effectivement il les sauve.

Depuis longtemps, les philosophes ont apporté leur réponse : parce qu'ils aiment les hommes ! La plus stupide, la plus détestable réponse qui soit, un pur produit de l'anthropocentrisme ! On se demande vraiment pourquoi ces cétacés aimeraient les hommes et à quel titre ! Entendraient-ils ainsi rendre l'amour que les hommes leur portent ? Plus ils semblent intelligents, comme les dauphins, plus ils ont, au contraire, de bonnes raisons pour les détester. Non pas tellement parce que les hommes exercent contre eux le droit du plus fort, depuis toujours et pour toujours inscrit dans la loi naturelle, mais parce qu'ils ne limitent pas leur exploitation aux strictes nécessités vitales. Dauphin, aimerais-je les hommes pour les usines à baleines qui préparent de l'huile à usage industriel, pour la chasse aux phoques qui procure de superbes manteaux aux dames, pour le rejet des produits pétroliers qui ont servi à laver la vaisselle et empoisonnent la faune par la pollution des mers ? Les dauphins n'ont aucune raison de sauver les naufragés par amour.

— Bien sûr, mais en tant qu'activité de jeu, sans doute, me dit le professeur Budker, ancien directeur de laboratoire des cétacés du Muséum d'histoire naturelle de Paris.

Il est maintenant touché par l'âge de la retraite mais reste ce qu'il a toujours été : un grand connaisseur de la mer, de sa faune, de ses lois, car c'est un plaisancier de la première heure.

— Tous ces témoignages sur les activités de jeu des dauphins que vous citez correspondent à de nombreuses expériences. Et quand les journaux américains parlent de dauphins se laissant volontiers caresser par des enfants et y prenant goût, ils ne laissent nullement divaguer l'imagination de leur rédacteur. Au Danemark, où nos confrères suivent ces questions de près, les expériences biologiques révèlent une sensibilité très vive et très particulière de cet animal.

Par exemple, avant de lui faire subir un encéphalogramme ou un électrochoc, il est bon de couvrir la peau du dauphin de serviettes humides. On le plonge ainsi dans un état euphorique qu'on n'obtiendrait pas d'une autre bête à l'aide d'une cartouche anesthésiante. Certains manipulateurs obtiennent une fidélité et une obéissance exemplaires à l'aide de caresses auxquelles les dauphins restent particulièrement sensibles.

— Comme les chiens ou les chevaux ?

— En apparence, oui, mais probablement par la mise en œuvre de centres nerveux différents.

— Comment expliquez-vous qu'un dauphin puisse nager en tenant rigoureusement un cap qui porte à terre pendant une centaine de milles, comme dans le cas des aviateurs américains perdus dans le Pacifique et interrogés par la Commission d'enquête de l'U.S. Air Force ?

Le professeur Charles Roux me répond. C'est lui qui a pris la succession de M. Budker et il se passionne au même titre que lui pour l'histoire et l'étude physiologique des dauphins.

— Nous savons encore très peu de chose sur la structure nerveuse de ce mammifère. Mais nous avons la certitude qu'il est muni d'organes capteurs d'émissions dont nous ne connaissons pas la longueur d'onde et qui donnent des perceptions comparables à celles du sonar. Par exemple, un dauphin ne vient jamais s'échouer sur un haut fond qui mène à une plage s'il se propose d'atteindre la plage directement.

Il émet sans aucun doute des radiations que l'obstacle lui retourne et qu'il perçoit, peut-être à très grande distance. Peut-être existe-t-il aussi une possibilité de langage entre l'homme et lui qui nous sera connue le jour où nous découvrirons son régime vibratoire. Sans doute dans le domaine des ultrasons.

— Comme avec toutes les bêtes. Mais le préalable passe par un acte d'humilité. Tout s'ouvrira à l'homme quand il cessera de se prendre pour le roi de la création et conviendra qu'il ne sait rien de ce qui doit être su pour vivre selon l'ordre naturel !

Prétendre que les dauphins sauvent des naufragés par amour des hommes, ce n'est pas remplacer l'histoire par la légende mais l'ordre

éternel par l'anthropocentrisme qu'utilise notre société aveugle pour préparer la fin d'un cycle. Pourquoi les dauphins aimeraient-ils les hommes ? Les Anglo-Saxons ont consacré une importante littérature à ces rois joueurs de l'océan. Nous avons traduit par priorité quelques-uns de ces livres destinés aux enfants. Il se trouve que ce sont les plus bêtes, ceux qui précisément parlent – gna-gna-gna – du gentil dauphin ami de l'homme. Il ne faut pas fausser les jeunes esprits. Les dauphins, comme beaucoup de bêtes, sont des aristocrates. Et quand ils portent secours à des naufragés, comme dans le cas des aviateurs américains, c'est par une activité de jeu biologiquement et non sentimentalement fondée. Tant mieux s'ils suivent le cap salvateur au lieu de nager en rond !

C'est d'ailleurs dommage. On aimerait que l'interprétation des anthropocentristes fût la bonne et que les bêtes se missent à sauver les hommes par amour. Mais encore faudrait-il que les hommes fissent les premiers pas !

Pour l'instant, quand l'océan délègue sa faune au secours des humains en péril, c'est le miracle des miracles. Celui qui est sauvé par l'intervention d'une bête, comme je viens d'en citer quelques cas, et non par un concours de circonstances insolites, comme je viens d'en citer beaucoup, ne peut pas rester insensible à ce qui tourmente en profondeur la nature humaine. C'est le regret d'un certain passé, la nostalgie du monde tel qu'il se présentait au début du cycle que nous terminons, c'est-à-dire le paradis terrestre des chrétiens, l'âge d'or des païens, qui furent sans doute l'un et l'autre le temps où les hommes et les bêtes s'aimaient.

Notes

[←1]

Arthaud édit.

[←2]

Lambic : nom populaire de l'eau-de-vie de cidre.

[←3]

Pictorial Parade, n° 47 – New Zeland National Film Unit –
Library Catalogue n°A 2166 – 1956.