

Alain Fosse



***Le vieil ange
et la mer***



Roman joyeux

Confession liminaire

Je vous dois cet aveu : je ne suis strictement pour rien dans la rédaction de cet édifiant ouvrage. S'il est indûment signé de mon nom, c'est pour une mesquine - et très hypothétique - question de droits d'auteur.

En fait, c'est l'œuvre de Népomucène, mon ange gardien, ou, plus exactement, mon ange comptable qui, démangé d'un soudain prurit - prétendument - littéraire, s'est mis en tête de retracer, pas toujours à mon avantage, les plus significatifs de mes avatars.

En revanche, les notes de bas de page sont de moi. Népo, qui au fil des navigations s'est pris pour un vrai marin, utilise des termes incompréhensibles du profane et j'ai cru bon d'éclairer la lanterne du lecteur peu familiarisé avec les us et coutumes du monde de la voile. Assez nombreuses au début, elles permettront au lecteur néophyte de s'immerger rapidement dans ce vocabulaire si particulier qui trouve sa justification dans le fait qu'un ordre court et précis, avec un nom pour chaque chose ou chaque manœuvre a plus de chance d'être bien compris et bien exécuté qu'une indication approximative.

Voilà qui est bel et bon mais, me direz-vous : Ange comptable ? Caisse-donc ?

Contrairement à une croyance fortement ancrée dans l'imagination populaire, il faut savoir que nous ne sommes pas flanqués d'un ange gardien mais fliqués par un ange comptable, chargé de noter nos moindres faits et gestes et de tenir une stricte comptabilité crédit/débit pour...Après.

Suivant les croyances ou les superstitions de chacun - parce que Là-Haut, c'est une vaste multinationale et "Ils" sont beaucoup plus tolérants que l'on croit - on est soit admis au paradis ou précipité en enfer ; soit réincarné en contribuable de base ou en membre d'un "boys-band" (personnellement, je prends le contribuable), soit dissous - et dix sous, c'est pas grand-chose - dans le néant ; soit envoyé sur une autre planète pour voir là-bas-si-j'y-suis ; etc...

Je vous sens incroyables. Pourtant c'est Népomucène, lui-même, qui me l'a avoué un soir de beuverie. Faut dire que ce n'est pas un ange ordinaire que j'ai là : souffrez que je vous le présente.

C'est un très vieil ange d'occasion, d'environ six ou sept cents ans, dont j'ai hérité il y a quelque cinquante ans bien tassés. Il n'avait plus l'éclat du neuf ; ses précédents "propriétaires" l'ayant quelque peu malmené, mais maintenant, après avoir fréquenté qui vous savez pendant plus d'un demi-siècle, c'est pire que tout : il est gris de poussière, pas très propre sur lui, une de ses ailes est cassée et traîne par terre et il porte sur le côté son aurole dédorée, ce qui ne lui donne pas très bon genre. Enfin, même comme cela, je m'en accommodais.

Mais, il y a de cela quelques lustres, une nouvelle étape a été franchie. Un soir de spleen, où je noyais dans un vieux malt (était-ce de l'Oban ou de l'Highland Park ?) quelque improbable mesquine petite peine de cœur, Népomucène, pris de compassion a voulu trin-

quer avec moi. Fatalitas ! depuis il s'adonne régulièrement à la boisson. Ceci ne va pas sans poser quelques problèmes avec sa direction et même avec son syndicat, le S.A.A.C.P. (Syndicat Autonome des Anges Comptables Professionnels).

Bien entendu, je me sens un peu coupable et le garde malgré tout. Je me suis habitué à son vol zigzaguant de vieille chauve-souris (il faut dire que son aile cassée ne lui facilite pas la tâche), glissons également sur son humeur de dogue, ses propos mal embouchés et ses fréquentations plus que douteuses... De quoi ai-je l'air avec un tel ange comptable ? A tout instant, on est en droit de se demander ce qu'il va encore inventer. C'est que, tout comme son CAS¹ (c'est ainsi qu'ils nous appellent), le volatile a l'imagination fertile. Que faire ? Se plaindre à son Patron ? J'entretiens avec Lui des relations assez distendues : nous nous saluons à l'occasion mais nous ne nous parlons guère. Et puis ce serait moche ! Pauvre Népomucène, au fond, il me ressemble trop pour que je n'y sois pas attaché.

En plus, je vous le demande, comme aurait dit la Sévigné, comment peut-on s'appeler Népomucène ?

Et maintenant, ô clerc de la lune
Mon ami Népo
Je te prête ma plume
Pour écrire ces mots...

¹ Initiales de « Cloué Au Sol ». Délicat, non ?

Les Paroles de l'ange

C'est à moi ?

Pas trop tôt ! Tout d'abord, de quoi se mêle-t-elle cette Sévigné ?

Si je m'appelle ainsi, c'est tout simplement que je porte - fièrement - le nom de mon premier CAS, Jean Népomucène (1330 - 1383, ça ne nous rajeunit pas), saint homme de prêtre, qui fut canonisé pas plus tard qu'en 1729, par le pape Benoît XIII.

Un saint homme, mais un caractère bien trempé, sa triste fin allait, d'ailleurs, en témoigner ! Pour son malheur, il était confesseur de l'impératrice Jeanne, un beau brin de femme, épouse de Wenceslas, empereur de Bohême de son état.

Pas fréquentable, le Wenceslas ! Un jaloux terrible pire qu'Othello (à supposer que le Vénitien basané fût né à l'époque) qui n'avait de cesse de tarabuster l'infortuné confesseur afin de savoir si sa pulpeuse épouse n'avait pas quelque coquin. Evidemment, boulot-boulot, Népomucène se réfugiait derrière le secret professionnel et restait coi.

Après quelques mutines tracasseries, Wenceslas, qui était un gaillard assez farce dans son genre, fit jeter l'homme d'église dans la Moldau. Le pauvre Népo, qui nageait comme un fer à repasser, mit aussitôt un terme à son passage sur cette terre et je perdis ainsi mon premier client !

Comme vous pouvez le constater, Ange-Comptable n'est pas un métier de tout repos. Vous me direz, cela dépend des CAS. J'en ai eu de gratinés : tire-laine ou vide-goussets, tabellions ou militaires, un évêque, deux pasteurs, un rabbin et même, assez récemment un notaire de province.

Des célébrités aussi : Guy Chabot, baron de Jarnac : un surnois toujours à l'affût des coups tordus ; Catherine Des Hayes, dite La Voisin : une empoisonneuse de première ; Fulgence Bienvenüe, le créateur du métro parisien, un type courageux qui n'avait pas la rame...

Mais là, avec le marin, j'ai gagné le pompon !

Platon disait qu'il y avait trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer. Pas de chance, moi qui déteste l'eau sous toutes ses formes, j'ai fait une rencontre du troisième type !

"Dessine-moi un bateau !" C'est ainsi que parodiant sans le savoir *Le Petit Prince* de Saint-Exupéry, ce mono-maniaque en culottes courtes accueillait invariablement sa tante maternelle, il y a une bonne cinquantaine d'années.

Rien pourtant - et surtout pas l'atavisme - ne prédisposait le petit parigot de l'immédiat après-guerre à tomber amoureux de la moindre coque de noix, dotée du plus infime cure-dent en guise de mât.

Une mère Lorraine, certes curieuse et ouverte et, encore maintenant, prête à toutes les aventures ; un père d'origine franc-comtoise, que la seule vue d'une embarcation faisait pâlir : en bonne logique, cette ascendance terrienne devait le mettre à l'abri du salé.

Adolescent, pour tromper l'ennui et le banal désespoir que distillaient les longues heures de l'étude vespérale, il inventait de fabuleux voyages et tentait d'insuffler un peu de la brise du large dans l'atmosphère confinée et quasi monacale du collège, lorsque, ses externes libérés, le riant bâtiment refermait ses portes sur le troupeau des "potaches". A son tour, il dessinait des bateaux et pas seulement en marge de ses cahiers comme tout cancre normalement constitué, mais au beau milieu de la page blanche.

Incontestablement, ses carènes étaient plus réussies que ses équations du second degré, ses plans de voile étaient plus cohérents que les élucubrations émaillant ses versions latines ou grecques. Déjà, à l'époque, l'imagination lui tenait lieu de bagage.

Seules la géométrie dans l'espace et la trigonométrie trouvaient grâce à ses yeux. Sans le savoir, il faisait l'apprentissage de la navigation.

C'est assez tard qu'il est passé à l'acte. Bien que la dernière partie de sa jeunesse se soit déroulée au bord de la mer du Nord, ce n'est qu'après une "carrière" bien remplie en char à voile - ce sport faisait alors florès sur la Côte d'Opale - qu'il s'est hasardé sur la Mare aux Harengs, accompagné, pour un temps, par ses deux frères, entraînés dans cette aventure par le zèle dangereusement contagieux de leur bouillant aîné.

Depuis, la vie, leurs enfants, leur métier leur ont ouvert d'autres pôles d'intérêt, mais il y a fort à parier qu'ils ne renient pas cette période d'heureuse insouciance où, libres, jeunes et gais, ils découvraient, sur d'invraisemblables mouille-culs², dépourvus de confort, la sauvage et entêtante beauté des îles de la Bretagne Sud, la chaude hospitalité et l'atmosphère enfumée des tavernes de Rye ou de Cowes, ou encore, la témérité et la sangria aidant, les glauques ruelles du Bario Chino de Barcelone.

Ensuite, il a taillé la route avec d'autres équipages, toujours féminins cette fois, sur des bateaux plus grands, plus marins, plus confortables...moins rigolos.

Le foc à rouleau, la VHF, le guindeau électrique, le pilote automatique, la gonio, le Loran puis le GPS, le radar, la centrale de nav.³ : tout ce bric-à-brac coûteux est venu, peu à peu, faire partie du quotidien de la voile.

Le progrès a tué la glorieuse incertitude des atterrissages. Le "programme de navigation" a remplacé le vagabondage aventureux, les yeux dans les étoiles et le nez dans la moque⁴ de muscadet.

² Petit bateau, bas sur l'eau.

³ Foc à rouleau : système permettant d'enrouler le foc (voile triangulaire à l'avant) à la manière d'un store.

VHF : système de communication radio.

Guindeau électrique : treuil pour remonter l'ancre.

Gonio, Loran, GPS : aides électroniques à la navigation.

Centrale de Nav(igation) : Ordinateur de bord réunissant toutes les données utiles à la marche du bateau ; force et direction du vent ; vitesse du bateau, angle formé avec le vent ; cap suivi ; profondeur etc...

⁴ Sorte de quart dans lequel buvaient, jadis, les marins.

La mèche était allumée de longue date, le pétard ne demandait plus qu'à exploser ! Mon CAS rêvait de prendre le large, ne se contentant plus de bords tirés sur son dériveur ou d'envolées sauvages, à plus de quatre-vingts à l'heure, sur son char à voile, le long des superbes plages grises de la Côte d'Opale.

Non ! Perpétuel insatisfait, il voulait du romantisme au long-cours ; sentir son étrave fendre librement les eaux du large et tourner sa proue vers l'inconnu, sans espoir de retour. Enfin, du moins, l'impénitent rêveur, idéalisait-il cela de la sorte, n'ayant pas la moindre notion de ce que pouvait être la vie, et plus encore la navigation, sur un petit bateau de croisière à la fin des années soixante.

Moi si ! Un de mes derniers clients, l'éditeur Hetzel m'avait déjà offert cette délicate partie de plaisir. En effet, ami de Jules Verne, il avait participé sur le yacht de l'écrivain, Le "Saint-Michel III", à la fameuse croisière qu'il fit en 1880, en Ecosse, Irlande et Norvège. Merci du cadeau : j'ai horreur de l'eau et, tout ange que suis, je souffre du mal de mer. Pendant tout le périple j'ai été malade comme une bête, vérifiant le bien-fondé de la pensée de Pascal : "qui veut faire l'ange fait la bête". Je pensais bien en avoir terminé avec les choses salées et voilà que l'autre remettait cela.

Rêveur mais pas fou, le jeune pied-tendre était heureusement conscient que son inexpérience abyssale des choses de la mer ne l'autorisait pas à se lancer sans une sérieuse préparation dans ce qu'il sentait être l'Aventure de sa vie.

Seulement, tout jeune déjà, germait en lui cette farouche graine d'indépendance forcenée, qui allait lui jouer tant de mauvais tours. Pas question pour "Ernest Le Rebelle" de se mêler à un troupeau de stagiaires pour s'aller faire houspiller par le premier chef de bord venu. Restait alors une solution : se plonger, crayon en main et cartes déployées, dans cette somme que représentait le *Nouveau Cours de Navigation des Glénans*.

Tout l'hiver, faisant et refaisant "le soliloque du pilote"⁵ il s'interrogea afin de savoir si, venant de Groix pour aller rendre visite à la Maryvonne qui faisait un stage sur l'île de Fort-Cigogne, dans l'archipel des Glénans, il valait mieux, en arrivant devant l'île de Penfret passer par le sud ou par le nord.

A la belle saison, la Maryvonne n'avait plus qu'à bien se tenir, il était fin prêt !

Il disposait d'un bateau : un Edel IV, du nom de "Stern Vas", loué à prix d'or à un prof. d'Anglais en rupture de ban qui, sentant venir le vent de la Plaisance, s'était reconverti dans cette activité infiniment plus lucrative, consistant à fournir à des néophytes pas très regardants des bailles plus ou moins flottantes, abusivement baptisées voiliers de croisière.

Un équipage le secondait : ses deux jeunes frères, enrôlés quasiment de force au grand dam de leur pauvre mère, fort marrie de savoir tous ses œufs embarqués dans le même panier en grand risque de couler bas, ainsi que sa jeune épouse, élevée, malgré elle, à la dignité de second. Elle a déserté depuis des lustres et je me garderais bien de lui jeter la pierre.

⁵ Un des passages les plus célèbres du fameux traité. *Nouveau Cours de Navigation des Glénans* ; P. 646 - *Compas-Seuil*

Tous les éléments de la geste comico-maritime étaient en place, le spectacle pouvait commencer.

Rideau !

Méfiez-vous, fillettes⁶

"Vous verrez, Houat c'est formidable !" C'est ce qu'avait déclaré le capt'aine à son équipage, tout disposé à prendre pour argent comptant ce que leur avançait leur skipper, détenteur des secrets de la mer.

Encore heureux qu'il ait fait beau, même si le "Stern Vas" n'était pas un bon bateau. En ces temps reculés, la location balbutiait et la profession avait pris de fâcheuses habitudes, s'apparentant plus aux mœurs des Frères de la Côte qu'à celles d'honnêtes prestataires de service. Evidemment, ce n'est plus du tout comme cela de nos jours !

Le port de la Trinité-sur-Mer, où presque trente ans plus tard, son bateau "La Belle Gabrielle" attend son départ pour Madère, présentait l'indéniable avantage d'offrir un chenal large et bien balisé ; une brise de demoiselle déhalait l'Edel IV au portant et le capt'aine, au fond vaguement inquiet, cramponnait la barre - pas très - franche⁷ de son destin.

Frais émoulu de son Ecole Navale personnelle, il savait que le patron se doit de faire régner, en plus de l'obéissance, une saine ambiance à bord : aussi bramait-il, avec plus de conviction que de sens artistique, une chanson de marin dans laquelle il affichait son inébranlable intention d'aller à Valparaiso. Cet intermède musical devait, à n'en pas douter, donner un tour plaisant à la "traversée".

Pourtant, le teint vert bronze du second, soumis aux premières attaques d'un mal de mer dont oncques ne viendrait jamais à bout, pouvait laisser augurer à un observateur averti comme moi, que l'aventure ne se déroulerait pas sur un tapis de roses.

Pour l'heure, sous l'autorité naissante du jeune capt'aine, l'équipage filait doux, complètement en dépit du bon sens, mais doux et, déjà, une terre se dessinait à l'horizon. Elle n'était d'ailleurs pas la seule île visible mais le pilotin n'avait les yeux de Chimène que pour Hoedic, savamment identifiée grâce à une estime⁸ scrupuleusement entretenue et à l'infaillible méthode des amers remarquables.

Quelle fierté de rentrer dans le minuscule port breton et d'y laisser tomber son ancre en respectant les sacro-saints principes de la Bible des Glénans : "trois fois la hauteur d'eau de chaîne" (encore aurait-il fallu avoir un sondeur).

Quel orgueil de subjuguier son équipage d'un sobre et viril :

- Nous y v'la les p'tits gars. A parer le canot⁹ pour débarquer !

Quelle sensation enivrante, une fois sur le quai, de sentir d'abord le poisson mais aussi, et surtout, que désormais l'on fait à jamais partie des "gars de la marine".

⁶ Petite bouteille, généralement de Muscadet, d'une contenance d'un tiers de litre. En Bretagne il n'est pas maisonnant de "baiser une fillette", c'est à dire boire une bouteille de ce divin breuvage.

⁷ Les petites embarcations se gouvernent avec une barre franche, sorte de manche prolongeant le "gouvernail" ; les plus grosses utilisent une barre à roue.

⁸ Méthode de navigation qui consiste à prendre en compte tous les éléments de la navigation : vent, courant, marée, allure, capt'aine suivi etc...etc... pour estimer la route et déterminer la position du bateau.

⁹ En marine, tout ce qui flotte, peu ou prou, est un canot'. Prononcez "canote" (sans doute une survivance de l'accent breton).

Fier de partager sa science toute neuve, le capt'aine, de la démarche chaloupée qui convenait, s'approcha d'un groupe de vieux marins-pêcheurs et touchant d'un doigt qui se voulait désinvolte le bord de sa casquette - C'est ma foi vrai, qu'il avait une casquette de marin ! - lança un confraternel :

- Salut les Anciens. Belle mer pour la pêche, hein ? Sympa votre petit port, mais vrai ! Houat, je voyais tout de même cela plus grand !

Jamais, devrait-il vivre aussi longtemps que moi, le capt'aine n'oubliera l'air goguenard du vieux tosse-mer toisant le jeune freluquet et lui rétorquant, placide comme seul sait l'être un marin breton :

- Ah gast ! Pour sûr que c'est plus grand ! Mais ici, fieue, c'est Hoedic, alors forcément...

"**L**es îles, ça va cinq minutes, mais c'est limité", déclara le lendemain le capt'aine un peu vexé malgré tout par ce qu'il appelait "la trahison du compas", expliquant, à qui voulait l'entendre que seul un dérèglement chronique de cet instrument pouvait lui avoir fait prendre le Pirée pour un homme.

- Ce soir, escale à Penerf. C'est, paraît-il, superbe et on s'y tape des huîtres de pleine mer arrosées d'un de ces Muscadet, je vous dis que cela.

Effectivement, il n'y avait que cela à dire pour que l'équipage, dopé comme un sportif de haut niveau, consente à reprendre la mer, manœuvrant avec un ensemble touchant sinon parfait.

C'est vrai que c'était superbe, cette arrivée dans un soleil couchant à moitié masqué par la voile ocre d'un vieux cotre.

La navigation s'était déroulée sous les meilleurs auspices, à peine troublée par un incident mineur : le second réfugié en cabine, se retenait des deux mains posées sur le rebord du panneau de pont, négligemment entrebâillé. C'est le moment que choisit le capt'aine pour escalader ledit panneau, soucieux d'asseoir son autorité et d'avoir une vue d'ensemble de la situation. En se refermant le panneau étouffa les cris de la malheureuse et ce n'est que cinq minutes plus tard, qu'un de ses beaux-frères découvrit la crucifiée. Elle en fut quitte pour huit magnifiques poupées blanches, les deux pouces ayant, par chance, échappé au poids du capt'aine.

Une fois mouillé à une distance respectable du rivage, tout ce petit monde s'entassa comme harengs en caque dans l'annexe-pédiluve. Tandis que le capt'aine-rameur tirait ferme sur les bouts-de-bois¹⁰, l'handicapée du bord protégeait ostensiblement ses mains en les couvant sous ses aisselles et fusillait son bourreau d'oeillades porteuses des procédures de divorce à venir.

¹⁰ Avirons (terme de marine).

Le restaurant était assez quelconque, le gargotier peu amène mais l'air de la mer avait aiguisé les appétits et la joyeuse bande s'attabla bruyamment réclamant à grands cris des huîtres à foison et du Muscadet comme s'il en pleuvait.

La première douzaine huîtres engloutie et la première fillette baisée que le capt'aine, en parfait jeune gougnafier qu'il était alors, s'aperçut que le second était porté manquant. Il s'était éclipsé aux toilettes, depuis plus de vingt minutes, berçant précautionneusement ses huit poupées comme des enfants malades. Partant à sa recherche, il retrouva la malheureuse dans les pommes : la douleur et le mal de mer avaient eu raison de ses forces.

Les connaissances du capt'aine en matière de réanimation étaient des plus sommaires, mais il ne lui semblait pas que, dans ce cas précis, le bouche-à-bouche s'imposât. Restait l'autre méthode, plus musclée. Il entreprit de la mettre en application sans ménager sa peine.

Le reste de l'équipage, entendant crépiter les baffes dans l'arrière salle, vint aux nouvelles, s'imaginant que, le torchon brûlant entre le capt'aine et sa moitié, il se livrait sur elle à des voies de fait.

Voyant la table désertée, le Thénardier celte entreprit de faire disparaître plats et boissons, prétextant qu'il était tard et que tout avait été consommé. Ce fut un beau tollé lors du retour en force de la troupe. Une nouvelle fois les claques faillirent voler de part et d'autre et le festin se termina dans la plus totale confusion.

Bassement, la marée qui n'en fait jamais d'autres, en avait profité pour se retirer laissant à sa place une immense vasière tout au bout de laquelle l'Edel IV se vautrait avec délice. Il fallut rentrer, je n'ose écrire à pieds secs, l'annexe sur la tête, comme de vulgaires exploreurs, tandis que la martyr du bord ouvrait la marche, les joues rosies et levant haut les bras pour ne pas souiller ses huit jolies poupées blanches auxquelles, au plus noir de la nuit, la petite troupe se ralliait comme autant de panaches blancs.

S'il y a bien un endroit qui requiert une connaissance précise des horaires de marées, c'est la baie du Pouliguen.

S'il y avait bien un truc dont le capt'aine se foutait comme d'une guigne, c'était les horaires des marées.

La conjonction de ces deux dispositions était, à n'en pas douter, de nature à provoquer une toute belle mise au sec. Elle ne manqua pas de se produire à quelques encablures de l'entrée du chenal. L'Edel IV, dérive relevée au maximum, vint s'échouer comme le premier morse venu, tandis que l'élément liquide se retirait on ne sait où et que le capt'aine contemplait, incrédule, les lumières de la ville qui brillaient au loin, soudain inaccessibles.

L'équipage, sournoisement travaillé par le second, commençait à montrer des signes de nervosité d'autant plus que la cambuse n'était pas, comme dans la chanson, pleine de jambon,¹¹ mais vide comme une charcuterie moscovite. Par malheur, le casse-croûte de midi

¹¹ "Matelot, le vent est bon, la cambuse pleine de jambon"
"Avons été si longtemps à sec de toile dans le gros temps"

n'avait été qu'une vague formalité, tout un chacun étant occupé à border, choquer, abattre, lofer au petit bonheur la chance et suivant l'inspiration du manœuvrant.

Elles furent amères ces heures nocturnes de marée basse. Le capt'aine, comme Victor Hugo sur son rocher, faisait mornement les cent pas autour de son bateau, tandis que l'équipage, accagnardé dans le carré, trompait sa faim avec la bouteille de rhum emportée pour combattre les refroidissements. Enfin le flot libérateur s'en vint lécher la coque du "Stern Vas" puis, bientôt, le remettre dans une situation plus conforme à sa destination. Encore que, persiflait le second, pendant tout le temps de son échouage, au moins n'avait-il pas pris l'eau sous toutes les coutures, comme à sa bonne habitude.

Bien qu'abominablement obscurs, les cieux furent cléments et moteur à fond, poussé par le flux et un fort courant (mais qui s'en souciait ?) le "Stern Vas" pénétra sans encombre dans ce port tout en longueur, heureusement pas trop saturé à l'époque.

La Providence veillait en la personne d'un pêcheur à la ligne insomniaque. Voyant débouler ce Midnight Express, droit vers l'estacade sur laquelle il taquinait le maquereau noctambule, il n'eut que tout juste le temps de signaler sa présence - et celle du quai - par de frénétiques signaux de sa lampe torche. Un coup de barre désespéré et l'Edel en folie passa à lui raser les moustaches, emportant, en remerciement, une partie de son matériel halieutique. Il s'en vint finir sa course folle en rabotant fort proprement le quai, au fond du port, ce qui après tout est une façon comme une autre de caréner.¹²

Le souffle court, les mains moites, les jambes tremblantes, le pauvre capt'aine avait perdu de sa superbe mais parvint à faire bonne figure. Après avoir attentivement surveillé l'amarrage, avec des bout¹³ bien serrés et des nœuds bien souqués¹⁴, il donna l'ordre d'aller se fourrer dans les toiles.

Le repos fut d'assez courte durée, car le flot¹⁵ ayant rempli le port, le jusant entreprenait maintenant l'opération inverse. Le "Stern Vas", ligoté au quai était en passe de jouer au cochon pendu et craquait de tous ses taquets.

Impossible de larguer les amarres tendues à rompre et tenues par des nœuds dont aucun dictionnaire de la marine à voile n'aurait pu donner le nom : c'était l'occasion ou jamais d'étrenner le magnifique couteau de marin du capt'aine pour trancher dans le vif. Il était temps : lourdement, le bateau retomba dans ses lignes, à la surface de l'eau. De nouvelles amarres furent frappées¹⁶, le second, muet d'indignation devant une telle injustice, fut publiquement blâmé de sa négligence et tout ce petit monde s'en retourna finir sa nuit.

Sur sa couchette, le capt'aine se tournait et se retournait sans trouver le sommeil, se demandant, mais un peu tard, si tout cela était bien raisonnable.

¹² Opération périodique de nettoyage par grattage de la coque.

¹³ Prononcez "boute", comme "canote". Terme générique désignant toutes sortes de cordages : amarres, drisses, écoutes, grelins, garcettes...

¹⁴ Serrés.

¹⁵ Le flot : la marée montante. Le jusant : la marée descendante. L'étal : le court moment où la marée n'est ni montante, ni descendante.

¹⁶ On n'attache pas un cordage ; on "frappe" un bout.

L'escale, chèrement acquise, du Poulinguen fut largement mise à profit pour démonter les stroumphs¹⁷, chroniquement bouchés et qui, finalement étaient bien la seule chose étanche sur cette malheureuse embarcation.

Ces engins constituent une source d'ennuis permanente sur un bateau, surtout lorsqu'on se mêle de vouloir en électrifier la pompe, comme cela se pratique quelquefois maintenant. "La Belle Gabrielle", l'actuel bateau du capt'aine, en possède deux, de marque anglaise (comme tout ce qui est à bord, y compris le moteur. C'est d'un commode pour les pièces de rechange au fin fond de la Turquie !) mais heureusement manuels. On imagine tout ce qui attend encore le capt'aine comme démontages futurs. Il faut dire que depuis le temps, il est passé expert en la matière et peut remonter n'importe quel modèle, les yeux bandés, aussi rapidement que le fait un Marine pour son fusil d'assaut.

C'était sa première expérience, mais assez confiant dans le résultat, il remonta l'ensemble et négligeant deux ou trois pièces superflues, remit le fourbi en fonction. C'est assez curieux à observer (de loin) des stroumphs qui fonctionnent à l'envers et refoulent au lieu d'aspirer... Enfin, après bien des tâtonnements, le maudit engin reprit du service mais n'était plus étanche et apportait sa généreuse contribution à l'humidité ambiante.

Il était temps de reprendre la mer, bien que l'équipage, cet ingrat, ne parût pas autrement impatient de vivre de nouvelles aventures.

En fait, il n'était pas tout à fait temps, il eût même été plus sage d'attendre quelques heures, pour bénéficier de l'étal au lieu de se lancer le moteur à fond (autrement, il calait), avec le jusant, poussé par un courant incontrôlable. Tellement incontrôlable que l'Edel, avec un fracas épouvantable, vint emboutir le tableau arrière d'un 35 pieds, paisiblement amarré. Le bruit et le choc firent sortir le propriétaire des lieux, vêtu - à la stupéfaction du capt'aine - d'une robe de chambre du plus bel effet.

Avec un flegme de grand seigneur, l'homme examina les dégâts, insignifiants d'ailleurs, causés à son unité et sortit nonchalamment, de sa poche poitrine armoriée, une carte de visite aussi chargée que la conscience d'un homme politique. Puis souhaita le bonjour et s'en retourna tranquillement dans son carré.

Médusé, impressionné à l'extrême, le capt'aine se jura d'être un jour cet homme-là (Pour ne rien vous celer, il s'est offert, il y peu, un magnifique peignoir éponge bleu marine à motifs marins avec lequel il snobe ses voisins de ponton. Maintenant, pour ce qui est du flegme, le digne homme a encore quelques progrès à accomplir).

Le "Stern Vas", sorti de ce nouveau mauvais pas, put reprendre sa route hasardeuse et sa course improbable.

¹⁷ Nom donné, je ne sais pas pourquoi, par un lointain équipage aux W.C. marins. C'est resté, faudra vous y faire.

Un volume ne suffirait pas à énumérer les bourdes de débutant qui égayèrent cette première croisière et je ne voudrais pas faire honte à mon CAS en lui rappelant, par exemple, la façon cavalière qu'il eut à Noirmoutier de tutoyer le ponton flottant, réalisant, sans en connaître le terme, un parfait accostage "à la Cosaque". Fortement à Moshe, le profil de pur Aryen de l'Edel s'en trouva sérieusement modifié¹⁸ ; même son propriétaire eut du mal à le reconnaître...et plus encore à s'en remettre.

Je n'aurai pas la cruauté d'évoquer la remontée nocturne de l'Aven pendant laquelle l'hélice se prit pour un mixer en folie, au beau milieu des parcs à moules (messieurs les mytiliculteurs, il y a prescription...), pas plus que je rappellerai le triste état d'un des membres de l'équipage, descendant en zigzag les rues escarpées de Groix, après avoir mis à mal quelques fillettes et qui prétendait étayer mathématiquement la théorie de la ligne brisée comme "plus court chemin d'un point à un autre".

Il serait également malséant de rapporter les propos du capt'aine le jour où, alors qu'il ventait assez fort pour des débutants, un des membres de l'équipage laissa s'envoler la seule carte d'atterrissage qui leur restait...

Tout de même, je ne peux pas passer sous silence l'épisode du Croisic, un petit chef-d'œuvre du genre.

L'annexe en remorque, le "Stern Vas" sortait de cette aimable station, à marée montante cette fois, et luttait comme il le pouvait, avec son hors-bord asthmatique, contre le courant. Une fois de plus, ce dernier fut maître du jeu et le bateau reprit sa place favorite, bien au sec, juste sur le côté du chenal.

Il n'y avait qu'à attendre la délivrance ; mais non, c'eût été trop simple. Pris de panique, le second, sans en référer à quiconque, sauta dans l'annexe qui flottait encore et larguant le bout' traversa le chenal, poussé par le courant, pour s'échouer de l'autre côté.

Comme on s'en doute, les avirons étaient restés sur le bâtiment principal, de sorte que désormais le second était plus seul sur son annexe que l'Empereur à Saint Hélène. Un des membres d'équipage, qui se piquait d'être un nageur redoutable se faisait fort de traverser le chenal pour porter la paire d'avirons au naufragé volontaire. Pour sa part, le capt'aine l'eût volontiers abandonné sur cet îlot, comme on le faisait des équipages félons.

Se sentant, malgré tout, plus ou moins tenu par les liens du mariage, il fut donc décidé que les deux rames seraient fixées en croix sur une bouée que remorquerait l'intrépide triton. Pour plus de sécurité, le capt'aine exigea qu'un bout' fût noué autour de la taille du Valeureux, afin de pouvoir, le cas échéant le ramener à bord.

Luttant contre le courant - et le poids du bout' qui lui ceignait les reins - il s'élança, tandis que le capt'aine raboutait tout ce qui lui tombait sous la main afin d'avoir une longueur suffisante. Alors que l'équipier barbotait aux trois-quarts du chenal, le capt'aine avisa un chalutier qui entrait à bonne allure. Pris de panique, il se mit à déhaler frénétiquement le nageur afin de le soustraire à l'hélice qui n'aurait pas manqué de le scalper. L'autre, n'avançant plus et croyant à un redoublement de la puissance du courant, se mit à nager de plus belle et fut remonté à bord, plus mort que vif, au bord de l'asphyxie.

¹⁸ Vous fâchez pas les gars, c'est juste de l'humour...

Allongé sur le banc du cockpit, il continuait à crawler frénétiquement, saisi d'un tremblement convulsif, claquant des dents, faisant eau de toutes parts, pire que l'Edel IV. Il fallut le rentrer dans le carré et le frictionner avec toute la bouteille d'eau de toilette du capt'aine pour que lui revienne un semblant de vie.

Pendant ces opérations de réanimation, le second, lassé de sa condition d'ermite, en avait profité pour tranquillement héler une forte barque qui passait par là, se faire rapatrier à bord et remettre l'Edel IV dans le chenal...

Erreurs de jeunesse que tous ces avatars ! Si l'on veut, mais je les trouve fortement représentatifs de ce qu'allait être la carrière maritime du capt'aine.

Déjà, Napoléon perçait sous Bonaparte !

Les Paroles de l'Ange

Quelques années avaient passé et le capt'aine, décidément fâché avec les marées, les courants et autres diableries avait changé son fusil d'épaule et son bassin de navigation. La Méditerranée constituait désormais son terrain de jeu et Saint-Cyprien son port d'attache.

Bien vite, il s'aperçut que si, la marée et le courant, ses ennemis héréditaires, pouvaient être tenus pour quantités négligeables, la navigation n'en était pas pour autant dépourvue d'embûches. La soudaineté des changements de temps, la vigueur des coups de Tramontane, la mer courte et hachée qui fait planter des pieux¹⁹, les redoutables orages de fin de saison font que la *Mare Nostrum*²⁰ est tout le contraire d'une cuvette remplie d'eau bleue.

Son mode de navigation avait également changé. Afin de ne pas avoir à composer avec un équipage toujours prêt à faire la mauvaise tête, râleur, ripailleur et fainéant (tout le portrait du capt'aine) il naviguait le plus souvent en solitaire ou en équipage réduit : une équipière au maximum, jeune et jolie de préférence, inexpérimentée pour couper court à la contestation, rarement deux fois la même - pas folles les guêpes - et la paix régnait à bord...

Côté embarcation, cela s'améliorait : après avoir acquis quelques occasions douteuses et hors d'âge, il naviguait désormais, grâce à un petit héritage, sur un Contest 31, "La Nef des Fous", solide bateau de construction hollandaise.

Loin d'être un intellectuel et un fin lettré, ce n'est pas au tableau de Jérôme Bosch, lui-même inspiré du poème satirique de Sebastian Brandt que le Contest devait son nom, mais plutôt à la plastique avantageuse de la belle Vivien Leigh, héroïne du film homonyme de Stanley Kramer, inspiré, lui, du roman *La Nef des Fous*, publié en 1962 par Katherine Porter.

Comme quoi, plus on est de fous...

En a-t-elle accompli, "La Nef" des traversées France-Baléares et retour. Plus d'une trentaine sans doute, mais sa dernière, sous l'autorité du capt'aine, ne fut pas la moins agitée.

La malheureuse hôtesse de l'air de notre compagnie nationale qui avait, cette année-là, eu l'imprudence d'accepter l'invitation du capt'aine ne me contredira certainement pas. A ce jour, elle doit encore se demander comment un homme si charmeur et d'agréable commerce sur le plancher des vaches pouvait-il ainsi se transformer en tyranneau (de Bergerac) dès qu'il sentait un pont sous ses pieds.

J'ai bien peur que toutes ces années de navigation n'aient pas arrangé ma comptabilité et ses chances pour "Après", même si, bon zigue, je n'ai pas tout noté.

¹⁹ Un bateau "plante des pieux" quand il navigue contre le vent, dans une mer très hachée et vient buter contre chaque vague, freinant ainsi sa progression.

²⁰ Ainsi les Romains, qui ne se mouchaient pas du pied, avaient-ils, en toute simplicité appelé la Méditerranée "Notre Mer"...

Orages, mécanique...

"La Nef des Fous" attendait sagement à quai, en compagnie de son "soigneur". Vieux complice de toujours, le copain s'occupait de l'entretien courant et, en contrepartie, utilisait quelques week-ends par an, le bateau du capt'aine.

Avec sa volubilité de méridional, et avant même que le capt'aine ait pu faire les présentations de l'équipage, il sauta sur le pauvre monde pour un état des lieux fortement teinté d'optimisme.

- Tout va bieng ! Y faut que je te dise ; je n'ai pas trouvé de fusible pour la pompe électrique des toilettes, mais j'ai mis du papier de chocolat autour et, vaïe ! Ça fait l'affaire. Si ça ne marche pas, tu remues tout doucement le fusible et ça repart. Mais tout va bieng !

Ah oui ! La douche elle fuit, mais pas beaucoup, alors fais attention à la pompe de vidange ; que la poignée, des fois, mais pas toujours, elle te reste dans la main. C'est rapport au joint torique.

L'annexe ça va, mais bong ! elle n'est plus toute jeunette et il vaut mieux que tu emportes le gonfleur avec toi, si tu vas à terre.

(Intérieurement, le capt'aine se disait, que pour le moment, le gonfleur n'était pas bien "loing"...).

- Le hors-bord, pour marcher, y marche. Mais je n'ai pas pu l'hiverner, alors, parfois, y fait des caprices pour démarrer. Mais fais attention à la ficelle du démarreur, je crois bien qu'elle n'est plus guère solide.

(Un court instant, une idée traversa l'esprit de mon CAS : il se demanda si la satanée ficelle serait néanmoins assez solide pour étrangler ce moulin à paroles).

- Le moteur ? Qué moteur, ha vé, le diesel ! Hé bé non, j'ai pas eu le temps de le réaligner, alors, forcémeng, il se déboulonne un peu, c'est humain. Pas grave, hé ! Tu te glisses à plat-dos le long de la couchette arrière jusqu'au presse-étoupe, avé une lampe de poche et une clé de 19 et tu resserres la marmotte. Et zou ! Plus de problèmes.

Ah oui, tant que j'y pense ! Y m'est arrivé un truc marrant, l'autre jour. Pas moyeng d'arrêter le moteur avé le décompresseur. Il a dû faire un coup de sang ! Si ça t'arrive - mais ça n'arrivera pas - c'est tout simple ! Tu prends un chiffon et tu étouffes l'arrivée d'air.

(A ce stade des explications, c'est le capt'aine qui se sentait prendre un coup de sang et aurait volontiers étouffé cet oiseau de mauvais augure avec un chiffon bien graisseux...).

- Allez, zou, rigole ! Ah ces parisiengs, toujours à râler...

Ca y est les vacances étaient commencées.

Il n'était pas bien flambard le nouvel équipage : la simple idée du mal de mer lui faisait le teint bilieux et le rein douloureux et le capt'aine commençait à se dire, qu'en dépit de sa riche expérience, cela n'allait pas être de tout repos pour transformer cet "éléphant"²¹ en gabier breveté.

Seule et unique ressemblance avec les équipages précédents (c'est tout de même curieux cette constante, non ?) un appétit féroce et une voracité de goïot²².

Immédiatement l'avitaillement du bateau fait (fallait voir grand), les amarres furent larguées en direction du premier port espagnol, car Saint-Cyprien, port d'attache de "La Nef des Fous", s'était transformé, au fil des ans, en une gigantesque et insensée usine à touristes, doublée d'une fête à Neu-Neu permanente.

Il ventait dur ce jour-là et, partagé entre la panique et la stupéfaction, l'équipage, pour son baptême du feu, observait avec intérêt les manœuvres curieuses et les efforts déployés par le capt'aine pour faire progresser l'embarcation de si étrange façon. Quelle drôle d'idée d'avancer ainsi en zigzag et de faire de la sorte pencher le bateau. Ne serait-il tout de même pas plus simple et plus rationnel d'aller droit au but en gardant sa dignité et sa stabilité à plat sur l'eau ?

En vue de Puerto del Pilar, le vent redoubla, à croire qu'il voulait dès l'abord dégoûter l'équipage, qui commençait à se demander dans quelle galère insoupçonnée il était allé s'embarquer. Dans la baie, entourée de montagnes, le vent était encore plus violent qu'en mer. De l'eau arrachée par le vent à la surface de l'eau se nébulisait dans l'atmosphère.

Arrivé près des pontons le capt'aine, n'en croyant ni ses yeux, ni ses oreilles, vit les mariners²³ faire de grands signes et lui crier de se tirer ailleurs, d'aller mouiller en enfer s'il le voulait mais qu'il n'était pas question, vu le temps de chien, de l'admettre au port. Déjà douché au physique, le capt'aine l'était aussi au moral. Que faire ? Mouiller ? Merci bien ! Se mettre au môle commercial, c'était un coup à se faire virer par les autorités ! Se mettre à couple d'un pêcheur, pas évident !

Pour se donner le temps de la réflexion, le capt'aine entreprit de tourner en rond dans la baie, sous les rafales couchant le bateau, pourtant à sec de toile. Avisant le quai du fuel, désert, il décida de le squatter et d'attendre les événements. La manœuvre s'effectua sous l'œil - et sans l'aide - des mariners qui attendirent que le capt'aine soit bien installé pour lui intimer l'ordre de décaniller. C'était mal connaître notre homme qui ne tarda pas à les envoyer à la balançoire, manifestant son intention, ferme et définitive, de mobiliser la pompe à essence tant que ne lui aurait pas été attribuée une place au chaud.

Devant la *furia francesa*, les sbires battirent en retraite décidant qu'il était urgent d'attendre la fin de la sieste du *jefe*²⁴, pour traiter la situation de cet énergumène qui avait l'air dangereusement excité.

²¹ Est un éléphant, sans distinction de poids ou de taille ou de sexe, tout terrien qui embarque, pour la première fois, sur un bateau.

²² Goéland.

²³ Employés d'une marina, censés assurer le service des pontons : amarrage, perception des taxes etc...

Sur les quatre heures de l'après-midi, arriva *el capitan del puerto*, un petit blanc-bec qui avait dû se laisser pousser la barbe pour masquer son étonnement d'être arrivé à ce poste si considérable et semblait décidé à prendre les choses en main.

On peut reprocher beaucoup de choses à mon CAS et parfois sa contestable rugosité dans les rapports humains, mais il faut lui rendre cette justice : avec les *minus habens*, il a l'art et la manière de les prendre dans le sens du poil et de les amener à ses vues. C'était à un grand numéro que j'assistais. Le capt'aine, honteusement, cirait les pompes du gars, lui exposait combien il était un client doux, poli, honnête, bourré de pesetas jolies et dégoulinant de respect pour sa haute situation due à son unique compétence et pas du tout au fait que sa sœur ait eu des bontés pour le président du Club Nautique.

Flatté, le roquet condescendit à les admettre, contre espèces sonnantes, dans son sérail. Libérant la pompe, le capt'aine ne se le fit pas dire deux fois.

Fonçant prendre sa place au quai, au moment décisif, une rafale encore plus forte que les autres s'en vint mettre "La Nef des Fous" en travers. Tout le monde se mit à tirer, pousser, déhaler, tandis que le capt'aine faisait, mentalement, brûler un cierge pour que Petit-Jefe se foute à l'eau au cours de la bagarre. "La Nef" se retrouva solidement saucissonnée au quai. Il était temps, le vent redoublant de violence, tous les bateaux du quai se couchaient comme un seul homme sous les grains démentiels.

A quai, un des marineros, nullement ému par la violence des éléments, puisqu'il n'aurait jamais l'occasion d'aller voir dehors comment cela se passait, entreprenait, mi-catalan, mi-français, les quatre Belges du bateau voisin. Excité comme une puce sur une plaque chauffante, il leur expliquait que demain serait le plus beau jour de l'année, qu'il partait en vacances "sans la femme" et, en veine de confidences, indiquait aux quatre bruxellois médusés où l'on pouvait trouver des bistrotts qui vous servaient du *bistec con patatas fritas* pour moins de trois cents pesetas.

Dix ou quinze ans plus tard, le digne marinero, baptisé, depuis cet épisode, "Patatas Fritas" est toujours à son poste mais, comme il a pris du galon, il a renoncé à faire profiter les plaisanciers de passage de ses expériences gastronomiques. Dommage, les rapports humains y perdent....

Pour l'heure, l'équipage brûlait d'essayer ce fabuleux restaurant que le capt'aine, habile stratège, lui faisait miroiter depuis plusieurs mois. Ses espérances ne furent pas déçues et il plongea dans la bassine de suquet²⁵ comme Obélix, enfant, dans celle de Potion Magique.

Repu, brisé par cette première journée de navigation, l'équipage se répandit sur la couchette avant et murmura avec délicatesse qu'il allait dormir "comme une grosse vache..."

Charmant présage !

²⁴ Chef.

²⁵ Succulente spécialité Catalane, sorte de ragoût de poissons et de pommes de terre.

La météo de Marseille-radio n'annonçait pas trop d'horreurs et toutes les conditions semblaient réunies pour entreprendre, dès aujourd'hui, la traversée (à peu près cent quarante milles)²⁶ sur Majorque d'abord et l'île d'Ibiza ensuite.

Pour cette grande première, le nouvel équipage s'était bourré de Nautamine et de Vogalène et, malgré une légère tendance à la somnolence médicamenteuse et ses yeux d'un joli rouge, rapport à la conjonctivite qu'il s'appliquait à fignoler savamment en refusant le port de lunettes de soleil, il faisait assez bonne figure.

"La Nef des Fous" reprit sa progression zigzagante puisqu'au près serré. L'équipage en déduisit donc que c'était comme cela, à l'instar des crabes, qu'avançaient naturellement tous les bateaux et malheureusement la suite de l'aventure ne la détrompa guère. Bords après bords le Contest longeait la côte jusqu'au cap Bagur, point de départ vers le large.

Avec la tranquille insouciance que donne l'ignorance, l'équipage regardait la terre lentement s'estomper et guettait, avec une réelle bonne volonté, les panneaux indicateurs permettant de rejoindre la Terre Promise. Plus pragmatique, le capt'aine faisait pleine et entière confiance à son Loran C²⁷, à son compas et plus encore à "La Nef" avec qui il avait déjà entrepris, maintes et maintes fois, cette traversée.

Le début de la nuit avait été calme et vers deux heures du matin, l'orage avait commencé en douceur, par quelques éclairs guillerets, voire primesautiers, sans tonnerre ni grains, pour brusquement dégénérer en un formidable orage sec qui s'était mis à embraser tout l'horizon, toujours en silence.

Il faisait clair comme en plein jour et l'équipage, dont c'était le premier orage en mer trouvait cela "plutôt joli". Comble d'horreur, on voyait même très bien la foudre tomber à la surface de l'eau à pas cent mètres du bateau et les étincelles rebondir en grappes à la surface de la mer complètement blanche. Compatissant, l'équipage demandait au capt'aine s'il n'avait pas froid aux fesses avec son seul bermuda, dans la fraîcheur de la nuit. Ça ne risquait pas ! Le vieux - enfin, encore pas assez vieux à son goût, à cet instant précis - navigateur s'imaginait bien à quel point un mât métallique de douze mètres de haut, seul sur des kilomètres carrés, pouvait constituer une cible de choix pour la foudre.

Certes, ils se dirigeaient vers les Baléares et le cochon de lait grillé est le plat national, mais le capt'aine se trouvait trop avancé en âge pour en faire office.

Se déplaçant avec le bateau, l'orage ressemblait à un chien méchant montant la garde et défendant l'accès des îles. La foudre venant à tomber encore plus près de "La Nef", le capt'aine prit la décision de fuir plein est, pour autant qu'il pouvait en juger puisque l'éclairage du compas venait de se trouver pâle. Il est vrai que les éclairs le remplaçaient avantageusement.

Après une petite heure de cette allure, le feu d'artifice s'étant déplacé légèrement sur tribord, le capt'aine se crut autorisé à reprendre son cap au sud. C'était sans compter sur la

²⁶ Environ 260 km. Le mille marin équivaut à 1852 mètres, soit 1 minute de latitude.

²⁷ Ancêtre du GPS.

malveillance de Jupiter, décidément de bien mauvais poil cette nuit-là (sans doute une dispute avec Junon) et qui, tel un joueur d'échecs déplaçant ses pions, se hâta d'allumer un nouvel orage sur bâbord. Il fallait viser juste en attendant le jour qui, théoriquement devait mettre fin à ce Son et Lumières non prévu au programme.

Ah ! Si le capt'aine avait suivi les conseils de sa mère qui n'a (heureusement) qu'une très vague idée des choses maritimes :

- Qu'as-tu besoin d'aller si loin ? Et d'ailleurs, la nuit, tu n'as qu'à jeter l'ancre au milieu de la mer et aller te coucher.

Sûr que, pour l'instant, ce n'était pas l'envie qui lui manquait !

Joies de la Méditerranée qui ne connaît pas la modération. Son tempérament latin la pousse à de subites et terribles colères pour s'assoupir ensuite dans une indolente somnolence : au lever du soleil, le vent était retombé comme un soufflé trop cuit.

Il ne restait plus qu'à recourir au bon vieux moteur, qui n'avait jamais trahi le capt'aine et allait les déhaler tranquillement. Le bateau, piloté de main de maître par le fidèle barreur Otto²⁸, allait tailler la route à cinq nœuds tandis que le capt'aine irait prendre un peu de repos et que l'équipage serait chargé d'assurer la veille. Ah le brave moteur, comment pourrait-on se passer de lui ?

Ça, le capt'aine n'allait pas tarder à le savoir !

L'équipage, fier de sa première mission de veille, ouvrait l'œil, et le bon (l'autre étant un peu fermé par la conjonctivite) avec mission d'alerter le maître à bord au moindre incident : embarcation en vue, bruit sur le bateau, changement de cap, modification du rythme du moteur, apparition du vent...

Prenant son rôle très à cœur, la sentinelle n'hésita pas réveiller le capt'aine pour lui demander, ingénument, si c'était normal qu'une lumière rouge clignotât obstinément sur le tableau de bord du moteur.

Grands dieux non ! Le capt'aine bondit de sa couche pour se ruer au chevet du malade : curieux le voyant de pression d'huile leur faisait de l'œil. Bon, il suffisait sans doute d'en remettre mais ce n'était tout de même pas normal. Hélas, le capt'aine avait-il eu la main un peu lourde ? Après l'opération de remplissage, le pauvre moteur, gorgé d'huile, se mit à cliqueter de toutes ses soupapes, la fièvre montait à El Pao. Au bout d'un petit moment il s'étouffa et déclara forfait.

Il avait raison, ce bon vieux Cours de Navigation des Glénans qui dans ses premières éditions déclarait : "*le monde de plaisance est divisé en deux catégories d'individus : les uns croyant aux moteurs auxiliaires qui passent des heures à tenter d'amadouer ces mécaniques retranchées dans un mutisme farouche ; les autres, les purs, les méprisant.*"

Le capt'aine, homme de progrès, faisait évidemment partie de la première catégorie mais de vieux relents de son époque soixante-huitarde le poussaient malgré tout à admirer nos grands "ancêtres" qui, tel Moitessier, n'hésitèrent pas à balancer la maudite mécanique

²⁸ Un précédent équipage avait ainsi baptisé cet instrument inappréciable - et un peu magique à l'époque - qu'est le pilote automatique, tout simplement parce que ce dernier était de marque Autohelm.

par-dessus bord pour alléger d'autant leur voilier avant d'entreprendre quasiment deux tours du monde consécutifs.

Il en aurait bien fait autant mais comme il n'avait pas sous la main les outils nécessaires, il se contenta de grommeler de vagues menaces à l'encontre d'on ne sait qui et de se coller à la barre, histoire d'économiser la batterie. Cette dernière, déjà sollicitée toute la nuit par les feux de mât, ne pouvait plus se permettre le luxe de nourrir Otto, maintenant qu'elle vivait sur ses réserves et que "La Nef des Fous" était revenue à l'état de voilier sauvage..

Le grand jour retrouva nos héros, dérivant lamentablement quelque part au large. Le vent était nul, même pas une brise de fond de culotte, comme le disent élégamment les marins et le capt'aine tripatouillait fébrilement son Loran tandis que la VHF, sollicitée à son tour restait aussi muette que la fille de Géronte du *Médeçin malgré lui*. On ne voyait, comme la sœur Anne des contes de notre enfance, que la route qui poudroyait, le soleil qui soleillait et la mer qui...ne faisait pas de vagues.

Tiens ! Une idée comme cela, si le capt'aine remettait le moteur en marche, juste pour voir comment cela fait un Volvo 25 CV. qui explose !

Déception, il ne le saurait jamais - du moins pas ce jour - car l'intéressé, frais et dispos après quelques heures de sommeil, se remit au travail sans faire d'histoires. Pour le coup, comme le disait Victor : "L'espoir changea de camp, le combat changea d'âme."

Hardiment, le capt'aine piqua sur Soller, ce délicieux port de la côte Nord de Majorque, non loin de la Chartreuse de Valdemosa.

Ce haut lieu du tourisme a été, comme on le sait, rendu célèbre par le court séjour qu'y effectua, vers 1840, Aurore Dupin, ci-devant baronne Dudevant, plus connue sous le nom de George Sand. Pour remercier les majorquins de leur hospitalité, cette horrible mégère, fumant le cigare et rudoyant son dernier amant, le pauvre Chopin, déjà subclaquant, a taillé à ses hôtes un magistral "costard" dans son fielleux opuscule *Un hiver à Majorque*. Vrai ! à leur place j'aurais rasé le site !

Sur le coup de dix-sept heures "La Nef des Fous" embouquait la passe d'entrée, ses passagers plus cuits qu'un roastbeef anglais et baignant dans leur jus. L'équipage ne tenait plus que par la perspective d'une douche somptueuse que, depuis quelques heures déjà, le capt'aine lui promettait. En effet, "La Nef" était dépourvue de cet accessoire hydrothérapique, que l'on juge indispensable de nos jours, mais qui, il y a quelques années encore, était considéré par les vrais marins, les durs, les tatoués, comme un dangereux objet d'amollissement. Un établissement de bains-douches s'était donc ouvert au port de Soler, offrant aux équipages, en mal d'hygiène, tout le confort moderne : douches impeccables et spacieuses, peignoirs de bain, sèche-cheveux.

Las, le tenancier de cette louche officine avait mis la clé sous la porte depuis le dernier passage du capt'aine (aucun rapport de cause à effet...) et c'est douchés uniquement par la déception que les deux aventuriers empruntèrent le charmant petit train à baldaquin qui fait paresseusement la navette du port à la ville et cahin-cahotte au milieu des orangers, citronniers et autres comestibilités qui plongèrent l'équipage dans un état voisin de la transe.

Il n'était pas question que le capt'aine se laissât gâcher les vacances par de la mécanique !

Pour en avoir le cœur net, notre homme décida de plonger dans les entrailles du moteur et d'autopsier, pour commencer, la turbine de refroidissement. Plus facile à dire qu'à faire car elle se trouvait placée sous le côté du moteur et pour l'atteindre le mécanicien improvisé se trouva contraint d'exécuter une série de contorsions que n'eût pas désavouées le fakir Birman soi-même. La sueur aidant (ce compartiment moteur était une véritable fournaise), il glissa insensiblement entre l'arbre d'hélice et on ne sait quoi et, sans l'intervention musclée de l'équipage, aurait terminé là ses jours, tel une compression de César. La turbine de la pompe à eau enfin mise à jour se révéla être en parfait état, cela ne devait donc pas être la cause de tous les maux.

Le fourbi remonté, ils larguèrent les amarres et quittèrent le quai. Il ne fallut pas plus de quinze secondes au moteur pour mettre l'aiguille de son thermomètre dans le rouge d'une manière franche et massive. Pas émus pour autant, le capt'aine donna l'ordre - et en même temps, exécuta la manœuvre - de mouiller en rade et de déballer les provisions de bouche, histoire de voir venir.

Il faut croire que les idées, comme l'appétit, viennent en mangeant : et si, des fois, c'était la vanne d'arrivée d'eau de mer dans le circuit de refroidissement ?

Gagné ! Une rapide inspection suffit au capt'aine pour s'apercevoir que le débit d'eau était insuffisant. Une fois la vanne ouverte en grand, le moteur ne chauffait plus et l'eau circulait bien à son aise... même dans la cale car, maintenant, il y avait une fuite ! Déjà, que depuis le début de la croisière les stroumphs avaient une fâcheuse tendance à se remplir d'eau de mer ! Ce n'était plus un bateau mais une baignoire. Mais, après tout, les pompes de cale n'étaient pas faites pour les chiens et il serait temps d'aviser, une fois arrivé à Ibiza.

Plein d'un zèle intempestif le capt'aine proposa de faire route directe sur cette belle île, sur laquelle ils arriveraient le demain, dès potron-minet.

Soucieux cependant de ne pas toucher terre trop tôt, sous peine de ne trouver âme qui vive à la marina, une petite halte-dînatoire fut programmée dans la rade du port d'Andraitx et là, à l'abri dans ce délicieux mouillage, la mollesse les prit. Suivant l'excellent principe des fainéants, ils remirent au lendemain ce qu'ils auraient pu faire le jour même, à savoir la traversée, au profit d'une bonne et paisible nuit de sommeil.

Paisible mais courte la nuit ! Dès six heures du matin, l'équipage qui ne voyait pas les vacances sous cet angle, fut extrait, sans trop de ménagements, de sa bannette et tandis qu'il s'activait dans la cambuse en poussant de pitoyables gémissements, le

capt'aine hissait la GV²⁹ et dérapait tout seul, sans même le secours du moteur, avec qui il était un peu en froid, depuis le coup de chaud.

Cependant, une fois de plus, le vent était faiblard, et il fallut recourir à la propulsion mécanique. Apparemment tout se passait bien, ça "pissait" un peu mais dans les limites du raisonnable.

Au bout d'une heure, dégagés de l'île, le vent se révéla suffisant pour se passer des services de Volvo-les-Pampers et même, *miraculo*, ils étaient vent arrière.

Tout surpris de ne pas sentir le bateau pencher du côté où il allait tomber mais, au contraire, exécuter une rumba d'un nouveau genre, sorte de déhanchement d'un bord sur l'autre, l'équipage, qui venait de faire connaissance avec le roulis, mit le nez dehors juste à temps pour admirer le capt'aine aux prises avec le spi Comme il était sorti pour la première fois de la saison, il fallut un bon quart d'heure de bagarre avec les bras, la balance, le hale-bas, le tangon³⁰ pour que la bête soit envoyée. Pour être envoyée, elle était envoyée !

La toile se mit gracieusement à flotter en tête de mât, probable que l'écoute ou le bras, voire même les deux n'étaient pas crochés correctement. C'était du plus bel effet : on aurait dit le pavillon coloré du potentat mégalomane d'une quelconque république bananière.

C'était tellement beau que l'équipage, saisi par la majesté du spectacle, se mit à bieurler comme un veau sous la mère. Si beau que cela soit, cela faisait tout de même désordre et il fallut encore vingt bonnes minutes de rude bataille pour que le pépin réintègre sa chaussette³¹.

Sans compter que c'était bien la peine de se donner tout ce mal puisque le vent venait brusquement de tourner de 180°. Du vent d'est en cette saison, s'établissant si brusquement ! Voilà encore du pas banal ! Tout en progressant au près serré, le capt'aine entreprit de reconforter son équipage qui commençait à trouver tout de même assez spécial ce genre de vacances. Déjà au loin, se profilait la terre promise, l'île de Rotomago, sentinelle avancée d'Ibiza. Ils avaient dû drôlement tailler la route pour apercevoir les côtes de si bonne heure.

La perplexité, noir enfant du doute, sourdait dans l'esprit du capt'aine comme l'eau de mer dans la cuvette des stroumphis ! Et si le vent n'avait pas viré de 180° ? Si, horreur, ce n'était pas Rotomago mais plutôt Dragonera, sentinelle avancée de la côte ouest de Majorque, qu'ils distinguaient au loï ? Et depuis quand le soleil se levait-il à l'ouest ?

Brusquement tout s'éclaira. Au cours de sa rude bataille avec le spi, le capt'aine avait dû coller un maître coup de pied dans le compas. Ce dernier, monté à la cardan³² et amovible, comme cela se pratiquait alors, avait fait un tour complet et perdu le nord. Du

²⁹ GV : Grand'voile. Spi : spinnacker, grande voile triangulaire et creuse, montée à l'avant, utilisée pour le vent arrière.

³⁰ Manœuvres et espar (tube métallique ou en bois, comme un mât, par exemple) nécessaire à l'envoi des spi traditionnels.

³¹ Sorte de grande housse, comparable à un foureau de parapluie et qui permet d'envoyer ou d'affaler, en principe facilement le spi (ou pépin).

coup le capt'aine avait perdu la boussole et ils retournaient sur Majorque. La honte ! Honte qui, à ce jour encore, poursuit le capt'aine dans ses cauchemars ou ses insomnies de pleine lune.

La situation rétablie, "La Nef" reprit ses esprits, son capt'aine la barre et sept ou huit heures de rang, le bateau roula bord sur bord, au vent arrière, puisqu'il n'était plus question d'envoyer le spi dont le seul nom tirait l'équipage de sa léthargie nauséuse pour le plonger dans un état proche de la démence ; ce dernier menaçait même, en cas d'utilisation de ce "truc", de regagner la côte à la nage.

Vers la fin de l'après-midi, la véritable île de Rotomago était en vue et, deux heures plus tard, appuyés au moteur "La Nef des Fous" pénétrait dans le port de "l'île Blanche".

Célèbre dans le monde entier par les extravagances de sa vie nocturne et les débordements de sa jet-set interlope, Ibiza mérite bien mieux que cela ! Tout à fait différente de ses voisines Minorque et Majorque, elle forme avec sa petite sœur Formentera un archipel chargé d'histoire et de particularisme : les îles Pituisaires.

Connue depuis les temps les plus reculés, les grecs l'appelaient Gimnesa, l'île des Hommes Nus (c'était prémonitoire), occupée, avec des heurs et malheurs divers, par toutes les ethnies du bassin méditerranéen, indépendante des autres états Catalans du XIII^e au XVIII^e siècle, puis rattachée à l'Espagne, cette île, si secrète, a su amalgamer avec bonheur les traditions de tous ses visiteurs, parfois indésirables.

Cette civilisation ibicenca reste et restera à tout jamais étrangère aux centaines de milliers de "toutous" qui, crachés à pleines palanquées par les charters, viennent se dorer, béats, avant que de plonger voluptueusement dans l'animation nocturne, factice et commerciale, des ruelles montant à l'assaut de sa superbe citadelle séculaire et indifférente...

C'est tant mieux, il faut être un amant respectueux de cette terre pour en découvrir la secrète et ardente beauté, l'austère élégance de ses *fincas*, les fermes traditionnelles, véritables "palais paysans"³³ dans leur auguste simplicité et leur dépouillement somptueux venu du fond des âges.

Sur cette île des Pituisaires (les îles des Pins) où poussent le figuier aux branches épontillées par les *estelons* (tuteurs) symbole de la vie et de la mort ; l'amandier, symbole de la fertilité ; l'olivier, symbole de la paix mais surtout axe du monde et symbole de l'homme ; le palmier ; le caroubier ; l'oranger ; la vigne et qui n'abrite aucun reptile ou animal venimeux, il n'est pas rare de croiser, au détour d'un chemin, les derniers témoins d'un passé dont s'estompent les contours. Ce sont ces silhouettes magnifiques de vieilles femmes, en robes paysannes sombres, savamment retroussées pour la marche et que protège, le plus souvent surmonté d'un chapeau de paille, le châle traditionnel disposé en pointe dans le dos. Au fil des ans, disparaissent ces personnages hiératiques dont le regard lointain ne dit pas s'il est nostalgique de ces temps-là ou fait de simple lassitude.

³² Système de montage sur rotules, permettant de garder un instrument (compas, réchaud ou même table) à l'horizontal quelle que soit la position du bateau.

³³ Ceux qui sont intéressés par cette île pourront tenter de se procurer le splendide ouvrage de F. Joachim et Ph. Rotthier : *Ibiza, le palais paysan*. Ed. des Archives d'Architecture Moderne. Bruxelles - 1984.

Pour l'heure, les passagers de "La Nef" ressentent, eux aussi, une certaine lassitude à errer dans l'une des deux marinas du port à la recherche d'une place. Si jamais un jour, vous traînez votre quille dans ces parages vous n'aurez aucun mal à choisir entre ces deux parkings à bateaux : ils sont aussi chers, mal protégés, bruyants et l'accueil aussi odieux !

Dans le premier, personne n'avait l'air de se préoccuper de leur sort et après quelques errances, un marinero leur aboya que c'était *completo* et qu'il serait séant qu'ils allent porter leurs pesetas ailleurs. Sitôt dit, sitôt fait, le capt'aine décida d'aller tenter sa chance au second.

C'était la grande marina, ultra moderne, ultra chère, ultra snob ; le genre de club comme il en existe de plus en plus à l'étranger (et peut-être même bien en France). Les "Sociétaires", dont les neuf dixièmes ne sortent qu'une fois l'an leur Jacob Delafon flottant, s'arrogent tous les droits, s'autorisent tous les mépris et affichent la morgue imbécile des pompeux parvenus à casquette marine, boursoufflés d'insignifiance et de navigations avortées. Les plaisanciers de passage sont traités en pestiférés, tout juste bons à lâcher, comptant ou pas contents, leur exorbitant paquet de pesetas pour avoir l'insigne honneur d'amarrer, pour une nuit, leur douteux et prolétaire rafiote aux considérables appontements de cette X^{ième} merveille du monde.

Comme il se doit, ces galeux de passage, ces manants de payants, sont parqués, soit au fond de la marina, près de la zone technique, ce qui représente une bonne demi-heure de marche pour arriver au bureau du club, soit, au contraire, juste à l'entrée du port, là où le clapot impose aux coques malmenées une incessante danse de Saint-Guy.

Et pourtant, c'était si joli l'île de Formentera ou Ibiza... avant !

Cerise sur le gâteau, les minuscules petits chefs, le petit personnel des quais : marineros, pompistes ou autres, qui jamais, au grand jamais, quand bien même ils hériteraient de leur grand-mère, de leur tante et du cousin de la bécane à Jules, n'auront la possibilité de se payer ne fût-ce qu'une rame de votre annexe, sont de loin les plus arrogants, les plus despotiques, les plus autoritaires.

Toutes les marinas ne sont pas, heureusement, du même tonneau mais elles sont tout de même légion.

Aussi ne faut-il pas s'étonner si le capt'aine tirait une drôle de bouillotte en pénétrant dans ce Landerneau. L'équipage, que la perspective d'une nuit supplémentaire en mer rendait imaginaire, lui vantait la beauté du lieu et la douceur du climat. Tu parles, c'était tellement impersonnel que même les mouettes avaient perdu l'accent espagnol !

Au quai "d'accueil", le gardien de ce paradis, triste Saint-Pierre de service, fumait un cigare puant et, daignant s'apercevoir de la présence de visiteurs, crachota un numéro de place entre ses chicots.

Sans s'attarder en vains remerciements, le capt'aine, dont la vapeur intérieure fusait des naseaux en deux jets puissants, se dirigea vers le quai désigné, de l'autre côté du bassin, tout au fond...près de la zone technique.

Le port était super-étroit, rentabilité oblige ; les promène-couillons³⁴ rentraient en rangs serrés tandis que, pour faire plus gai, une flottille de mini-dériveurs régatait au milieu de tout ce trafic.

Inutile de compter sur de l'aide pour s'amarrer. Il y avait bien un gros marinero, assis sur une caisse qui regardait d'un œil bovin le bateau s'approcher du quai, mais se lever lui aurait réclamé vraisemblablement un effort sans commune mesure avec l'intérêt de la chose. Aussi n'écoutant que son courage, le capt'aine sauta-t-il à quai en demandant à l'équipage de lui lancer une amarre. Funeste idée. Privé de son chef tutélaire, la pauvre femme se vit déjà seule sur la barque en perdition, dérivant vers la pleine mer. De fait, volontiers cabot, "La Nef des Fous", s'éloignait du quai. La panique s'empara du nouveau - et temporaire - chef de bord. En poussant de funèbres mais vigoureux "Au secours !", il se mit à faire du tricot avec les amarres au lieu de les balancer sur le quai,

Tout finit quand même par rentrer dans l'ordre et le gros marinero n'avait toujours pas bougé. Continuant à martyriser la caisse qui lui servait de siège, il considérait, en connaisseur, les gesticulations de ces deux énergumènes français.

Les opérations d'apponement terminées, il daigna soulager la pauvre caisse et vint se planter devant "La Nef". Le capt'aine qui, par extraordinaire, devait être dans un de ses bons jours se contenta de lui demander, dans son meilleur Castillan, si la prise d'eau et celle d'électricité étaient ouvertes.

Le primate ne répondit pas et se contenta d'esquisser une affreuse grimace. L'équipage, dont les nerfs craquaient consécutivement au tricotage d'amarre et bien que complètement hermétique à l'idiome de Cervantes, lui lança un vibrant "; Cretino !" qui ne sembla pas atteindre les replis rédhibitoirement épais de son embryon de cortex. Encore une chance, car dans ces cas-là qui doit faire le coup de poing ? Certainement pas l'équipage ! Le capt'aine dont la pression interne atteignait un nombre de bars ³⁵ pas racontables, hésita entre l'implosion immédiate ou le scandale au bureau du port. Bien qu'il faille faire le tour complet du bassin, il choisit pourtant cette deuxième solution. Saint-Pierre était toujours là, les chicots crochés sur son moignon de cigare et l'œil patriotique, jaune et rouge, aux couleurs de la valeureuse Espagne.

Apprenant que le capt'aine voulait avoir affaire au *líder máximo*, au *jefe des jefe* et pas à un quelconque sous-fifre, Saint-Pierre se sentit pâlir de l'auréole.

Poussant son avantage, le capt'aine lui exprima sa façon de penser avec une véhémence qui, certes, palliait un peu les carences de son vocabulaire mais n'aurait su remplacer la verve créatrice qui le saisit, lorsqu'une belle et juste colère l'emporte sur les ailes déployées de sa grandiloquence.

Il faut avouer que rien n'est plus frustrant que la barrière linguistique dans ces cas-là. Entre gens qu'unit une communauté de langage et que rapproche une même culture, tous

³⁴ C'est ainsi que les "voileux" désignent les bateaux à moteur. Cela n'a rien de péjoratif, c'est même affectueux...

³⁵ J'ai toujours préféré le terme de "bar" (c'est plus parlant !) à celui, désormais en vigueur "d'hectopascal".

les coups portent, la plus petite perfidie touche, la moindre vilénie atteint son but, la plus infime bassesse fait mouche.

Si, par malheur, la Tour de Babel se dresse entre les belligérants le charme est rompu. Laminées les subtiles nuances de votre mépris, envolée la façon dont vous prenez l'interlocuteur pour une mazette, intraduisible votre opinion profonde sur les mœurs de ses ascendants directs, inefficaces les malédictions que vous appelez sur sa descendance jusqu'à la quatrième génération : tout ce qui fait le sel et le sérieux d'une algarade réussie lui passe à deux mille pieds au-dessus de la tête et le charme est rompu.

Cependant, le capt'aine parvint tout de même à faire sentir à son interlocuteur ce qu'il pensait, dans les grandes lignes, de lui, de sa marina, ses marineros et de tout le saint frusquin³⁶.

Après quelques minutes d'intense - et sans doute inhabituelle - activité cérébrale, Saint-Pierre se mit à imprimer. Il y avait confusion, le seul, l'unique, le vrai marinero c'était lui, rien que lui ! L'autre ? Sans doute un paisible autochtone prenant le frais sur les quais. De l'eau douce ? Si *señor*, à flots ! De l'électricité ? Bien sûr ! Tous les ampères dont vous aurez besoin ! ¿ *Las duchas* ? (Là, c'est l'équipage qui s'en enquêrait) Juste en face du bateau ! Oui, oui, tout est compris dans le prix.

A part être dans un vrai port, avec des vrais marins, que demander de plus ?

La journée n'était pas terminée pour autant ! Il s'agissait maintenant d'aller récupérer la drisse³⁷ de spi vagabonde qui avait choisi de vivre sa vie en tête de mât. Pour un équipage normalement composé, la manœuvre est tout ce qu'il y a de plus classique. On grée, sur la drisse de Grand-voile, une chaise de calfat qui est une sorte de planche de balançoire, le membre le plus léger de l'équipage, assuré par un winch³⁸, est envoyé en haut du mât par un solide gaillard de la bande et le tour est joué.

Oui, mais dans ce cas précis, pas question d'y expédier l'équipage qui, en plus de sa maladresse et de son incapacité à distinguer une drisse d'une longe de cheval, souffrait d'un vertige chronique, fortement aggravé par le léger et joyeux dandinement du bateau que d'aucuns prennent pour du roulis mais qui n'est, en fait, que la manifestation de sa bonne humeur.

La solution s'imposait d'elle-même : c'était le capt'aine qui allait s'y coller ! Peu soucieux d'opérer une descente beaucoup plus rapide que prévu, ce dernier indiqua à l'équipage, fortement concentré et quelque peu dépassé par le poids de ses responsabilités - et celui du capt'aine - comment garnir convenablement la poupée du winch et laisser filer afin que

³⁶ Le but de cet ouvrage, bientôt couronné par l'Académie Française et dont la haute tenue ne vous aura pas échappé étant d'instruire en distrayant voici, pour briller dans les dîners en ville -et parce que je sais bien que vous aurez la flemme d'aller chercher dans le Littré- l'origine du mot saint frusquin.

Le frusquin est un terme populaire, tombé en archaïsme, pour désigner l'ensemble des biens que quelqu'un possède. Quant au mot "saint" placé devant, il n'a rien que de très ordinaire. Les habitudes dévotes des anciens leur avaient fait placer ce mot devant divers adjectifs ou substantifs sans autre intention que d'en renforcer le sens.

³⁷ Bout' permettant d'affaler ou de hisser une voile.

³⁸ Sorte de cabestan, à une ou deux vitesses, aidant à toutes sortes de manœuvres.

le retour sur le pont, avec la drisse folâtre, s'effectue dans des conditions de confort comparables à celles offertes par MM. Roux et Combaluzier.

L'ascension ne se passa pas trop mal dans la mesure où c'est le capt'aine qui effectua tout le boulot en se hissant dans la mâture à la force des poignets. Arrivé tout en haut, l'équipage lui ayant assuré que tout était OK, il s'assit sur sa chaise de calfat et s'attacha (sage précaution) à ramener à la raison le bout' vagabond. Le maudit cordage était allé se coincer entre le réa et la joue de la poulie et la remettre sur le droit chemin ne fut pas une mince affaire.

Mais on connaît le bouillant caractère du capt'aine et sa légendaire patience vis-à-vis des objets qui résistent : il est comme Jean Yanne et n'entend pas se laisser embêter par une drisse, ni par autre chose d'ailleurs... Bon ! L'opération n'ayant guère traîné, il était maintenant temps de le redescendre. C'est alors que les choses se gâtèrent. L'équipage, dans sa crainte de mal faire et peu soucieux de voir son Seigneur et Maître - on peut rêver, non ? - s'écraser sur le pont, avait poussé la précaution jusqu'à enrôler toute la drisse de Grand-voile supportant le hardi navigateur autour du winch. Le poids du capt'aine aidant, l'embrouillamini du cordage était tel, qu'à côté, le nœud gordien faisait figure d'ouvrage de dame ! Pas très chaud pour voir l'équipage jouer les Alexandre et par là-même redescendre sur le plancher des vaches marines à une vitesse que n'eût pas manqué de réprouver M. Otis, le célèbre concurrent des duettistes nommés plus haut, le capt'aine dut faire appel à de la main d'œuvre extérieure pour le tirer de sa fâcheuse posture. Les occupants du bateau voisin furent donc appelés à la rescousse et après de savantes manœuvres de transfert de drisses qu'il serait fastidieux d'expliquer ici, le capt'aine fut redescendu, la drisse de Grand-voile dé-nœud-gordianisée et ramenée à son point d'attente, les voisins remerciés et dûment abreuvés et l'équipage toisé d'un œil sévère mais juste...

Pour se remettre de cette journée de sport et de plein air, le capt'aine et l'équipage, après avoir capelé leur tenue numéro 1³⁹, décidèrent d'aller passer une folle nuit en ville (faut tout de même bien jouer les touristes de temps à autre, non ?).

Abus de spiritueux, vieux reste de roulis de la traversée ? Toujours est-il que l'équipage, étarqué à bloc⁴⁰, rata la passerelle et disparut, avec un plouf retentissant, dans les eaux glauques du port. En pensant que la pauvre femme nageait avec à peu près autant de grâce qu'une enclume, le capt'aine sentit un début d'inquiétude l'étreindre mais n'eut pas le temps de se livrer à une introspection complète car la suite frôla l'indescriptible. On aurait dit un film avec De Funès (le Petit Baigneur, par exemple...). L'équipage qui, en vertu du principe d'Archimède, venait de refaire une courte apparition à la surface, enlaçait un parre-battage⁴¹ avec une tendresse qu'il avait rarement manifestée au capt'aine et, paraphrasant Harpagon, gueulait comme trente-six putois en gésine : "Ma pochette, ma pochette !".

³⁹ Langage de marin : revêtir sa tenue de sortie.

⁴⁰ Langage de marin : tiré à quatre épingles. Par analogie avec une voile bien bordée.

⁴¹ Boudins de caoutchouc ou de plastique que l'on dispose contre les flancs du bateau pour le protéger du frottement du quai ou d'un autre bateau. Peut à l'occasion servir de flotteur.

Un des équipages s'est obstiné, pendant toute une croisière, à appeler cela des "barbottages".

Le capt'aine tirait par les cheveux, un Espagnol, attiré par le vacarme, saisit un bras, un Allemand l'autre et, grâce à l'Union Européenne, l'équipage fut extrait du bouillon, serrant convulsivement la dragonne de sa fameuse pochette. Quant à la pochette elle-même, elle reposait par six mètres de fond, dans les eaux boueuses du port, le poids des pesetas l'ayant fait couler à pic.

Hilare, l'équipage était secoué d'une inextinguible crise de rigolade ; vraisemblablement la réaction nerveuse. Une fois en ville, après s'être changé de pied en capt'aine, l'équipage se sentit comme un goût de vase dans la bouche. Dame ; quand on connaît la propreté des eaux du porc, on peut comprendre.

Seul, un gin-tonic bien tassé, suivi d'un copieux *arroz marinéro*⁴², bien "arrozé" parvinrent à lui rendre la vie à peu près comestible.

Au cours de ce repas, le capt'aine toujours avide de culture ne manqua pas de parfaire son éducation œnologique internationale : avec sa légendaire amabilité, le capt'aine avait eu l'outrecuidance de suggérer que le vin sentait un tantinet le bouchon. Sans se démonter le gargotier lui avait expliqué que c'était tout à fait normal étant donné la manière dont on stockait le vin dans ce pays, c'est-à-dire la tête en bas, pour qu'il s'imprègne bien du goût du liège. Vaincu par d'aussi étranges coutumes le capt'aine n'avait pu qu'opiner du chef et boire la piquette.

A la marina, la nuit fut très agitée. Alors que tout dormait à bord de "La Nef", solidement amarrée au quai, les cieux décidèrent d'offrir au capt'aine, dont c'était l'anniversaire, un de ces bals musette qui compte dans la vie d'un homme.

Un énorme coup de vent commença par soulever le bateau sur place, et l'envoyer dinguer contre le quai. La pauvre "La Nef" n'eut pas le temps de se remettre de ses émotions qu'elle était déjà littéralement bombardée de grêlons de la taille d'une belle noix. Le spectacle était terrible : le ciel fuligineux, la mer labourée par la grêle, le vent hurlant dans les haubans, le courant s'éteignant brusquement sur toute la ville. De l'intérieur du cockpit, le capt'aine couvait avec inquiétude son taud⁴³, resté en position ouverte, mais n'osait sortir de peur de se faire assommer, tandis que l'équipage complètement ahuri, réveillé en fanfare, ramassait les glaçons qui ricochaient dans le carré.

Le bombardement dura un bon quart d'heure et lorsqu'enfin, le capt'aine put sortir pour replier la toile il piétinait dans dix bons centimètres de glaçons qui n'avaient pu fondre au fond du cockpit. Vu le prix de la glace à rafraîchir, dans ces contrées, c'était certainement l'orage le plus dispendieux de l'année. Sans compter que le capt'aine sorti pieds-nus risquait d'attraper des engelures comme le premier alpiniste venu !

A propos d'alpiniste, l'équipage, qui ressentait le contrecoup de son bain forcé passa le reste de la nuit à délirer sur sa couchette en rêvant de remontées mécaniques et de télé-skis.

⁴² Riz à la marinière.

⁴³ Toile ou capote tendue au dessus du cockpit pour le protéger du soleil... ou de la pluie.

Les jours heureux n'ont pas d'histoire, c'est bien connu et l'équipage put reprendre forces et espoir en profitant de quelques jours d'escale dans "l'Île des Pins". Farniente, tourisme, bronzage, trempette et bombance : ces activités étaient manifestement plus conformes à sa conception des vacances que ces gesticulations insensées sur ce bazar toujours en mouvement et dont on ne savait jamais quel mauvais coup il vous mijotait.

Sa félicité allait être de courte durée. Incapable de tenir en place, le capt'aine, impitoyable Hannibal, ne tarda pas à écourter ces délices de Capoue en décidant de remettre le cap sur Majorque.

Une fois n'est pas coutume, le vent était clément, la mer plutôt somnolente et tandis que, sous pilote, le bateau traçait son petit bonhomme de route, le capt'aine et l'équipage se cultivaient à l'avant, à l'ombre du génois, en se plongeant dans de saines et philosophiques lectures. *Bouge ton pied, que je voie la mer* du cher San Antonio pour le maître à bord tandis qu'un vieux Point de Vue, Images du Monde faisait les délices de l'équipage. Pas pour longtemps puisque ce dernier, travaillé par sa diurèse -Ah, ça ! la sangria quand on n'a pas d'entraînement ! - et peu soucieux d'utiliser les stroumphs du bord, incommodes en navigation, pensa avoir trouvé un endroit propice (si l'on ose écrire...) en utilisant, pour soulager sa conscience, l'échelle de bains repliée sur le tableau arrière.

C'est malheureusement pendant qu'il se livrait à cette distraction saine et peu coûteuse que la tragédie se noua et que l'échelle se dénoua. Le traître appareil, mal fixé - le capt'aine a toujours prétendu que c'était l'œuvre de l'équipage, mais moi qui vois tout, je connais le responsable - obéit sottement aux lois de la pesanteur, bascula vers l'arrière et se débarrassa de l'équipage qui se retrouva, en peu glorieuse posture, barbotant dans la grande Bleue, les lunettes vissées sur le nez et bramant comme un cerf.

Intempestivement rendu à l'état de navigateur solitaire, le capt'aine se précipita à l'arrière, se fracassant au passage le genou sur on ne sait quoi et repêcha le petit baigneur qui n'en menait pas large.

Il n'était pas besoin d'être grand clerc, ni même ange-comptable pour imaginer, en voyant l'œil charbonneux de l'ex-naufagée, quelles sombres pensées roulaient sous son crâne. Il y aurait eu des suspicions d'assassinat et des envies de meurtre que je n'en aurais pas été autrement surpris.

Comme si cela ne suffisait pas pour la journée, l'arrivée sur Majorque s'accompagna d'un violent orage : la pluie tombait si fort que l'on aurait dit de la grêle et qu'elle aplatissait la mer. La côte, pourtant toute proche avait disparu, tout était blanc, cotonneux. Une terrible poche d'eau ne tarda pas à se former dans le pli formé par le ris⁴⁴ de la grand-voile. Outre le fait qu'elle dégoulinait en cascade sur la tête de l'équipage qui, vu le degré d'humidité ambiant, n'avait même pas l'idée de se reculer d'un mètre, elle risquait de déséquilibrer le bateau sous une forte rafale, toujours à craindre.

⁴⁴ En cas de vent fort, on diminue la surface de la GV en la repliant sur la bôme, un espar qui permet d'orienter la voile. C'est la prise de ris.

Infatigable travailleur de la mer le capt'aine résolut de prendre le problème et la grand-voile à bras le corps. Immédiatement cinquante litres d'eau lui dégringolèrent dans le pantalon. Pestant et jurant qu'il ne prendrait pas de douche le soir, il se remit à la barre.

Peu soucieux de relâcher à Palma, en pleine civilisation, le capt'aine avait jeté son dévolu sur le petit port de Santa Marcia, beaucoup plus tranquille et qui avait, en outre, l'avantage de les rapprocher de l'île de Cabrera, où le capt'aine comptait passer quelques jours de repos bien gagnés.

Pour être tranquille, c'était tranquille ! Pas âme qui vive dans ce port ! Même le restaurant du Club Nautique n'avait pas dû servir un seul repas depuis la dernière régata organisée en l'honneur d'Alphonse XIII. Rompant le silence, un flot de musique arriva soudain de l'hôtel qui se trouvait à l'opposé de la baie. Qui donc avait prétendu qu'il n'y avait pas d'animation ? C'était un bal, avec orchestre typico, sangria et mantilles...

Piqués par on ne sait quelle mouche ibérique et incompréhensiblement saisis par *la saturday night fever*, le capt'aine et l'équipage, pour une fois d'accord sur le choix des réjouissances, se mirent en tenue pour aller guincher. Le plus simple pour s'éviter une marche nocturne était d'utiliser l'annexe et de traverser le vaste plan d'eau : le capt'aine, en homme avisé, fit préparer deux épaisses serviettes éponge afin de protéger leur séant respectif de l'humidité nocturne. Là où il se montra nettement moins avisé c'est en les déposant sur une chaise de la terrasse du débarcadère, ajoutant finement

- Bah, elles sont jaunes comme la chaise ; bien malin qui va les voir.

Il ne faut jamais sous-estimer le vice des autochtones, voilà comment on s'enrhume en rentrant le soir sur son annexe...

A l'hôtel, c'était du délire. Un groupe de vacanciers, qui venait de "tirer" leur semaine de congés, s'apprêtait à repartir vers leur Plat Pays. Ça tenait le milieu entre la kermesse flamande et un tableau de Goya (Espagne oblige) revus et corrigés par le crayon en folie du regretté Dubout.

Une petite boulotte, montée sur des ressorts, tentait d'harponner un grand ventripotent ; une grande haquenée, plus tellement juvénile, chaussée de talons si hauts qu'ils lui faisaient remonter les mollets jusque sous les rotules, flirtait outrageusement avec un gros métèque olivâtre dont les cheveux gras-mouillés formaient de petites queues de canard dans le cou ; une chlorotique vierge-sage-mais-qui-n'entend-pas-le-rester tentait le tout pour le tout en faisant du rentre-dedans à un grand dadais dont la tignasse couleur incendie de forêt évoquait irrésistiblement le feu de plancher qui avait raccourci de quinze bons centimètres son pantalon, lequel n'avait jamais dû être présenté à son veston, puisque, manifestement, ces deux là ne sortaient pas du même fripier...

Un peu interloqués mais saisis par l'ambiance survoltée le capt'aine et son équipage (lequel était, je le rappelle pour lever toute équivoque, de sexe strictement féminin, tendance hautement comestible) se laissèrent aller à une langoureuse série de slows et après

avoir tiré leur révérence à la brillante assemblée, rejoignirent leur bord en annexe, les idées au frais subséquemment à l'absence des serviettes.

Aller faire les fous au bal c'est une chose , mais le matin, il n'y a plus personne et ce n'est que tard dans la matinée que le duo infernal quitta Santa Marcia pour l'île de Cabrera, au sud de Majorque.

Cabrera était alors une île militaire où, en principe, un laissez-passer des autorités de Barcelone était nécessaire pour débarquer. En fait, les trois quarts du temps, seuls quelques colons cultivaient deux ou trois arpents de terre et tenaient une cantina qui n'avait de *militar* que le nom. A la belle saison, cet honorable estanco débitait, fort pacifiquement, du *chorizo* en tranches et de la *cerveza* aux plaisanciers de passage. Aller à terre n'était donc pas un problème et les Français qui débarquaient en ce lieu superbe se faisaient un devoir de rendre visite au très discret monument, perdu dans la végétation, qui rappelle le calvaire de plusieurs milliers de grognards, faits prisonniers par les Espagnols, à la suite de la capitulation du général Dupont de l'Etang, lors de la bataille de Bailèn, en 1808. Ils furent déportés à Cabrera jusqu'en 1813, dans des conditions si atroces que bien peu survécurent.

Quant aux plaisanciers les plus courageux, ils ne manquaient pas de s'aventurer jusqu'au phare du cap Lebech, par un superbe chemin de chèvre (cinq kilomètres aller, cinq kilomètres retour), surplombant de vertigineux à-pic au fond desquels la mer venait briser, en parure violette frangée de dentelle blanche et mousseuse.

Seuls de minuscules lézards noirs, qui sont les principaux locataires de l'île, petits dragons timides et omniprésents, faisaient un brin de conduite au visiteur enivré de solitude, de beauté et du capiteux parfum de la terre et de la végétation surchauffée.

Autre temps, autres mœurs ! Aujourd'hui Cabrera est devenu patrimoine mondial de l'Unesco. Le mouillage et la plongée y sont interdits ; pour avoir le triste privilège de s'amarrer (deux jours maximum) aux bouées numérotées qui quadrillent la baie, il faut retenir sa place plusieurs semaines à l'avance. Voulez-vous débarquer ? L'opération se fera sous la conduite d'un guide qui vous encadrera sur des chemins vaguement forestiers mais dûment balisés. Finis les délicieux musardages, nez au vent et sens en fête. En rang, braves touristes et surtout ne soyez pas en retard pour le début du "circuit" !

Nous n'irons plus au bois ... Nous n'irons plus à Cabrera.

Foin des raffinements de la civilisation à cette époque bénie du pré-néolithique : familier des lieux, le capt'aine au terme d'une belle manœuvre à la voile eut tôt fait de mouiller bien à l'abri, près d'une petite piscine naturelle et des champs de figuiers, en pleine maturité à cette saison (un peu comme le capt'aine aujourd'hui).

A propos de manœuvres, avaient lieu, précisément, celles de l'Armée espagnole. Avec un peu d'imagination, on se serait cru dans une république africaine, lors de la révolution mensuelle. Du bateau, on pouvait voir les bidasses fourmiller dans l'île, en remplacement

des lézards ; entendre les camions ferrailer sur les mauvaises routes et même observer quelques canons de campagne, plantés aux endroits supposés stratégiques.

Depuis mon premier CAS, trop tôt ravi à mon affection par les spadassins de Wenceslas, je garde un certain a priori vis-à-vis de la gente soldatesque et ce ne sont pas les deux ou trois traine-sabre dont il m'a fallu tenir la comptabilité qui ont pu faire varier ma "religion" sur la question. Mais ça, c'est tout le capt'aine : cet homme-là a le don d'aller se fourrer, en toute candeur, dans d'invraisemblables situations.

Pour l'heure, je le sentais tout de même un peu perplexe et après un délicieux bain, il entreprit, à grand renfort de boissons revigorantes sinon hygiéniques, de se forger une règle de conduite pour le lendemain, tandis qu'indifférentes et superbes s'allumaient les étoiles qui en avaient vu bien d'autres.

Le lendemain, dès l'aube, "à l'heure où blanchit la campagne" du côté de Villequier, la fête battait son plein autour du bateau. Plongeurs de combat soufflant comme des baleines, mouvements de troupe, ferraillement des camions, vrombissement des pales d'hélico passant à toucher le mât : c'était *Apocalypse Now*. A se demander comment ils avaient pu laisser un voilier de plaisance, étranger de surcroît, mouiller en plein milieu de leur cour de récréation.

Dans la matinée, curieux moi aussi d'en savoir plus, j'accompagnais le capt'aine et l'équipage à terre. A la *cantina*, le banc et l'arrière banc des sous-off. s'activait à se faire bronzer de l'intérieur en lampant des Martini de déménageur. Ça ne rata pas ! Le capt'aine qui ferait la causette à "un chien avec un chapeau", trinqua, au bout de cinq minutes, avec une sorte d'adjudant, particulièrement liant et, semble-t-il, peu à cheval sur le secret défense puisqu'il révéla que le surlendemain, ils allaient tirer, pour de vrai, au canon à travers la baie, que ça allait être grandiose et qu'il fallait absolument rester pour voir ça.

Excellente idée ! Le capt'aine s'imaginait déjà rédigeant son rapport d'avaries pour son assurance, mentionnant un mât fracassé par un obus de 75. Cela ferait tout de même désordre ! Quoiqu'il en soit, toujours civil, surtout avec les militaires, le capt'aine invita l'Ibère à galons à venir (re)prendre l'apéritif à bord. Sur le coup de treize heures, il irait donc, personnellement, chercher son invité en annexe et le conduirait au bateau avec tous les honneurs dus à son grade.

L'exactitude militaire ne doit pas être de mise dans l'Armée espagnole, car à quatorze heures, le capt'aine las d'attendre au débarcadère et d'avoir gaspillé pour rien les quelques litres d'essence qui lui restaient pour le moteur hors-bord, retourna à son bord en grommelant des choses absolument intraduisibles.

C'est au moment béni de la sieste que des appels retentirent : notre adjudant, flanqué d'un commensal se présenta à bord. Trempés comme des soupes, ils avaient traversé toute la baie sur un canot gonflable, du type de ceux que l'on peut gagner en cadeau dans les stations-service : pareil effort méritait que l'on passe l'éponge (mouillés comme ils étaient, ça ne pouvait leur faire que du bien !) sur leur retard et ils furent conviés à bord tandis que l'équipage, déjà paré pour la méridienne, se reloquait à la hâte.

Présentations, salamalecs, urbanités, spirituosités et banalités se prolongèrent bien avant dans la *tarde*⁴⁵ et les deux gradés reprirent leur canot' Fina⁴⁶ pour une traversée qui n'avait rien à voir avec l'orthodromie⁴⁷ et sur la promesse formelle de se retrouver dans la soirée, après le bain, pour y boire le verre de l'amitié qu'ils tenaient absolument à offrir...

Est-il utile d'ajouter que nous poireautâmes près de la plage (J'étais venu aussi, juste pour surveiller) ? Pas trop tout même : *non bis in idem*⁴⁸.

Pour se remettre de ce lapin⁴⁹ à l'espagnol, une paella en boîte, puis quelques gin-citron et, le citron venant à faire défaut⁵⁰, quelques gin-orange, remirent un peu de "bôme" au cœur des deux navigateurs et tandis que la nuit descendait, le vent montait. La nuit serait rude ; le vent qui soufflait en courtes et brutales rafales faisait gigoter le bateau au bout de sa chaîne tandis que l'équipage, qui avait trop forcé sur les boissons auxquelles elle n'était pas habituée, voyait des soldats partout. Fantasma, peut-être ?

Chouette journée pour la navigation de plaisance ! Dès le départ de Cabrera un vent debout assez fort, combiné à une mer courte et hachée rinçait généreusement le bateau et transformait, sous l'effet du sel et du soleil, le skipper en kipper⁵¹. On imagine donc le soulagement général en apercevant, après dix heures de ce régime, l'entrée de Puerto Antraix.

Ah, une bonne nuit de repos, bien amarré à un quai immobile ! Ce brave moteur, qui s'était reposé toute la sainte journée et qui, depuis Ibiza avait recouvré la santé, allait y conduire le bateau et sa cargaison de harengs en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire.

C'était sans compter sur la malignité du sort : à l'entrée du chenal, cette saleté de moteur cala et refusa tout service. Comme on s'en doute, le vent était faiblard, car tombé avec la nuit, et soufflait exactement dans l'axe du bateau. Le capt'aine ne tergiversa pas, mouilla, gonfla l'annexe, descendit le hors-bord et, digne émule de Gabin, joua *Remorques* pour tirer le bateau à l'abri et remouiller dans la rade. Adieu, quai immobile ! Par chance, l'endroit était calme, sauf par moment où il semblait parcouru d'un grand frisson, comme si

⁴⁵ L'après-midi.

⁴⁶ Il me semble que c'est cette marque d'essence qui distribuait, il y a quelques années, des canot' gonflables. En tous cas, ce n'est pas ELF; chez eux ils seraient plutôt spécialisés dans les frégates...

⁴⁷ En gros, tracé d'une route de navigation en ligne droite.

⁴⁸ Ce que l'on pourrait traduire, assez librement, par " on ne va pas, tout de même, faire deux fois la même c...ie

⁴⁹ Le lapin, dont par ailleurs il ne faut jamais évoquer le nom sur un bateau sous peine de déclencher les pires catastrophes, est aussi un plat très prisé en Espagne et notamment en Catalogne.

⁵⁰ **Note de Népomucène** : Comme moi, sans doute vous êtes horrifié par la quantité de boissons variées que cet homme-là peut ingurgiter. Quand je pense qu'il a le fier culot de me prêter une légère inclination vers la boisson, à qui la faute ? Je suis peut-être un ange, mais pas un saint ! D'ailleurs, rassurez-vous , il s'est acheté - à prix d'or - une conduite et irait même jusqu'à faire partie d'une ligue de Tempérance. C'est vrai que depuis, il est beaucoup moins rigolo.

⁵¹ Hareng fumé et salé.

le cochon qui sommeille dans chaque port se réveillait et s'ébrouait pour se débarrasser de tous ces bateaux qui lui chatouillaient l'échine.

A chaque navigation suffit sa peine. Demain il serait bien temps de voir ce que cette faille⁵² mécanique avait dans le ventre. Rien de bien grave, rien à voir avec les problèmes de surchauffe précédents. Vraisemblablement, une saleté dans le fuel...

La matinée durant, le capt'aine plongeait dans les entrailles de la bête puante, le manuel d'entretien d'une main, la clé à molette de l'autre. En vain pompa-t-il, purgea-t-il, pesta-t-il : rien ne marchait. Il allait falloir se rabattre sur l'homme de lard⁵³ puisque, par chance, cette aimable bourgade était pourvue d'un *mecanico* qui arborait fièrement (et peut-être abusivement) le panonceau Volvo.

Flairant la bonne affaire, le *mecanico* consentit à prendre place dans l'annexe, embarquant armes et bagages, caisse à outils et chiffons graisseux et s'installa en face de l'équipage qui demeura hypnotisé comme un lapin nain devant un boa constricteur. Enfin, un boa, faut tout de même pas exagérer ! En fait, c'étaient les attributs virils et hispaniques du gars qui lui faisaient aimablement coucou par l'entrebâillement de son bermuda avachi. L'oiseau Béliou⁵⁴ prenait l'air en toute innocence. Déjà que l'équipage le trouvait beau...avant !

L'exhibitionniste sans le savoir, qui ressemblait comme un frère au chanteur Enrico Macias et qui devait être à peu près aussi compétent que ce dernier en motorisation, se pencha à son tour sur le malade. En vain pompa-t-il, purgea-t-il, pesta-t-il (en espagnol, cette fois) : rien ne marchait. Il allait falloir s'amarrer face à sa louche officine et se rabattre sur l'homme de l'art, catégorie supérieure.

Arriver à la voile jusqu'au quai n'était pas une sinécure dans ce parking à bateaux mais le capt'aine s'en tira sans trop de mal... et la coque était solide !

Après consultation téléphonique des aruspices⁵⁵ de Palma, il apparut que c'était la pompe à injection, *la bumba de inyección*, qui serait la cause du mal.

- Y'a pas, faut la démonter et l'envoyer à la capitale pour une "réparation" en atelier. Seulement, *señor*, trop tard pour faire cela ce soir, demain samedi on ne travaille pas, malheureusement lundi nous faisons le pont parce que mardi c'est la fête. Cela nous amène à mercredi et nous vous la remontons, tout bien, jeudi.

⁵² Langage de marin : cette fichue mécanique.

⁵³ Le mécanicien, que l'équipage trouvait "plutôt beau gars" était en fait assez rondouillard..

⁵⁴ Empruntons à l'excellent ouvrage de Pierre Sizaire "*Le parler matelot*", la définition de ce drôle d'oiseau.

"L'oiseau Béliou, qui n'est pas d'ici ni d'ailleurs, qui n'a qu'un seul œil et un bec démesuré au bout d'un long cou, ce farouche oiseau qui semait la terreur et qui avait provoqué tant de ravages n'était autre, dans le vert langage du cap-hornier, que le principal attribut de sa virilité."

⁵⁵ Dans la Rome Ancienne, devin qui interprétait la volonté des dieux en lisant dans les entrailles.

Pas de ça Lisette ! L'équipage, qui n'avait qu'une hâte, celle de redosser au plus vite son uniforme d'hôtesse de l'air pour surtout ne plus jamais le troquer contre un ciré, se récria qu'elle travaillait le mardi suivant. Le capt'aine, lui, se souvint vaguement qu'il était appointé par un grand quotidien régional et que même si le statut de journaliste semblait plus souple que celui d'hôtesse, il serait de bon ton qu'il se pointât au canard dans la semaine pour une visite de courtoisie à son rédac-chef.

C'était décidé ! A l'instar de ses glorieux ancêtres, Vasco de Gama, Christophe Colomb, Amerigo Vespucci, Albert Dupont, Pierre Durand et tant d'autres, le capt'aine allait rentrer uniquement à la voile à Saint-Cyprien, pour confier sa mécanique aux mains expertes et au dessus de tout soupçon des agents officiels et français de chez Volvo. Cocorico !

Enrico Macias fut donc prié d'aller se rhabiller correctement et renvoyé à son week-end, son pont, sa fête, au diable et à son train.

Franchement cacateuse la météo du lendemain. Ce n'était pas un temps à entreprendre une traversée. C'était aussi l'avis de l'équipage, étrangement détaché et qui semblait bien mijoter un coup tordu.

Pour ce qui est des coups tordus, j'en connais un rayon puisque, vous en souvenez-vous peut-être, Monsieur de Jarnac fut un de mes CAS. En l'espèce, j'avais la nette impression que cette femme-là, dans l'état où l'avait mise cette croisière, était en passe d'en remonter à m'sieur le baron en personne.

Dans la soirée, un bateau français, loué par quatre carabins, s'amarra à côté de "La Nef des Fous". Ça ne rata pas : il vinrent prendre un verre à bord. Ensuite, le capt'aine, traînant l'équipage, alla prendre l'apéro chez eux. Comme ils étaient du sud-ouest, les confits, les gésiers, les flacons de Cahors et de Bergerac ne tardèrent pas à sortir des équipets⁵⁶. Après ces monstrueuses agapes, le capt'aine, en parfait gentleman, n'entendit pas être en reste : tout le monde retourna à son bord pour quelques ti'punch digestifs et stomachaux. Cette assemblée devait faire un fameux tapage, car les Suisses du bateau voisin, sans doute vexés de ne pas être de la fête, se mirent en devoir d'agonir ces infréquentables Français, sous le fallacieux prétexte qu'il était deux heures du matin et qu'ils souhaitaient dormir en paix.

Il faut bien admettre que la vaillante Armada française tenait une cuite "carabinée" et sans souci des incidents diplomatiques possibles, elle envoya au bain la marine suisse.

La petite fête se termina dans un certain flottement. Le capt'aine, noir comme toute la Pologne, assis sur un plot d'amarrage, pleurait sa jeunesse enfuie⁵⁷ et confiait ses déboires (façon de parler) à un chien qui n'était même pas Andalou mais Catalan et qui, vraisemblablement, ne comprenait pas un traître mot de français. L'équipage, abominablement

⁵⁶ Placards.

⁵⁷ A vingt-neuf ans ! Si ce n'est pas malheureux !

gris, se préparait un dernier punch en y faisant macérer - pourquoi pas ? - l'ouvre-boîtes et reprochait amèrement au capt'aine de ne pas se soucier de lui.

Pendant ce temps, le vent soufflait et le drapeau noir flottait sur la marmite !

Le dimanche, la météo ne s'améliorait pas et il n'était toujours pas question de traverser. "C'est la sagesse même, affirmait l'équipage". Curieux pour quelqu'un qui devait absolument travailler le mardi.

Le lundi matin que le Machiavel en jupons dévoila ses batteries en demandant, tout sucre tout miel, au capt'aine de la conduire à Palma pour qu'elle puisse rentrer en avion ; d'autant plus qu'en tant que PN⁵⁸ cela ne lui coûterait quasiment rien. Les souris quittaient le navire ! On ne pouvait décemment pas lui en vouloir : le quotidien d'une croisière à la voile, surtout dirigée par qui vous savez, n'a qu'un très lointain rapport avec une croisière sur le Mermoz.

Encore une de perdue pour la navigation.

Sensible comme il est, le capt'aine éprouva le besoin de se consoler de cette trahison avec une langouste (grillée, pas de méprise !) dans le meilleur restaurant de Palma et, confiant en sa bonne étoile, regagna son bord pour y attendre soit un créneau météo favorable, soit la suite de événements.

Le mercredi matin, Eole était toujours en colère et le capt'aine décida de remettre son âme, qui, on le sait, est loin d'avoir l'éclat du neuf, son sort et son moteur entre les mains des mécaniciens locaux.

A peine l'aurore aux doigts de rose, chère à la vieille barbe homérique, avait-elle effleuré les cimes montagneuses qui ceinturent la baie, qu'il se mit en quête d'Enrico Macias. Tout de suite après la sieste, notre homme tenta de démonter la pompe d'injection qui n'entendait pas céder à ses injonctions. Le cas devenait sérieux et nécessitait, *mañana* bien sûr, l'intervention de son homologue de Palma.

Effectivement, le lendemain matin, ils étaient tous deux à pied d'œuvre mais la pompe, pressant sans doute qu'on allait lui faire subir les derniers outrages, refusait, avec des pudeurs de Levantine, de sortir de son logement.

Si tu ne vas pas à Lagardère... Il allait donc falloir déposer le moteur.

⁵⁸ PN : Personnel Navigant

A ce moment de l'histoire, le capt'aine aurait dû renvoyer tout ce petit monde à ses études de mécanique. Il était encore jeune et confiant, cela passe avec l'âge... Quant à moi, je ne pouvais pas intervenir...

Poussant, tirant, ahanant, vidant toute la réserve de bière du capt'aine, les deux hommes parvinrent simultanément : à sortir le moteur pour déposer ses deux cents kilos au beau milieu du carré (aïe ! le plancher) ; à fusiller deux Silentblocs⁵⁹ et à arracher l'arrivée de fuel qui se répandit dans les fonds, sous le chaud soleil de Majorque, glougloutant joyeusement, le temps de trouver le robinet d'arrêt.

Dépassé par les événements, le capt'aine abandonna lâchement son bateau aux mains de ses tortionnaires et se réfugia à l'hôtel. Pour le coup les deux galapiats s'en donnèrent à cœur joie, se servant des tiroirs de la commode pour y stocker des pièces graisseuses et innommables ou, même, dessinant des schémas sur le gel-coat blanc du pont avec leur doigt maculé de cambouis en guise de pointe Bic⁶⁰.

Enfin la *bumba de inyección* récalcitrante fut arrachée des tripes fumantes du moteur supplicé et le chef *mecanico*, la serrant amoureusement contre son cœur, l'emporta à Palma pour lui faire Dieu sait quoi. Strictement rien, peut-être...

Le lendemain, la pompe était de retour, remontée sur le moteur, le moteur remonté sur des Silentblocs tout neufs, le capt'aine remonté sur son bateau et après une sérieuse séance de nettoyage, la toile était envoyée, à vingt-deux heures, en direction de la mère patrie.

Le vent était bon et toute la nuit le bateau tailla la route. Au petit matin que la brise mollit mais qu'à cela ne tienne : maintenant que le bateau avait un moteur tout neuf (du moins si l'on en jugeait par le montant de la facture) ce dernier allait pouvoir travailler quelques heures en attendant le retour d'Eole.

C'eût été trop banal ! Après un tout petit quart d'heure, la température se mit à monter brusquement (il y avait longtemps !) et une épaisse fumée envahit le compartiment moteur. Le capt'aine n'eut que le temps de stopper les machines avant que n'explose tout le damné bazar. Encore, cette explosion n'aurait rien été, comparée à la colère qui envahit mon CAS. Franchement, je n'ai pas eu le cœur de la lui comptabiliser, en dépit même des horribles jurons qu'il litanisait comme une cocotte-minute laisse fuser sa vapeur.

Depuis quelques jours il se demandait si, par hasard, on ne le menait pas un peu ...en bateau. Il était fixé !

Le continent était plus proche que Majorque. Qu'importe le capt'aine poussa la barre à 180° et remonta au près⁶¹, dans un temps de demoiselle, sur Puerto Andraitx. Mâchoires serrées, il ruminait de terribles projets de vengeance et imaginait d'ingénieux supplices,

⁵⁹ Gros tampons en caoutchouc durci qui supportent le moteur et amortissent les vibrations.

⁶⁰ Rigoureusement authentique, comme tout cet épisode (et les autres d'ailleurs).

⁶¹ Contre le vent.

réunissant dans une même bassine, de l'huile de moteur bouillante et des postérieurs de mécaniciens majorquins.

Le dimanche matin, il ralliait enfin la case départ, devant l'officine Volvo. Evidemment c'était fermé, mais la chance - ou la malchance, suivant le côté où l'on se place - voulut qu'Enrico Macias, la conscience en paix et rasé de fais, baguenaudât sur les quais. En dépit de ses habits du dimanche, il fut réquisitionné et ramené à bord, toutes affaires cessantes. Comprenant qu'il jouait avec sa santé, voire même avec l'intégrité de sa dentition, il plongea sans enthousiasme excessif dans le moteur - il connaissait le chemin - et ne tarda pas à rendre son diagnostic. C'était l'échappement. La cloche était fêlée (c'était triste comme du Baudelaire).

- Et qui qu'a cassé la machine à vapeur en remontant l'échappement ? Ce n'est tout de même pas ma sœur ou le fait du hasard ?

- ¡ Cela n'a rien à voir avec la *bumba de inyección* !

- Cela a tellement à voir que je commence à en avoir ras le pompon (de marin) qu'on me prenne pour un *americano*, que je vais faire un procès, écrire à l'ambassade d'Espagne, à l'Office du Tourisme, à Sa Sainteté le Pape ou mieux encore, puisque je suis journaliste, je m'en vais vous pondre une série d'articles incendiaires sur les honteux filous qui mangent la laine sur le dos des infortunés touristes. Maintenant, vous allez me réparer fissa tout ce b..azar et je ne paierai pas un traître maravédis de plus !

Ainsi parla le capt'aine.

Devant cette avalanche de paroles verbales, Macias, pas taillé pour la course, s'esbigna en assurant que, demain, on allait, selon le souhait du *señor*, réparer tout cela.

Il n'importe, le capt'aine commençait à éprouver un certain sentiment de découragement et, pour un peu, se serait pris pour ce benêt d'Ulysse, retenu à Aiaïé⁶² par la nymphe Circé. Et encore, bien que cette dernière, légèrement espiègle, eût transformé tous ses compagnons en pourceaux, elle était, s'il faut en croire Homère, avenante de sa personne, propre sur elle et partageuse quant à sa couche.

Nulle nymphe pour la couche froide et vide du capt'aine ! L'équipage avait déserté, le capt'aine était seul face à son moteur : pour se remonter il m'invita à déguster une succulente caldereta⁶³, ce à quoi je souscrivis volontiers : pour être ange on n'en est pas moins gastronome.

⁶² Aujourd'hui cap Circeo, rattaché au sud des Marais Pontin en Italie. A mi-chemin entre Rome et Naples.

Tout de même, quand on sait que Troie se trouvait sur la côte Turque, tout près du détroit des Dardanelles et qu'Ithaque fait partie des Iles Ioniennes; plutôt que de faire de la tapisserie, Pénélope eût été plus avisée de se demander ce que fabriquait son mari sur la côte ouest de l'Italie. Pas étonnant qu'il ait mis neuf ans pour rentrer...

⁶³ Délicieuse bouillabaisse, à l'origine menorcaine, à base unique de langouste. Ça se laisse manger...

Le lendemain (air connu), retour du mécanicien arborant un sourire un peu crispé face à cet excité de *francés*. C'était entendu, on allait changer l'échappement mais, car comme de juste il y avait un mais, la cloche fêlée était d'un modèle canadien (logique, le bateau était Hollandais) avec sortie d'échappement sur l'arrière. Il suffirait tout juste de reboucher le trou de l'arrière, d'en percer un sur le côté et d'installer un échappement dûment conforme aux normes européennes.

- Et puis quoi encore ? Que l'on branche un simple tuyau sans silencieux et l'on avisera en France.

- *Claro que si. Pero lé tuyo c'est oune especial...*

- Ça va, j'ai compris, *mañana*.

En pensant à son rédac-chef, à peu près aussi câlin qu'un tigre du Bengale souffrant d'une otite, le capt'aine vit s'avancer à grands pas le spectre hideux du chômage mais parvint à rester stoïque.

Mardi matin, l'empereur, sa femme et le petit mécanicien étaient de retour, le tuyau en bandoulière.

- *¡ Aye, caramba ! Le tuyo especial, il est trop court et pas du bon diamètre.*

Comme dans les dessins animés, le capt'aine animé de desseins meurtriers, trépignait, hurlait et foulait aux pieds le tuyau inadéquat que le *mecanico*, désesparé, tentait de lui soustraire afin de pouvoir le refourguer à une autre victime.

- *¡ Calme, hombre, calme !*

C'est tout ce qu'il savait répéter tout en se demandant s'il n'allait pas se reconvertir dans l'agriculture, à l'intérieur des terres ; la fréquentation des touristes devenant par trop risquée.

Encore un autre lendemain : le canard était toujours vivant, le tuyau enfin du bon diamètre et le capt'aine en mesure de tailler la route vers son port d'attache.

Après vingt-quatre heures de navigation sans histoire, le vent qui s'était maintenu d'est une bonne partie de la traversée trouva malin de faiblir à l'approche des côtes et de virer nord-nord est. Bon allez, un petit coup de moteur ne ferait de mal à personne !

La mécanique sollicitée démarra avec une suspecte bonne volonté et l'aiguille du thermomètre regagna sa place favorite, près de la zone rouge. Pas plus inquiet que cela, le capt'aine se contenta de jeter un œil dédaigneux et de marmonner entre ses dents à l'adresse du moteur, du bateau, du vent et de l'humanité en général : "Continue, cela te passera avant que ça me reprenne !" tout en songeant sombrement au prix d'un moteur neuf et au manque chronique de jovialité de son banquier.

"Continue" c'est vite dit ! Une épaisse fumée envahit soudain le bateau. Le feu à bord, voilà du neuf et de l'inédit ! Apparemment c'était le tableau du circuit électrique qui cramait. Le début d'incendie (modeste tout de même) jugulé, le capt'aine sortit la caisse à

outils : rien à faire tout était perdu, fors l'honneur...Et encore. Tout le câblage avait fondu et ressemblait désormais à un plat de spaghettis cuisiné par l'équipage déserteur. Plus de démarreur, plus de ventilateur de cale, plus d'alternateur : ce n'était pas beau à voir !

Après tout comment faisaient les vrais marins du temps jadis ? Il ne se souciaient pas de ces déshonorantes mécaniques. A hisser les voiles et vogue la galère. Vogue d'autant mieux qu'un tonitrueux orage (un de plus) s'abattit sur "La Nef". En un rien de temps, le capt'aine était rincé des pieds à la tête, son bermuda collé sur ses pauvres cuisses et ses pieds faisant floc-floc dans ses docksides bleues qui allaient encore lui faire des arpiens d'une jolie couleur azur. Seule consolation, l'équipage n'était plus là pour saisir ce prétexte afin de l'envoyer à la douche, à peine arrivé à terre.

Enfin le vent était revenu, c'était toujours cela et Saint-Cyprien-Lunapark n'était pas très loin. Mais, car il y a un mais, ces fichues marinas ne sont rien d'autre que des parkings, la place y est chichement mesurée, les pontons fortement éventés et l'avant-bassin réduit à sa plus simple expression. Sans moteur, pas question de regagner sa place.

Sans trop y croire, le capt'aine, après avoir ouvert les décompresseurs, tenta un départ à la manivelle et à sa grande surprise, le moulin fit un ultime effort et redémarra. L'avantage c'est qu'aucun voyant rouge ne s'allumait, tout le sacré fourbi électrique étant proprement fusillé. C'est donc l'âme sereine que le capt'aine s'apprêtait à négocier, contre vent et courant, l'étroit virage qui le menait à son emplacement.

Ecœuré de la navigation, c'est cet instant précis que choisit le moteur pour se suicider et refuser tout service. Une manœuvre aussi désespérée qu'hasardeuse permit au capt'aine d'amarrer "La Nef", à couple d'un chalutier du quai des pêcheurs et, plongeant dans les entrailles de la bête surchauffée, tenta d'insuffler une ultime étincelle de vie à ce bloc d'acier désormais inerte. Peine perdue : morte la bête, mort le venin !

Ne pouvant rester ainsi ventousé au flanc des pêcheurs qui, d'une part empestaient abominablement la sardine et de surcroît n'ont pas les plaisanciers en de sainteté, il ne restait plus qu'à cavalier à la capitainerie demander l'aide d'une embarcation de service pour rejoindre le ponton.

Laissant "La Nef des Fous"⁶⁴ à son destin, le capt'aine repartit vers ses occupations terrestres fermement décidé à changer de hobby : pilotage, bridge, golf ou trekking : n'importe quoi plutôt que de revoir la mer un jour,

Quinze jours plus tard, il se languissait déjà.

⁶⁴ Le pauvre Contest 31, dont le moteur était fichu, allait être revendu pendant l'hiver, au profit de "Mélusine", un sunshine 38.

Les paroles de l'Ange

Même s'il ne rêvait que de cela, le capitaine ne faisait pas que naviguer. Dès lors, j'avais de longs moments d'accalmie, enfin pour la navigation seulement. Sauf quand monsieur se mêle de faire du charme, il n'est guère plus gracieux à terre qu'en mer, et sa comptabilité n'est pas de tout repos.

Pour assurer le casuel, il louait ses vagues compétences à un grand quotidien régional qui les utilisait à la relation des événements de la vie locale : noces d'or, mariages, départ en retraite et assemblée générale des Anciens Combattants...

Heureusement, de temps à autre, des reportages plus "gratifiants" et plus exotiques venaient éclairer son quotidien et aérer sa prose.

C'est ainsi qu'il lui échet d'accomplir une traversée sur le "Libertad", fleuron de la marine argentine. Le souvenir qu'il en a gardé est resté intact après tant d'années et, pour une fois, j'ai regretté de n'avoir pu l'accompagner (j'étais en stage comptable) : il n'a pas dû s'ennuyer et encore, il ne m'a pas tout raconté...

Cet opuscule étant en quelque sorte une œuvre à quatre mains, pour cet épisode, je lui cède la plume.

J'ai bien peur que vous n'y gagniez pas au change...

Coup de foudre pour une belle Argentine

A cette époque, déjà lointaine, j'étais plumitif dans un grand quotidien. C'était le temps béni où les journalistes n'étaient pas encore des techniciens de surface, essentiellement préoccupés de remplir, au signe près, des gabarits dans des pages, mais de joyeux "pisse-copie", parfois folkloriques il est vrai, mais toujours amoureux de leur beau métier. Le progrès, la sacro-sainte technique, la nécessité de survivre ont contraint mes malheureux ex-confrères à troquer la plume pour l'ordinateur, la fantaisie pour le calibrage de textes.

Finis les linos, les typos, les morasses⁶⁵ dégoulinantes d'encre d'imprimerie, les "Alla"⁶⁶ braillés avec plus de conviction que de souci musical, à la fin des nuits de presse où toute l'équipe avait donné le meilleur de soi-même pour la fierté de "boucler" à temps.

Refermons le voile gris et poussiéreux de l'oubli sur cette parenthèse, qui n'a rien à voir avec les choses maritimes.

Or donc, en ces temps antédiluviens, mon rédac-chef m'annonça un beau jour que je partais en reportage sur le "Libertad", navire-école de la marine argentine et que notre voyage devait nous conduire de Londres à Copenhague.

Ce n'est pas parce que j'étais le meilleur qu'un tel honneur m'échoua ; simplement je baragouinais quelques mots d'espagnol et j'étais le seul, à la rédaction, à ne pas confondre bâbord avec tribord, un cacatois avec un cacatoès et un mât de misaine avec un mât de cocagne !

Renseignements pris, il s'avérait que le "Libertad" n'était pas une quelconque faillie baille à tournebroche⁶⁷ barbouillée en noir et gris comme tous les bâtiments militaires, mais que j'allais avoir le privilège de naviguer sur un des plus grands voiliers du monde.

Qu'on en juge ! Une longueur de quatre-vingt douze mètres (cent quatre avec le beau-pré, ce mât qui se trouve sur l'avant). Vingt-sept voiles aux noms évocateurs, cacatois, perroquet, marquise, brigantine, réparties sur trois mâts pour une surface de deux mille six cent cinquante mètre carrés ; sans oublier, rançon du siècle, les deux moteurs de mille chevaux chacun.

⁶⁵ Épreuve de la page en plomb, destinée à être relue par le journaliste avant fabrication, et obtenue en encrant la forme en plomb et en y tapotant une feuille de papier journal humide.

Suivant l'art et l'habileté du « metteur » (le typographe chargé de la mise en page) c'était parfaitement lisible ou...un combat de nègres dans un tunnel, si l'on me passe cette expression quelque peu raciste.

⁶⁶ Chanson traditionnelle des typos, à l'occasion des nombreux "pots" improvisés sur le marbre (endroit où l'on montait les pages).

Les immortelles paroles de cet hymne bachique commençaient par :

A la santé du confrère qui nous régale aujourd'hui...

et se terminaient par cette profession de foi définitive :

Pas d'eau, pas d'eau, pas d'eau...

Le tout sur l'air de *Taïaut, taïaut, taïaut...*

Grandiose !

⁶⁷ C'est ainsi que les gabiers de la voile désignaient les premiers vapeurs.

Coup de foudre pour une belle Argentine

Il y avait là de quoi faire rêver le fils de Neptune et le neveu d'Eole, qu'en mon insolente jeunesse, je pensais être...

Avant mon départ, j'appris que cette "petite" merveille, légitime fierté de la marine argentine, fut dessinée et construite en 1963, à Ensenada, dans la province de Bueno-Aires, pour répondre à un double but.

En tant que navire école, il permet (car, Dieu merci, il navigue toujours) aux cadets embarqués à bord de se familiariser avec la navigation hauturière en découvrant l'Amérique du Nord et le Vieux Continent. Parallèlement, ils acquièrent ce véritable sens marin que, seule, peut donner la navigation à voile avec ses efforts, ses traîtrises, ses peines et ses joies sans limite.

La seconde mission de ce magnifique bâtiment est de faire connaître et aimer l'Argentine, ce qui, à l'époque, n'était pas chose facile puisque la guerre des Malouines n'avait pas encore chassé la junte militaire du pouvoir. Le "Libertad" était - et reste - une ambassade itinérante ; au cours de ses nombreuses escales rien n'est négligé pour que soit dignement remplie cette tâche. Les visites succèdent aux réceptions de personnalités et les réceptions aux cocktails.

Les invités éblouis n'ont pas assez d'yeux pour se repaître du spectacle car la frégate arbore, dans ces circonstances, sa tenue de sortie. Pont briqué à neuf, peintures constamment refaites, grand pavois, guirlandes électriques, cadets et gardes d'honneur en grand uniforme, fanfare au complet, salut au sifflet suivant l'antique tradition de la marine à voile. Pas un bouton de guêtre ne manque, pas une manille qui ne soit soigneusement repeinte, pas un cordage qui ne soit amoureuxment lové. Hippolyte Bouchard, le célèbre corsaire Argentin - en dépit de son nom bien de chez nous - peut être fier de ses cadets, le coup d'œil est inoubliable, presque trop parfait.

Les convives, en quittant le bord, comblés de cadeaux, gavés de champagne argentin, doivent se demander si, en fait, ils n'assistent pas au tournage d'une de ses superproductions qu'affectionnaient les cinéastes d'Hollywood dans les années soixante.

Loin d'être un bateau d'opérette, le "Libertad" est un bon et solide voilier à qui son gréement de frégate confère une vitesse peu commune (dix-huit nœuds)⁶⁸. Six mois de l'année, il sillonne l'Atlantique. En dehors de cette croisière annuelle, il navigue trois mois le long des côtes argentines, avec les cadets qui participeront, l'année suivante, au prochain voyage d'instruction.

C'est donc un programme chargé pour le commandant et les vingt-deux officiers affectés pour un an à cette unité. Outre les opérations de relations publiques lors des escales et la conduite du bateau en mer, ils doivent poursuivre l'instruction militaire et navale des quelque cent vingt cadets de chaque promotion.

⁶⁸ Plus de trente kilomètres à l'heure. Le nœud est l'unité de vitesse et représente 1 mille à l'heure. Ainsi nommée parce que jadis la vitesse se mesurait en laissant filer par dessus bord une corde à nœuds. Pour calculer la vitesse du bateau, on comptait le nombre de nœuds "filés" pendant un laps de temps donné.

Inutile de dire que je ne me fis pas prier pour boucler mon sac et, sans un regard pour Londres, je me trouvais un matin brumeux à l'embarcadère de Greenwich Pier, attendant la vedette qui devait me conduire à bord de la frégate ancrée au milieu de la Tamise.

A quelques yards, le "Cutty Sark", ce prestigieux clipper de la route du thé, transformé en musée et coincé dans son étroit bassin, faisait grise mine en voyant ce voilier, plus grand que lui, prêt à s'élancer vers la mer libre et, sans doute, sa vieille carcasse se souvenait-elle...

Indifférente et souveraine, la frégate se balançait imperceptiblement à quelques enca-blures. Sa silhouette à la fois imposante et gracieuse, sa coque toute blanche, son grand pavois claquant au vent ; tout cela composait un tableau d'une telle beauté que le triste décor des docks et des cheminées d'usine en était gommé.

En escaladant l'échelle de coupée, l'accueil que l'on me réserva me conforta dans l'idée que, décidément, les Argentins faisaient bien les choses ! Les officiers et les cadets étaient alignés sur le pont et rendaient les honneurs, le quartier maître saluait mon arrivée par les coups de sifflet traditionnels, la fanfare jouait un petit air acidulé et guilleret, insolite dans le brouillard qui traînait par nappes.

Tout ça pour un petit journaliste français ! C'était trop et je me sentais tout confus. J'avais tort, d'ailleurs, ce n'était qu'une répétition pour l'arrivée d'un amiral britannique, qui devait, d'un instant à l'autre, venir visiter le navire.

C'était magique quand même...

Les mondanités terminées, arriva le moment, toujours émouvant, du départ. Sous la conduite d'un pilote plus british que nature, le "Libertad" descendit majestueusement le cours de la Tamise escorté, comme toujours, d'une foule de petites embarcations qui lui faisaient un brin de conduite, tandis que jouait la musique du bord et que s'égosillaient les cadets à brailler un hymne militaire qui, comme les autres, devait évoquer la paix, la patrie, l'amitié virile et tous les beaux sentiments que l'on prône à cette occasion.

Le pilote débarqué, dès que le navire se trouva en mer libre, quelque chose d'indéfinissable changea à bord. Le "Libertad" s'ébrouait, comme au sortir d'un long sommeil et se remettait à vivre sa vraie vie. Drapeaux et guirlandes avaient disparu, les échelles de coupée étaient solidement amarrées, les officiers avaient troqué leur uniforme chamarré pour un bermuda bleu ciel et une chemise à col ouvert de même couleur et surtout, ah surtout, la frégate déployait ses ailes. Des années plus tard, j'ai encore dans l'œil le fabuleux spectacle des gabiers grim pant prestement le long des échelles de corde puis se promenant dans les vergues pour libérer, une à une, les immenses voiles blanches qui descendaient d'abord lentement, tel le rideau d'un incroyable théâtre, s'animaient ensuite jusqu'à devenir vivantes en se cambrant amoureux ment sous la sensuelle caresse du vent.

Bientôt la frégate ne fut plus qu'une cathédrale de toile tandis qu'en tous sens s'agitaient matelots et boscos. Les ordres donnés au sifflet depuis la passerelle du commandant et repris, de la même manière, au pied de chaque mât par les maîtres d'équipage, transformaient le bateau en volière et l'œil ne savait plus où se poser.

Coup de foudre pour une belle Argentine

Pour la première fois, je pris conscience de ce qu'avait dû être la vie de tous ces marins qui nous ont précédés, et je me sentais en totale communion avec les éléments.

Dieu merci, comme toujours, mon lyrisme fut de courte durée car on me convia à redescendre au carré des officiers où je ne tardais pas à faire connaissance avec la redoutable et chaude hospitalité argentine. Une petite fête avait été préparée pour mon arrivée (il faut dire que sur le "Libertad" tout était prétexte à "petite" fête). Peu de choses ! Le champagne coulait à flot, les toasts de bienvenue succédaient aux toasts au fromage et chacun ne savait que faire pour se rendre agréable ; tout cela le plus naturellement du monde, sans affectation aucune, avec la vraie chaleur, celle qui vient du cœur. Aussi, lorsqu'arriva l'heure du repas, me sentis-je quelque peu flottant en gagnant la place qui m'était réservée.

Sans doute, un début de mal de mer...

Au mess des officiers, les repas ne sont pas faits pour les anémiques et, à condition d'aimer la viande rouge et le fromage sous toutes ses formes, on ne risque guère de mourir de faim. Evidemment toute la cuisine est argentine et certains mets, comme le *dulce de leche*⁶⁹, servi avec de la confiture de patates douces, étonnent le palais, mais la plupart des plats sont assez proches de nos traditions culinaires.

Le goût des Argentins pour la viande rouge n'est pas un mythe et la qualité de cette dernière n'est pas usurpée. Quand même, le cinquième jour, au bout du deuxième ou troisième steak de cinq cents grammes consécutifs, vous commencez à rêver de yoghourt et de salade verte !

Les repas chez le commandant, qui me fit l'honneur de me convier deux fois à sa table dans ses appartements, sont empreints d'un strict cérémonial. L'invitation vous est faite la veille par l'officier en second, et à l'heure dite, vous vous présentez, étarqué à bloc, dans votre tenue number one, devant le saint des saints. Ses appartements, somptueusement décorés se composent d'une chambre, d'une salle de bains, d'un bureau et d'un immense salon-salle à manger. Le service est assuré par des marins en veste impeccable qui disposent, avec componction, couverts et plats en argent, verre de cristal et assiette de fine porcelaine sur une nappe immaculée.

A chacune de ces invitations, l'aumônier du bord fit office de troisième convive, car il parlait parfaitement français et j'avoue avoir eu toutes les peines du monde à détacher les yeux des canons d'or réglementaires brodés sur le col de sa soutane ! Ce n'est peut-être pas le genre de symbole que l'on s'attend à voir sur un homme d'église...

Lorsque le navire est en mer, après le repas du soir, tous les officiers se regroupent autour de la télévision pour suivre le journal de *T.V. Libertad*. Ces informations qui durent une bonne demi-heure sont enregistrées tous les jours par une équipe de cadets, dans le mini-studio du bord. Les nouvelles parviennent d'Argentine par télex et sont ensuite mises en forme et sans doute, à l'époque, édulcorées par un officier qui est journaliste. De nombreuses illustrations ou photos tirées de la bibliothèque du bord viennent agrémente les propos. Comme de juste, on interviewe les visiteurs supposés être de marque ;

⁶⁹ Confiture de lait, assez semblable à notre lait concentré sucré. En moins sucré et plus concentré.

c'est ainsi que je me suis retrouvé sous le feu des questions dès le premier soir de mon arrivée à bord.

On le constate, le progrès n'est pas absent sur ce navire. La visite de l'infirmerie a de quoi surprendre : deux salles de consultation, un bloc opératoire complet, un cabinet de dentiste, un laboratoire d'analyses (les marins ne sont pas des saints et les coups de pied de Vénus sont légion aux escales).

Côté navigation, rien ne manque. Depuis les deux radars en passant par les cartes météo transmises par satellite jusqu'à un procédé, qu'à l'époque je trouvais presque magique, permettant de déterminer à tout moment - et toujours par satellite - la position exacte du bateau. Ce n'était en fait que notre bon vieux GPS, qui équipe désormais les neuf dixièmes de nos navires de plaisance. Au début de ces années quatre-vingt ce système me paraissait être tout bonnement de la sorcellerie pure.

Tous ces raffinements n'empêchent pas les *guardiamarinas*, autrement dit les cadets, de s'initier au maniement du sextant et d'entretenir la navigation à l'estime comme n'importe quel marin des siècles passés.

Une fois en mer, lorsque l'on a rentré les pavillons et que se sont tus les flonflons, la vie de caserne est minutieusement réglée. Lever à six heures, petit déjeuner et travail jusqu'à dix heures. Cela consiste pour les hommes du rang en divers travaux d'entretien ou de matelotage, en cours théoriques pour les cent-vingt cadets, dans les grandes salles de cours.

En milieu de matinée, une roborative collation, du style consommé-croque-monsieur, vient ranimer les ardeurs défaillantes puis de nouveau travail jusqu'à treize heures. Là, au carré des officiers, un apéritif libre (entendez par-là que chacun choisit le breuvage de son choix) précède un sérieux repas qui permet d'attendre sans problème particulier jusqu'à seize heures, où un petit goûter sympathique vient agréablement couper l'après-midi. N'ayant pas d'obligation particulière à bord, étant libre d'aller où bon me semblait, sans restriction ni réticence de la part de qui que se soit, je n'avais plus qu'à me laisser glisser tranquillement jusqu'à la sacro-sainte heure du cocktail, vers dix-neuf heures quarante cinq.

Chaque soir était prétexte à une nouvelle création de la part du barman professionnel embarqué pour la durée du périple. Les officiers du bord étaient friands de ces mélanges et, à l'époque, je n'étais pas trop maladroit dans ce genre d'exercice. Plusieurs soirées furent consacrées à cet inoffensif passe-temps, où me retrouvant jusqu'à une heure tardive derrière le bar, je fis profiter tout le mess de ma fantaisie, à l'époque débridée⁷⁰, en ce spiritueux domaine.

Il faut bien que jeunesse se passe. Et, mon Dieu, qu'elle passe vite !

⁷⁰ Certains officiers doivent se souvenir encore des diaboliques inventions du *Francés* du genre "Trinity" (cognac, rhum, bière, œuf), "Montez docteur" (gin, cognac, citron) ou la "Boue sanglante" (aspirine, vodka, jus de tomate, worcester sauce, tabasco, poivre noir...) et autres diableries du même tonneau.

Ceux qui d'ailleurs s'intéressent à cet aspect de l'histoire maritime trouveront toutes ces recettes et bien d'autres dans l'excellent ouvrage de Neil Hollandeer et Harald H. Mertes : *Les boissons fortes des marins* (Voiles/Gallimard).

Etant entendu que l'abus d'alcool etc...etc...

Coup de foudre pour une belle Argentine

Le cocktail était invariablement suivi d'un dîner capable de caler à la gîte les estomacs les plus exigeants.

Evidemment, pour tous les jours, la barrière linguistique ne facilitait pas les choses. Seuls deux officiers parlaient à peu près français, un troisième croyait, en toute bonne foi le parler, mais avait dû se tromper de bouquin en achetant la méthode *A Mimile* locale. Mon espagnol était ce qu'il est toujours, c'est-à-dire plus proche du pidguin⁷¹ que du Castillan.

Heureusement, restait cette bonne vieille langue véhiculaire qu'est l'anglais et que tous les officiers maniaient fort proprement. C'est d'ailleurs curieux. Avez-vous remarqué que ce sont les non-Britanniques qui parlent le mieux anglais ? En dépit d'une longue pratique je ne suis jamais parvenu à me faire comprendre ou à comprendre un des habitants de la Blanche Albion alors que je n'ai aucun mal à échanger, dans la langue de Shakespeare, des propos d'une haute élévation morale, voir carrément métaphysique, avec le premier Argentin, Hindou, Grec ou Russe venu. C.Q.F.D.

C'est d'ailleurs dans cet idiome que j'émis un jour, à la fin du repas (seules, les méchantes langues y verront un rapport de cause à effet) l'idée saugrenue de monter *up the main mast* (en haut du grand mât ; je traduis pour les Anglais qui ne me comprendraient pas, à cause de mon accent).

Paroles imprudentes, que je regrettais quelques minutes plus tard, lorsqu'à pied d'œuvre et du grand mât il me fallut suivre mon guide qui grimpait avec l'aisance et la décontraction que donne une longue pratique. Pour un néophyte, ce n'est pas précisément une promenade de santé, d'autant plus que rien ne vous attache à quoi que ce soit et que le mât, comme tous ses congénères a une fâcheuse tendance à rouler de bâbord sur tribord et vice-versa.

Mais une fois parvenu au sommet, le spectacle qui s'offre à vous, soixante mètres plus bas, vaut le voyage. Mon compagnon devisait paisiblement, assis en équilibre au bout de la plus haute vergue, balançant négligemment ses jambes dans le vide. Pour ma part, je me sentais une tendresse infinie pour le grand mât de perroquet que j'étreignais avec la fougue d'un jeune marié.

Sous nos pieds, loin, très loin, tout l'équipage s'activait car nous approchions de Copenhague. Une fois de plus, on briquait le pont, on repeignait dans tous les coins, on ferlait les cordages. La frégate, en grande coquette qu'elle est, se pomponnait pour mieux se faire admirer. Le résultat ne se fit d'ailleurs par attendre car nombreuses étaient les embarcations de toutes tailles, venues rendre hommage à sa beauté. Comme toujours l'entrée au port ne manquait pas de panache : pavois au vent, hommes d'équipage en costume traditionnel, avec le maillot rayé et chapeau rond de cuir bouilli, debout sur les vergues (entre deux, j'avais tout de même réussi à redescendre), cadets massés sur le pont, fanfare, sans oublier les vingt-et-un coups de canon.

Le spectacle était tel que je n'ai même pas vu la petite sirène qui garde l'entrée du port ; je ne savais pas encore que j'aurais l'occasion de la revoir maintes et maintes fois, mais

⁷¹ Patois "bêche-de-mer", sorte de sabir utilisé, au siècle dernier, par les marins des différentes nationalités.

ceci est une autre histoire... Je n'avais d'yeux que pour la belle frégate qu'il me fallait quitter.

J'avais comme du vague à l'âme en descendant la coupée. Je me suis retourné une dernière fois. Le soleil qui brillait sur Copenhague jouait sur les dorures, sur les cuivres, sur la coque blanche, sur l'eau. Le grand pavois claquait gaiement au vent et les premiers invités se pressaient à bord.

Brusquement, je me suis senti un peu seul.

Cinq ou six semaines plus tard, profitant de mes vacances, j'arrivai en solitaire (vraisemblablement, mon rôle d'équipage était-il vide à cette période de ma vie) sur ma fidèle "Nef des Fous", après l'habituelle traversée depuis les côtes françaises.

Habituellement mes navigations ne m'amènent pas à Palma de Majorque et à sa luxueuse marina au décor d'opérette. Je préfère de loin, lorsque me prend l'envie d'une virée dans la capitale des Baléares, laisser mon bateau au port d'Andraitx ou même à celui de Soler, moins bien protégé mais si charmant.

Mais là, pour le coup, j'avais un rendez-vous à ne pas manquer : la belle frégate argentine, dont j'étais tombé amoureux, bouclait ici son tour d'Europe avant de remettre à la voile et de regagner ses lointains rivages.

A Copenhague, date avait été prise avec tout l'état-major du "Libertad" pour cette escale estivale et j'avais quitté la France les coffres bourrés de champagne, bien décidé à rendre sa politesse à l'*Armada Argentina*.

Déjà, de la baie, on devinait la majestueuse silhouette à quai, au bassin du commerce. La belle était fidèle au rendez-vous ! Sans complexes, je me présentai au *muele de esperar*⁷² du Yacht Club pour obtenir, sans doute à prix d'or, un poste. Le quai était encombré de vedettes rapides et de yachts à moteur, dont le plus minable devait bien faire dans les vingt mètres. Evidemment avec ma pauvre "Nef" de dix petits mètres, couverte de sel et d'embruns (nous avons été un peu chahutés pendant la traversée par un méchant sud/sud-est,), ma tignasse hirsute, ma barbe de deux jours et mes yeux rougis par plus de vingt-huit heures de veille, je n'avais pas l'aspect du neuf et déparais un peu dans le tableau.

Le préposé à l'accueil commença par me déclarer, en me toisant d'un air dédaigneux, que j'aurais dû appeler en VHF pour retenir une place. Tu parles ! Comme si j'avais la VHF à cette époque-là. Une grand-voile, trois focs, un compas, un sextant dérégulé et une gonio poussive constituaient mes seuls outils. De toutes façons, même si je l'avais eue, pas question de lâcher trop longtemps la barre pour se livrer à ce genre de mondanités. Les pilotes automatiques (et leur cortège de pannes des débuts) n'avaient pas encore droit de cité à bord (en tous cas pas chez moi) et, même aller changer un foc à l'avant⁷³, prendre un ris ou se faire chauffer un café réclamait d'ingénieux bricolages sur la barre pour que le voilier conserve, peu ou prou, sa route hasardeuse.

En dépit de ce grave manquement aux usages, on consentit néanmoins à accepter mes pesetas et à m'admettre dans la prestigieuse marina. Seulement, il n'y avait plus de postes que pour des vingt mètres ; il faudrait donc payer pour un vingt mètres. Avec le prix de la journée, on aurait pu sans peine financer les études secondaires, dans le plus chic établissement privé de Palma, de toute la marmaille d'une famille nombreuse; mais d'une part, j'étais dépourvu de descendance et ensuite j'avais promis que l'on boirait le champagne à bord. Une promesse est une promesse. Je gagnai donc mon poste, entre deux énormes machins blancs à moteur, avec véranda, plage arrière, salon de jardin et

⁷² Quai d'attente.

⁷³ Les premiers focs à rouleau venaient à peine de montrer leur nez et les puristes -et les sots- que nous étions les regardions avec mépris en ricanant sombrement.

bouquet de glaïeuls sur la table. Les heureux locataires de ces palaces flottants, occupés à s'ennuyer ferme en sirotant leur verre, considéraient d'un œil vaguement réprobateur leur nouveau voisin.

Sans se démonter, j'entrepris, à grand renfort de brosse lave-pont de coups de jets d'eau, qui éclaboussaient, injure suprême, l'acajou impeccable des listons voisins, de rendre à "La Nef des Fous" toute sa dignité et sa beauté de voilier de race. Une fois le bateau décoré des photos prises sur le "Libertad", pour illustrer le "papier" que mon journal avait publié au retour, la vieille glacière bourrée jusqu'à la gueule de glace et de champagne, il ne me restait plus qu'à me bichonner pour retrouver figure humaine et, si faire se pouvait, une certaine élégance..

Me présentant à l'échelle de coupée, parmi la foule des visiteurs, je fus immédiatement reconnu et accueilli, allez savoir pourquoi, comme un héros par l'officier de quart. Je serais venu à la nage depuis les côtes française, je n'aurais pas eu plus grand succès ! Tous mes copains étaient là, bronzés par les milles en mer, empâtés de quelques kilos par les réceptions à répétition.

Justement, à propos de réception, il s'en préparait une (et soignée encore !) pour le soir même. Le roi et la reine d'Espagne, dont le yacht croise souvent dans ces parages pendant la saison d'été en étaient les invités d'honneur et tous les officiers devaient lui être présentés. Rien que du beau monde, fallait surtout pas que je rate cela. J'eus beau objecter que mon smoking était resté au pressing à Paris et le reste de ma garde robe embarquée n'était pas spécialement appropriée à ce genre de cérémonie, il était hors de question que je me dérobe. On décida donc, avec l'approbation tacite du commandant en second, de me faire revêtir une tenue d'officier argentin pour assister à la fête et le tour serait joué.

Pour une belle fête, ce fut une belle fête ; dommage, qu'un brin crispé, je n'ai pas pu mieux en profiter.

La présentation ne se passa pas trop mal et à l'énoncé de mon nom d'emprunt, je me contentais sobrement d'un garde-à-vous approximatif, suivi d'une profonde inclinaison du buste pour répondre au royal *shake-hand* ; ce fut après que les choses devinrent plus délicates. Charmeur, très détendu et prodigieusement intéressé par les choses maritimes, Juan Carlos, le verre à la main, conversait fort démocratiquement avec tout un chacun. Ma soirée tout entière ne fut donc qu'une longue partie de cache-cache, m'efforçant de toujours me trouver dans le coin opposé à celui du monarque. Non pas que je sois farouchement républicain, mais imaginez sa stupéfaction s'il m'avait fallu lui répondre dans ma langue supposée natale avec mon plus bel accent parisien ! Nous frisions l'incident diplomatique !

Comme la soirée s'éternisait et que, de toutes façons, le staff des officiers au grand complet n'aurait pas tenu dans le carré du trente-et-un pieds, il fut décidé que je quitterais la réception avec quelques-uns de mes convives, qui ensuite se relaieraient par quart pour sabler le champagne à bord de "La Nef des Fous". Ce qui fut dit fut fait.

La fête se prolongea toute la nuit, mais le plus piquant de l'affaire était, sans conteste, l'air complètement ahuri des voisins de palier, qui en entendant sauter les premiers bou-

Coup de foudre pour une belle Argentine

chons, avaient mis le nez au bastingage, et ne comprenaient manifestement pas ce qu'un tel nombre d'officiers de marine, chamarrés comme des amiraux suisses, pouvaient bien faire sur un aussi petit mouille-cul. Les cris et les chants fusèrent jusqu'au petit matin et l'on imagine la stupéfaction des préposés au nettoyage des pontons de la marina en découvrant quelque trente-quatre cadavres de bouteilles de champagne⁷⁴ alignés devant ce petit bateau battant pavillon français et d'où sortaient, à onze heures du matin passées, de si sonores ronflements.

Un ou deux jours de fête débridée marquèrent encore ces retrouvailles ou ces adieux puis chacun vogua vers son destin ; eux, vers la lointaine Argentine, moi, vers les eaux claires et les criques (à l'époque) désertes de Minorque, mon île chérie.

Souvent, il m'arrive encore d'avoir une pensée pour tous ces amis si chaleureux et si prompts à festoyer. Que sont-ils devenus ? L'avènement d'un nouveau régime n'a pas dû se faire sans quelques remous au sein de la marine argentine, très à droite à l'époque et , peut-être, certains d'entre eux ont-ils connu des heures moins glorieuses. Ainsi va la vie !

Quant au "Libertad", je l'ai revu, des années plus tard, à l'occasion des *Voiles de la Liberté* , un rassemblement de grands voiliers. Le temps avait passé, ma belle Argentine n'avait pas pris une ride et à l'échelle de coupée, se tenaient en faction les mêmes uniformes. Seuls les visages étaient inconnus.

Noyé parmi la foule des anonymes, je n'ai pas eu le cœur de monter à bord. Une page était tournée et l'histoire, même avec un petit "h" ne repasse jamais les plats.

⁷⁴ A consommer avec modération...

Les Paroles de l'Ange

La Grèce trottinait depuis un bout de temps dans la tête de mon CAS, frotté, en son âge tendre, de culture hellénistique. Il avait été marqué par un pédagogue farfêlu qui traversait distraitemment cette vallée de larmes avec une seule et tranquille préoccupation : rendre à Pindare ce qui était à Pindare et publier une traduction, conforme à son goût, des *Epinicies*, les odes aux jeux du cirque⁷⁵, spécialité du grand poète thébain. En fait, le capt'aine se prenait pour le roi d'Ithaque et rêvait d'Odysée.

*Primum vivere*⁷⁶... De basses contingences matérielles le tenaient enchaîné au grand quotidien qui s'assurait l'essentiel de ses maigres talents et ne lui permettait pas, pour de mesquines petites questions de travail et de planning, de disposer des deux ou trois misérables mois nécessaires à un tel périple.

Par ailleurs, la location d'un voilier sur place, jointe aux frais d'entretien de "Mélusine", le nouveau Sunshine 38, acheté en remplacement de la pauvre vieille "Nef des Fous" au moteur subclaquant, aurait taillé d'impayables croupières dans son budget déjà claudiquant.

Le hasard, sous la forme d'un officier de la Royale en retraite, se présenta un soir chez des fâcheux de sa connaissance. Libre comme l'air, l'homme se faisait fort de descendre "Mélusine" jusqu'au Pirée, via la Sardaigne, la Sicile, Malte et la Crête. Il se chargeait également de rapatrier le bateau après les vacances.

Son visage ouvert, buriné par les intempéries et son court collier de barbe inspiraient confiance. L'affaire fut conclue sur le champ et le capt'aine n'eut qu'à se féliciter de cet arrangement. En plusieurs milliers de milles, pas une manille de perdue, pas une éraflure sur la coque, pas la moindre déchirure sur une voile... Il est vrai qu'il s'appelait - et s'appelle toujours - Colomb.

Restait à convaincre une Pénélope. Une jeune et sémillante avocate fut pressentie. Cédant aux dithyrambes de l'Ulysse au petit pied, fondant à l'évocation des navigations au portant dans la nuit poussées par un aimable Meltem, frétilant du Nikon au charme des vieux quartiers, savourant déjà l'hospitalité millénaire des pêcheurs immuables, salivant à l'âpre appel du vin raisiné dans les tavernes chaulées aux volets d'azur, l'innocente applaudit des deux mains à cette si romantique idée de vacances.

Ah, si jeunesse savait... Quand bien même aurais-je eu le pouvoir de la mettre en garde, je m'en serais abstenu : la bougresse était flanquée d'un ange-comptable, prénommée Belle et qui, littéralement, était à tomber par terre⁷⁷.

Mais ceci, comme dirait le capt'aine, est une autre histoire...

⁷⁵ Le premier qui me fait le coup du cirque Pindare est exclu du bouquin !

⁷⁶ *Primum vivere, deinde philosophari* : en français moderne : Assurer le MacDo d'abord, la prise de tête ensuite...

⁷⁷ Ah bon, vous pensiez que les anges n'avaient pas de sexe ?

Tontine et Tonton sont dans un bateau...

L'aide, moderne, grouillante, poussiéreuse, Athènes ne changerait plus. Seul, entre deux pans de béton, l'Acropole rappelait le prestigieux passé de ce berceau de la civilisation.

Mais comme l'expliquait le capt'aine :

- Athènes, on s'en fout, nous ne sommes pas venus ici pour faire du tourisme...

Voilà qui aurait dû mettre la puce à l'oreille de l'équipage, mais la future soprano⁷⁸ du barreau, tout à la joie de la découverte ne releva pas ces paroles sombrement prophétiques.

Convoyée par Colomb, "Mélusine", en pleine forme, attendait ses passagers à la marina Zéa, au Pirée, où il avait été convenu que le capt'aine la laisserait à la fin de la croisière, aux fins de rapatriement vers son port d'attache.

De l'avion, en voyant l'incroyable trafic qui régnait dans la baie d'Athènes, le capt'aine se disait qu'il ne devait pas faire bon arriver de nuit dans le coin, d'autant plus que les autorités n'avaient pas l'air très pressées d'assurer l'accueil des bateaux de passage.

Pour le dérapage à la nuit tombée, que l'on se rassure : ce n'était pas mieux. Il y avait des feux partout, des cargos, des pêcheurs, des ferries qui entraient, qui sortaient, qui coupaient la route et naviguaient dans le plus grand désordre apparent. L'équipage, petit navire qui n'avait ja-ja-jamais navigué, n'en menait pas large. Le capt'aine, lui aussi, se sentait...fortement concentré au milieu de cette circulation insensée.

Quelques heures plus tard, les lumières de la côte étaient encore en vue que déjà l'équipage, comme les enfants, demandait si l'on arrivait bientôt. Affectant de n'avoir pas entendu, le capt'aine décida d'aller se sustenter dans le carré en attendant la suite des événements.

A peine en bas, il eut l'oreille titillée par un bruit de ressac qui n'était pas sans rappeler le flux et le reflux de nos belles plages bretonnes. Puisqu'il n'y avait pas de marée dans cette partie de la Méditerranée, il devait forcément s'agir d'un autre phénomène. La lumière du carré éclaira cette affaire d'un jour nouveau : la cale était pleine d'eau qui glougloutait jusqu'aux planchers. Aussi bizarre que cela puisse paraître, Colomb avait dû négliger de vider la cale à son arrivée ; il ne restait plus qu'à pomper.

L'équipage qui suivait la manœuvre avec un intérêt passionné, comme si sa vie en dépendait (quoiqu'en y réfléchissant bien...) émit un bêlement désespéré :

- Mêêê, il y a de l'eau dans l'évier.

Qu'à cela ne tienne, on allait vider aussi l'évier... Le susdit appareil ne l'entendit pas de cette oreille : aussi buté que le capt'aine, il se remplissait au fur et à mesure que l'autre le vidait. La vérité se fit jour : la vanne était vannée et remplissait son office (et la cale) à l'envers.

⁷⁸ Sérieusement, à une époque si formidable où l'on dit "Madame la ministre", on ne peut pas dire "ténor" pour une femme

Le vieil ange et la mer

A lui tout seul, l'équipage faisait plus de chambard que les dix-huit mutins du Bounty :

- Nous coulons ! Les chaloupes à la mer ! Moi d'abord ! Retournons à la côte ! je veux revoir ma Normandie ! L'année prochaine j'irai à Ouarzazate !

C'était impressionnant et j'en étais presque à calculer le solde du capt'aine, pensant sa dernière heure arrivée. De toutes façons, il était d'ores et déjà fortement débiteur et je ne lui voyais pas des Au-Delà radieux ; alors, quelques années de plus ou de moins et à moins de rentrer sans tarder chez les Dominicains⁷⁹...

Sans se départir de son flegme, le capt'aine ramena tout ce petit monde (la vanne et l'équipage) à la raison, d'un maître coup de gaffe, et retourna à ses occupations d'assèchement.

Sa besogne accomplie, il entendit se restaurer et plongea une main avide dans l'équipet où chocolat et biscuits attendaient son bon vouloir. C'était sans compter sur l'équipage, toujours lui, qui avait cru bon de les ranger dans les placards du bas : on imagine la gluante bouillie qui s'ensuivit. C'est maintenant cette sinistre panade qu'il fallait évacuer et tous les fonds qu'il convenait de rincer. Evidemment, la coupable était bien trop sensible au mal de mer pour s'y coller...

Si on évite de se cogner sur le feu de l'îlot Agios, en plein sur le chemin, la traversé d'environ quatre-vingt milles, sur Milos, destination la plus sud de la croisière, ne pose pas de problèmes particuliers et, à part ce menu incident et le fait que l'équipage, malade, avait l'estomac qui faisait des nœuds comme une aussière lovée par ses soins et survivait sur sa couchette en appelant (mais un peu tard) sa mère en un long vagissement monotone, ce fut une belle navigation.

Comme très souvent en cette saison estivale, le Meltem soufflait fort nord/nord-est et le périple s'accomplit en moins de quatorze heures - qui en parurent quarante-deux au gisant du carré - entièrement au portant, avec un ris dans la grand-voile et le génois pratiquement complètement déroulé. Que demandait le peuple ?

Rien, tout juste d'avoir la force de se lever pour aller aux stroumphs. Ca doit faire long, quarante-deux heures, quand le mal de mer et la vessie vous taraudent !

Pour tout un chacun, Milos est d'abord l'île où fut découvert le plus célèbre manchot de la création : "La" Vénus. C'est aussi un grand volcan dont le centre a été envahi par la mer et qui forme, aujourd'hui, la rade de Milos, parfaitement abritée et assez grande pour accueillir toute l'Invincible Armada.

Le mouillage, par quatre mètres d'eau sur des fonds de vase de bonne tenue, près du petit môle, ne valait pas, selon l'équipage, un bon quai en dur mais le moral était tout de même revenu, d'autant plus que le capt'aine n'avait pas lésiné sur les moyens : *ouzo*, *retsina*, *dzadziki*, *arniavgolémono*, *baklava*⁸⁰. Il avait même (c'est dire s'il avait des choses à se

⁷⁹ Népo exagère ! En plus, je me vois mieux chez les Trappistes, les Chartreux ou les Bénédictins. Chez moi, le spiritueux l'emportera toujours sur le spirituel...

faire pardonner) accompli sa BA en visitant le petit musée d'artisanat traditionnel, orgueil du village.

La fin de l'après-midi, consacrée aux joies de la baignade avait vu l'équipage, très appliqué, prendre sa première leçon de natation.

En effet, la seule chose que l'équipage puisse jamais avoir en commun avec les marins, les vrais, les terre-neuvas, c'était son aptitude à couler comme un vulgaire caillou dès qu'il adoptait la position horizontale sur la Grande Bleue : il ne savait pas nager⁸¹ !

A défaut d'en faire un plaisancier potable, le capt'aine se proposa de lui enseigner les rudiments de l'art natatoire. Après tout, si comme tout semblait le laisser penser, il n'entendait pas poursuivre carrière outre mesure dans la marine à voile, ces vacances lui auraient au moins servi à quelque chose.

Les premiers tests de flottabilité ne furent guère prometteurs et l'équipage n'était pas là d'être classé "insubmersible". S'essayant à la basique position de la planche, il ne parvint, en dépit de la poigne solide de son maître nageur, qu'à absorber de copieuses rasades de Méditerranée ce qui est tout de même moins goûteux que l'Ouzo.

Le lendemain, le Meltem soufflait à perdre haleine et le capt'aine, sachant bien qu'il remontait vers le nord, était sur son pont, perplexe, se demandant si l'escale n'allait pas se prolonger un peu.

A ce moment précis, un Dufour 35, armé par un couple d'un certain âge - enfin, ce qui à l'époque semblait un certain âge au capt'aine - vint mouiller à quelques encablures du bateau. Il battait pavillon français et le skipper de "Mélusine", toujours aussi bavard, ne put s'empêcher de prendre son annexe pour aller faire un brin de causette. Ils remontaient de Crète ; apparemment, la traversée n'avait pas dû être une partie de plaisir.

La pauvre femme, dont les ongles cassés et les mains écorchées témoignaient des rudes batailles livrées avec les voiles et le grément, semblait complètement lessivée. Elle se dandinait en pleurnichant et berçait ses pauvres mains comme deux poupées passablement amochées, en un geste qui n'était pas sans rappeler d'obscurs souvenirs bretons, enfouis au plus profond du granit qui sert de cœur au capt'aine. Son skipper de mari, ganté de frais, essayait tant bien que mal de la reconforter mais sans grand succès.

Un peu interloqué, le capt'aine expliqua que, sur son bateau, c'était son rôle d'aller se colleter avec le foc et la grand'voile, tandis que l'équipage restait à la barre, si toutefois il en était capable.

- Hé oui, lui rétorqua l'homme, mais moi, je suis pianiste-concertiste et je ne peux pas me permettre de m'abîmer les mains !

Pour le coup, ce n'était pas Mozart que l'on assassinait mais bien sa femme !

Du moins, étaient-ils arrivés à bon port ; ce n'était pas le cas pour un couple de Hollandais, montés sur un invraisemblable canot', avec qui ils traversaient de concert (cela

⁸⁰ Anisette, vin rouge capiteux, yaourts à l'ail et au concombre, agneau en sauce citron, gâteau aux amandes pilées et au miel : un vrais repas basses calories !

⁸¹ La plupart des marins qui faisaient "la grande pêche" sur les bancs de Terre-Neuve ne savaient pas nager.

Le vieil ange et la mer

s'impose !). Ils s'étaient perdus de vue au cours de la nuit. Peut-être s'étaient-ils déroutés sur un autre port.

Toutes ces nouvelles n'étaient pas faites pour rasséréner l'équipage, qui manifestait une envie farouche de revisiter le musée, prétextant qu'il n'avait pas tout bien vu.

L'inquiétude était vaine puisque, sur le coup de treize heures, les Bataves se pointèrent, paisiblement. Effectivement, leur canot' était plutôt pittoresque ; vraisemblablement une construction (très) amateur de huit petits mètres, sur laquelle un bricoleur fou avait construit, de bric et de broc, une cabane à outils et un charpentier de marine, plus fou encore, avait planté un mât. Deux énormes Bergers Allemands tenaient à peine, en plus des heureux propriétaires, sur cette nouvelle arche de Noé. Le capt'aine, qui n'aurait même pas osé traverser le bassin du Luxembourg sur un tel fourbi, n'en croyait pas ses yeux.

Le Rubinstein de la plaisance, rassuré sur le sort de ses compagnons d'infortune s'étonna de leur retard. Mauvaise langue comme toujours, le capt'aine ricana dans son coin qu'un tel sabot, fût-il hollandais, ne devait pas avancer à plus de deux nœuds et que c'était un miracle qu'il soit déjà là.

Pas du tout ! Le bon géant aux yeux de faïence qui veillait sur la destinée de ce nouvel "Hollandais volant", déclara flegmatiquement :

- Comme ce n'était pas du bien beau temps, nous avons ferlé les voiles et sommes allés nous coucher.

Quand on pense que le digne émule d'Abel Tasman⁸² n'avait même pas de feux de route, on se dit qu'il y a un Bon Dieu pour les inconscients.

Au bout de vingt-quatre heures, l'ami Meltem avait perdu quelques forces. Délaisant les îles de Folégandros et Sikinos qui offraient peu de ressources, le capt'aine jeta son dévolu sur Thira.

Une aimable navigation au près bon plein, puis au travers conduisit "Mélusine" et ses passagers dans cette île extraordinaire, connue aussi sous le nom de Santaurin. Quand on sait que vers 1500 avant JC une formidable explosion la disloqua, que le centre de l'île s'effondra et fut envahi par la mer, on comprend mieux sa physionomie actuelle, à nulle autre pareille.

Arrivant du Nord et embouquant la passe entre les impressionnantes falaises calcinées, soulignées de larges coulures de rouille, le navigateur est saisi d'une étrange impression alors que se profile devant l'étrave la masse noirâtre et peu engageante des îlots Kaméni. Il semble qu'il faudrait bien peu de choses pour que la terre se remette à trembler de nouveau et les flots à bouillonner.

Ce paysage lunaire rappelait au capt'aine une autre escale, dans un tout autre coin de la Méditerranée, en d'autres temps, avec sa bonne vieille "Nef des Fous" et un autre équipage, guère plus marin que celui-ci.

⁸² Navigateur hollandais. En 1642, il découvrit la Tasmanie, les Tonga et les Fidji.

C'était une île minuscule, mentionnée sur la carte comme un simple caillou de deux ou trois kilomètres de long sur même pas un de large. Escarpée, posée sur l'eau, à quelques milles des côtes, comme un gros dragon, auquel elle devait d'ailleurs son nom, elle était habitée par deux ou trois familles qui tiraient leurs maigres ressources de l'agriculture.

Jamais vous ne saurez son nom exact, ni sa position ; le capt'aine m'ayant expressément interdit d'en faire état pour ne pas rompre le charme. Et il y a des choses avec lesquelles cet homme-là, par ailleurs si jovial, ne rigole pas !

On y pénétrait par une petite crique montagneuse, exactement semblable aux îlots Kaméni, ouverte vers le large, inhospitalière et mal abritée dans laquelle le mouillage était affreusement rouleur. Au fond de la crique, s'ouvrait un passage qui semblait difficilement praticable pour le mètre soixante de tirant d'eau de "La Nef". A cœur vaillant rien d'impossible ! Déjà entêté, le capt'aine chaussa ses palmes de sept lieues et, sous l'œil réprobateur et nauséux (toujours le roulis !) de l'équipage, partit en exploration. Le jeu en valait la chandelle ! Au bout de quelques brasses se cachait le Jardin d'Eden : un minuscule petit port, une barque tirée au sec, une petite maison - pas dans la prairie - mais de pêcheur, dont fumait la cheminée. Tiens, justement s'avançait le gardien du Paradis... Effectivement, une ou deux fois l'an, s'aventuraient jusqu'ici des voiliers de la taille de "La Nef", mais il fallait plonger devant le bateau pour le guider puis repartir quasiment en marche arrière, comme on est venu.

Banco ! La météo était idyllique, les conditions fortement anticycloniques pour plusieurs jours encore (pour autant que l'on puisse faire confiance à ce genre de prédictions béates...).

Un qui regrettait le bridge-club de Passy, c'était l'équipage, qui geignait doucement, cramponné à la barre, tant était grande sa concentration et accessoirement sa frousse en pensant à la réaction du capt'aine, qui jouait présentement les poissons pilotes, si jamais cette @#▲☉ de barcasse allait se planter sur ces @#▲☉ de cailloux.

Comme quoi, une jeune femme raffinée de la meilleure société, peut se transformer en véritable charretier, une fois plongée dans l'eau salée.

Le bateau se trouva finalement à poste au môle, qu'ornait fièrement un mignon petit phare, mais dépassait de deux ou trois mètres. Qu'importe, solidement amarré, il ne craignait rien et surtout, restait rigoureusement immobile.

Robinson et son Vendredi partirent immédiatement à la découverte de ce paradis perdu. Le centre de l'île offrait un contraste saisissant avec la rude majesté des côtes escarpées. Il était formé d'une série de riantes petites vallées, rigoureusement désertes, bien que pourvues de quelques maisons lilliputiennes, de vergers et de potagers soigneusement irrigués et entretenus. Des instruments agraires, abandonnés à même le sol, témoignaient que la main de l'homme y avait mis le pied pas plus tard que récemment. On relevait même des traces du passage d'un mulet mais on ne voyait pas âne qui vive !

L'explication, toute simple, leur fut fournie, en anglais mâtiné d'espagnol et d'un autre idiome encore moins identifiable, par le vieux pêcheur, nouveau Ladon du jardin des de-

Le vieil ange et la mer

moiselles Hespérides⁸³ : les deux ou trois familles qui exploitaient ces lopins de terre étaient allées sur le continent tout proche car c'était la fête de la bourgade dont, administrativement, ils dépendaient.

Tard dans la soirée, une cloche se mit à tinter lugubrement dans l'île et, phénomène curieux, le son se déplaçait, tantôt tout proche, tantôt lointain. Comme le vieux Ladon, attiré par les lumières de la fiesta continentale, avait, à son tour, sauté dans sa barque, le capt'aine et l'équipage étaient les seuls êtres censément vivants sur ce petit bout de terre. Et encore ! L'équipage, glacé d'effroi par ce glas sépulcral et baladeur, était plus mort que vif. Courageusement, le capt'aine, armé d'une forte lampe-torche, partit en maugréant d'inaudibles gracieusetés, à la recherche du fantôme à clochette, empêcheur de dormir en rond, afin de lui recommander un peu plus de discrétion dans ses pérégrinations nocturnes. Il ne tarda pas à le trouver à la croisée du chemin. Ce n'était que maître Aliboron, qui manifestement insomniaque, divaguait dans l'île en agitant sa clarine. Rien de plus simple que de débarrasser le baudet de son collier et de l'envoyer, tout nu, paître ses verts pâturages, d'une claque bien sentie - et néanmoins amicale - sur sa croupe pelée.

Les esprits sonneurs enfin neutralisés, le calme revint sur cette parenthèse de civilisation dont pas un bruit ne troublait la nocturne quiétude. Pas un bruit sauf les ronflements supersoniques du capt'aine. Si, d'aventure, les habitants rentraient cette nuit de la fête, ils allaient à coup sûr se réjouir trop tôt en s'imaginant que l'on était enfin venu leur installer ce groupe électrogène qu'ils réclamaient depuis si longtemps.

Mais ici, en Grèce, ce n'était pas pareil : Tira n'était pas très accueillante ; pas de vrai port, pas de mouillage très sûr. La seule solution était d'aller s'amarrer au petit môle de Finikia, au nord de l'île, afin d'y faire quelques provisions, remettant au lendemain, si le temps le permettait, le mouillage sur la côte sud de l'île, devant les ruines d'Akrotiri, dont l'équipage, fervent lecteur du Guide Bleu, se délectait par avance.

Hélas, le temps le permettait, les ruines se profilaient à l'horizon. Sans enthousiasme excessif, le capt'aine, qui commençait à trouver que cette croisière tournait décidément au culturel, s'en vint mouiller face au site d'Akrotiri espérant par-là même s'épargner quelques kilomètres de marche à pied.

L'entrée était fort étroite et surtout très mal pavée. De gros rochers, déchiquetés et franchement antipathiques défendaient la passe. L'équipage, toujours sur ses gardes faisait office de figure de proue et scrutait désespérément les fonds, bouchant complètement la vue au capt'aine ; mais il ne faut pas décourager les bonnes volontés.

En fait, si, il le faudrait ! La quille vint heurter un caillou : l'équipage regardait à bâbord et c'est tribord qui trinquait. Le choc n'était pas bien brutal, car, on s'en doute, le capt'aine avançait sur la pointe des pieds ; il fut cependant suffisant pour que l'ancre prête

⁸³ Dans la mythologie grecque, surnom des filles d'Atlas et d'Hespéris, gardiennes, avec le dragon Ladon, d'un jardin où poussaient des pommiers aux fruits d'or.

à mouiller, en équilibre sur son davier⁸⁴, basculât et entraînaît chaîne et câblot avec elle. Voici le bateau solidement mouillé au beau milieu des cailloux. Pas trop le temps de faire de la stratégie ni même de frapper un pare-battage sur la chaîne pour une récupération ultérieure ; il y avait du courant et il poussait sur les rochers. La seule chose à faire était de larguer l'italagure⁸⁵ avec le solide couteau de marin que le capt'aine avait ramené de Laponie et qui se trouvait en permanence à poste au pied de mât.

Dès que le bateau fut redevenu manœuvrant, l'équipage cessa d'appeler sa mère. Bien qu'un calme relatif régnât, la situation n'était pas idyllique pour autant : il n'y avait aucune ancre de miséricorde⁸⁶ à bord et le mouillage pour la nuit risquait de poser problème.

En attendant de le résoudre, le capt'aine s'amarra à couple d'une grosse barque de pêche et décida la capture de l'ancre fugitive.

C'était toujours la même comédie (vivement que le capt'aine soit vieux et que son bateau ait des bossoirs⁸⁷) : gonflage de l'annexe, descente et démarrage du moteur hors-bord. Petite variante aujourd'hui : pas de démarrage du moteur hors-bord.

Qu'à cela ne tienne : il suffisait, tout simplement de hisser à la force du poignet ses vingt ou trente kilos sur le bateau, de démonter entièrement le carburateur qui se trouvait être plein de cochonnetés et de remonter le tout, si possible dans le bon ordre. Pas de problème !

Pas de problème mais du *Vidéo-gag* à l'état pur : le capt'aine qui avait redescendu le moteur à poste, se mit en devoir de tirer vigoureusement sur la corde du lanceur. Elle cassa net, resta dans la main du malheureux qui, après avoir collé un maître coup de coude sur le sein gauche de l'équipage (le plus beau), s'étala en jurant, comme seul un marin sait le faire, au fond de la fragile embarcation.

Allez, nouvelle opération mécanique. Et les rames alors ? Parlons-en des rames ! Les annexes dites modernes ne sont pas conçues pour ce genre d'exercice. Ça va pour faire une centaine de mètres mais guère plus. Sans compter que si, par miracle, le mouillage était récupéré, l'ancre plus la chaîne et le câblot allaient peser terriblement.

Le démontage du lanceur du moteur hors-bord ! Voilà bien un des bricolages les plus infernaux qui se puisse concevoir. Imaginez un long ressort inamical, bourré de graisse, qui tient par la force de l'habitude sur deux bitoniaux, ajoutez-y deux ou trois minuscules vicieuses petites pièces articulées, baignant elles aussi dans le gras, censées actionner le vo-

⁸⁴ Pièce métallique à l'avant du bateau qui soutient l'ancre et guide la chaîne pendant l'opération de mouillage.

⁸⁵ La ligne de mouillage est fixée, au fond du puits de chaîne, par une série de boucles de garcette que l'on nomme italagure. En cas d'urgence, comme ici, il est plus expéditif de trancher dedans que de tenter de défaire une manille ou un maillon, bien souvent bloqués par la rouille.

⁸⁶ Sur les grands trois-mâts, la plus conséquente des ancres était appelée ancre de miséricorde, ou ancre de réserve, ou encore ancre de cale. Comme son nom l'indique, elle ne servait qu'en dernier recours. D'un empattement de plus de cinq mètres et d'un poids dépassant les deux tonnes, elle était généralement amarrée sous la cale et sortie seulement en cas de nécessité absolue.

⁸⁷ Les bossoirs sont les deux portiques fixés à l'arrière des bateaux d'une certaine taille et qui supportent l'annexe qui reste ainsi gonflée en permanence.

Avis : si Lucifer ou quelqu'un d'autre veut me rendre mes vingt ans juste contre une paire de bossoirs, je suis preneur, maintenant...

Le vieil ange et la mer

lant magnétique. A la moindre tentative de démontage, tout le bric-à-brac vous saute au visage, comme un diable de farces et attrapes, sortant de son pot de moutarde factice. Les mètres de ressort graisseux, qui n'attendaient que cela pour prendre leurs aises, se détendent comme les anneaux d'un serpent trop longtemps comprimé dans une boîte à chaussures, les autres pièces tombent et restent collées par la graisse, qui sur la table à cartes, qui sur votre mollet ou sur les coussins du carré.

Posément, tout en regrettant votre manque d'assiduité aux cours de yoga, vous tentez de remettre en place les pièces fugitives, renonçant à ajouter de la graisse neuve, comme traîtreusement préconisé dans le manuel : il y en a bien assez comme cela . Lentement, tout en vous efforçant de rester zen, vous enroulez le diabolique ruban d'acier. C'est en général au bout du quatrième ou cinquième essai que, plus speed que zen et tous chacras bloqués, vous parvenez, incrédule, à vos fins. Alors, avec la méfiance d'un Apache sur le sentier de la guerre, vous maintenez l'ensemble de la dextre, tandis que, tournevis entre les dents, votre main gauche part en une tâtonnante exploration à la recherche des vis du carter. Justement, vous en apercevez une par terre ; vous vous penchez pour l'attraper, votre main droite dérape dans la graisse. Zbouïng ! Le lubrique ressort érectile se redémantibule derechef.

Arrivé à ce point des "réparations" le capt'aine a une méthode imparable : prenez un sac plastique de taille moyenne, fourrez-y pêle-mêle tout le bastringue, faites un emballage cadeau et, à votre retour (si jamais vous en revenez), offrez-le à votre mécanicien préféré qui, un sourire crispant aux lèvres, remontera le tout en deux temps, trois mouvements.

Mais attention ! Ce n'est pas une raison pour se mettre à la godille ou à l'aviron. Il y a une vie après le lanceur ! Mode d'emploi : munissez-vous d'une garcette d'environ un mètre cinquante, faites un nœud à une de ses extrémités et, capot du moteur démonté, engagez ledit nœud dans l'encoche du volant magnétique, faites plusieurs tours et tirez d'un coup sec. Le résultat est garanti. L'équipier le plus proche de vous reçoit un violent coup de fouet administré par la ficelle qui se détend et le moteur démarre. Le gros avantage de cette méthode c'est, qu'avec un peu d'entraînement, ce n'est jamais vous qui recevez le coup de fouet.

Le hors-bord, ramené à la vie par ce procédé infallible, le capt'aine et l'équipage cinglèrent vers les lieux du drame. L'équipage était formel, il avait bien repéré l'endroit, c'était juste vers ce rocher à la forme si caractéristique. Sans hésiter le capt'aine plongea et replongea mais, après presque une heure d'exploration systématique, ne trouva pas trace du plus petit bout de mouillage. C'était cuit ! Il fallait se résigner à rentrer bredouilles. Pourtant, passant outre les avis de l'équipage, il tenta une nouvelle plongée, beaucoup plus près de l'entrée de la baie. Là, sur le fond de l'eau, il aperçut un bout de cordage, bientôt suivi par un nombre respectable de mètres de chaîne et, joie suprême, terminé par une ancre en parfait état de marche. Si ce n'était pas son mouillage, c'était drôlement bien imité !

En un tournemain, l'ensemble fut remonté sur le zodiac, rapporté à bord, remis à poste et renvoyé à l'eau, dûment étalinguré (pour la prochaine fois...).

Le bateau au mouillage tirait paisiblement sur sa chaîne et comme disait Pangloss⁸⁸ : "Tout était pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles".

Enfin, tout aurait été pour le mieux si le bateau voisin n'avait pas été plein de jeunes femmes topless. Maintenant, c'est le contraire qui semblerait étonnant mais à ce moment-là le fait était suffisamment rarissime pour mériter que l'on s'y attardât.

Connaissant, pour l'avoir expérimentée, la jalousie malade - bien que dénuée de tout fondement - de l'équipage, le capt'aine se dit qu'il était condamné à passer la journée à fond de cale et qu'il était plus sage d'éviter toute incursion sur le pont pour ne pas déclencher un drame. Contrairement à toute attente, l'équipage se contenta de lâcher un "Sales filles !" réprobateur mais ne moufta pas. En revanche les autochtones, en barque, faisaient comme font les rapaces qui passent et qui rapassent : tournant autour du saint des seins, ils n'en perdaient pas une minette...

Après l'éprouvante épreuve de la visite du site d'Akrotiri ("C'est rien que des vieux tas de cailloux", bougonnait le capt'aine, complètement hermétique à ce genre de choses) il fut décidé de pousser l'instruction natatoire de l'équipage. Les méthodes classiques n'ayant pas porté leurs fruits, le capt'aine lui avait offert une superbe bouée verte, en forme de tortue. Ce dernier, rassuré par la présence du chélonien gonflable, répétait inlassablement, dans quarante centimètres d'eau, ce qu'il croyait être les mouvements de la brasse. A ses côtés, le capt'aine rythmait l'exercice d'autoritaires "Une, deux, trouââs, quâââtre", propres à donner la cadence et à encourager la future nageuse.

Cette dernière, les yeux fermés, les maxillaires saillants sous l'effort, exécutait l'exercice avec la farouche détermination qu'elle apporte dans l'accomplissement des tâches les plus infimes. Ça doit être rudement fatigant d'être toujours aussi concentrée !

D'ailleurs, le résultat ne se fit pas attendre puisque des crampes ne tardèrent pas à interrompre cette fructueuse leçon.

Le bateau était mouillé assez loin de la belle plage de sable qui servait de piscine aux passagers de "Mélusine" et le capt'aine, jamais à court de bonnes idées, décida de retourner à la nage au bateau ; après tout il n'y a guère que huit ou neuf cents mètres et c'était un excellent moyen de se préparer à l'apéritif vespéral et espéré. Sans maillot, comme à sa bonne habitude, il s'immergea et commença à fendre les eaux tièdes d'une brasse où la majesté le disputait à la détermination, tandis que l'équipage regardait le bord en annexe.

Après un quart d'heure de paisible brasse, il aperçut deux pêcheurs montés sur une barque et qui naviguaient, plan plan, à quelques dizaines de mètres devant lui. Après tout, la mer est à tout le monde et il n'y aurait pas eu de quoi se frapper si ces braves gens ne s'étaient pas mis en devoir de pêcher à la traîne. C'est à ce moment précis que le téméraire nageur sentit un fil de Nylon lui passer entre les jambes. Evaluant d'un coup d'œil la distance qui le séparait de la barque, il se rendit compte que le bas de ligne, avec ses horribles hameçons pointus, et peut-être même rouillés, montés en mitraille, n'était pas bien loin .

⁸⁸ Personnage du "Candide" de Voltaire. Professeur de philosophie qui enseigne la "métaphysico-théologico-cosmologologie". Il refuse systématiquement les plus dures leçons de l'expérience et persiste à penser que "tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles".

Le vieil ange et la mer

Glacé de terreur, il n'eut même pas la présence d'esprit de passer au dos crawlé pour préserver, au moins, ses œuvres vives (plus mortes que vives, en l'espèce). Après tout, le côté pile de son individu, même fortement entamé : ça repousserait mais il n'était pas prouvé que tout ce qui dépassait, peu ou prou, du côté face possédât cette enviable capacité.

Absurdement, il se lança dans un crawl effréné, pulvérisant le record mondial du dix mètres nage libre. Ce fut malgré tout un homme au complet qui arriva au bateau en même temps que l'annexe et l'équipage, lequel ne trouva rien de plus amusant à faire, en remontant à bord les vêtements du capt'aine, que de laisser tomber à l'eau les maigres drachmes rangés dans son bermuda. Il fallut à nouveau plonger et c'étaient toujours les mêmes qui s'y collaient !

On pouvait penser que la journée avait été suffisamment fertile en événements, mais non ! L'équipage en avait assez de sentir le bateau bouger et souhaitait vivement aller dîner à la petite auberge du village.

Seulement, pendant le repas, le vent s'était levé. Pour remonter à bord il fallut affronter les rouleaux de la plage et le capt'aine n'hésita pas à se mettre, une fois encore, dans le plus simple appareil pour pouvoir maintenir l'annexe face à la lame tandis que l'équipage embarquait, cul par-dessus tête et proférant d'abominables jurons, de ceux que l'on n'apprend pas à la fac de Droit. Au bout de sa chaîne "Mélusine" gigotait comme un perdu et la nuit s'annonçait fortement bercée.

Cependant, après ce dernier bain du retour, le capt'aine pensait pouvoir jouir d'un repos mérité alors que les em...quiquinements ne faisaient que commencer.

Dans une superbe gerbe d'étincelles, digne du bouquet final des feux d'artifice de Versailles, la pompe électrique des stroumphs explosa aux fesses du capt'aine qui, fortement commotionné par ce feu grégeois d'un nouveau type, réalisait maintenant ce que c'est que d'avoir le feu au c...

Avant d'exploser, la pompe avait eu le mauvais goût de se mettre à tourner à l'envers et, au rythme forcené de "Mélusine" emportée par la houle "qui s'écoule et qui roule en une folle farandole", à une heure trente du matin, le capt'aine asséchait, nettoyait, pestait et écopait.

Parfois, en le voyant ainsi se débattre au sein de tous ses ennuis, je me dis qu'il lui sera beaucoup pardonné car, s'il est vrai qu'il a beaucoup péché, ainsi qu'en atteste ma comptabilité, il a également beaucoup morflé. Il y a fort à parier qu'en chaque plaisancier sommeille, au côté du cochon, un masochiste. Ils avaient bien raison, les vieux marins qui regardaient avec incompréhension la race naissante des plaisanciers et déclaraient, crachant au vent : "Qui va en mer pour son plaisir, irait en enfer pour passer le temps".

Enfin, comme cela, mon CAS s'entraîne pour sa vie future !

Le Meltem, toujours modéré, ayant eu la bonne idée de passer nord-est, la traversée se fit donc sur un bord de près, tribord amure, vers la patrie de Tontine et Tonton !

"Mais cela tombe à pic !" s'était exclamée la tante de l'équipage en apprenant que sa nièce serait dans les parages de l'île d'Ios cet été-là, sur un "superbe" voilier en compagnie du capitaine Troy⁸⁹ en personne.

C'est précisément à Hora, la capitale, que se trouvait la résidence de vacances du couple infernal formé par cette excentrique vieille petite fille et son plantigrade de mari.

"Bast, s'était dit le capt'aine, en apprenant la nouvelle avant le départ, il n'y aura qu'à éviter le coin et le tour sera joué."

Ce que femme veut...

Voilà comment, une fois le cap Fanari reconnu, "Mélusine" se retrouva, le lendemain, au quai du port de cette charmante île.

Comme tous les ports des Cyclades, celui d'Ios est encombré de petits caboteurs, de pêcheurs, de ferries faisant la navette avec le Pirée. Les quais grouillants sont bordés de tavernes plus ou moins authentiques, plus ou moins touristiques. Des camions brinquebalants ne se déplacent plus guère que par la force de l'habitude, des filets sèchent au soleil dans une bonne odeur de poisson avancé et les "tou-tous", kodakent en rangs serrés, flashant tout ce qui a le malheur de bouger.

Le capt'aine eût bien volontiers mouillé en rade, face à la superbe plage qui ourle le fond de la baie, loin de toute cette agitation stérile. Rien à faire. L'équipage excité comme une puce sur une plaque chauffante, avait exigé de se mettre à quai afin de pouvoir faire les honneurs du bord à la tontine et au tonton.

Se trouvant au berceau de la philosophie et soucieux de ne pas irrémédiablement carboniser l'ambiance de la croisière, le capt'aine, tout en rongéant son frein, faisait sienne la devise des stoïciens "*Anekhon kai apekhon*"⁹⁰. Il ne broncha même pas d'un pouce lorsque l'équipage, perdant toute retenue et dévoilant imprudemment ses batteries, déclara "Qu'en tant que Madame la Capitaine " il se devait d'organiser dignement la réception de sa parenté à "son" bord.

Tout en se réservant, une fois rentré en France, le délicat plaisir d'expliquer quelques vérités premières à la donzelle, le capt'aine mit cela dans sa poche avec son mouchoir par-dessus, et, pour se consoler, partit, à la découverte d'Hora, un des plus pittoresques villages des Cyclades, construit en escalier sur le piton rocheux qui domine cette superbe baie.

C'est le lendemain que le capt'aine prit la décision irrévocable de ne jamais, fut-il acculé à la mendicité, faire de charter.

"Madame la Capitaine" n'étant pas encore revenue des bains-douches du vague club nautique, c'est vers les onze heures qu'eut lieu, devant ses yeux incrédules, l'apparition du siècle. Tonton Ferdinand en grande tenue d'explorateur, chemisette blanche, short, chaussettes montantes dans ses chaussures blanches, le chef sommé d'un casque colonial se présentait à bord, flanqué de sa minuscule moitié "belle comme une contrebasse avec

⁸⁹ Les plus jeunes d'entre vous ne connaissent certainement pas le capitaine Troy, musculeux belâtre, patron de la goelette "Le Tiki" et héros de la série télévisée *Aventures dans les îles*.

⁹⁰ "Supporte et abstiens-toi."

Le vieil ange et la mer

un chapeau à fleurs" comme le chantait si bien Bobby Lapointe, mutine et mondaine sous son ombrelle d'un autre siècle.

L'embarquement pour Cythère n'alla pas sans mal !

Complètement tétanisée, Tontine, à califourchon sur le balcon arrière, un pied sur la passerelle, l'autre sur le bateau, n'arrivait pas à franchir le Rubicon. Les jupes retroussées jusqu'à la taille, elle se cramponnait à la rambarde avec l'énergie d'un contrôleur des Impôts sur le dos d'un assujetti. Rien ni personne ne semblait en mesure de l'en arracher. N'osant l'empoigner par la peau du dos pour l'envoyer dinguer au fond du cockpit avant même de lui avoir été officiellement présentée, le capt'aine méditait sur la possibilité d'utiliser la drisse de grand-voile pour en faire un palan. Sur le quai, les autochtones se payaient une franche tranche de rigolade tandis que tonton Ferdinand exhortait sa douce moitié à sauter le pas.

Cela aurait pu durer longtemps si deux ou trois solides gaillards, fortement hellènes, n'avaient uni leurs forces, à grands renforts de *molla* et de *brass*⁹¹ pour venir au secours du Chat Perché, dont le chapeau à fleurs avait trinqué dans la manoeuvre et la déposer, triomphants sous les applaudissements de la foule, dans le cockpit de "Mélusine".

Le capt'aine, qui à ce moment précis aurait ardemment souhaité se trouver au sommet de l'Anapurna ou à l'épicentre de la Sierra Nevada, se confondit en faibles *evkaristo*⁹² et entreprit de faire monter Max l'Explorateur, qui rechignait bien un peu sur l'étroitesse de la passerelle mais parvint, sans trop de ridicule, à se hisser à bord.

Heureusement, sur les entrefaites, le retour de la nièce complètement méconnaissable fit sensation et diversion. Toujours distrait l'équipage avait entrepris de se laver les cheveux avec on ne sait quel produit, mais certainement pas du shampoing. Le résultat ne laissait pas de surprendre : on aurait juré la fiancée de Frankenstein, vue par James Whale dans son célèbre film. Cette forte accorte personne, quoi qu'apparemment affligée d'un caractère difficile, était dotée par le célèbre réalisateur d'un système capillaire hérissé et ahurissant. La ressemblance était donc désormais parfaite.

Tout ce petit monde dûment abreuvé et réconforté par quelques libations bienvenues, la Tontine à fleurs dévoila ses batteries - tant que ce n'était que cela ! - en affichant l'intention inébranlable de sortir en mer l'après-midi, regrettant même de n'avoir pas pris son maillot pour se baigner au large.

Evidemment il ventait un Meltem à décorner le Minotaure, mais la Téméraire n'en avait cure !

Une chose à la fois ! Sachant par une indiscretion de l'équipage que les deux vieux chérubins avaient une bien excusable propension à lever, haut et de concert, le coude, le capt'aine se disait qu'après le repas tsouin-tsouin concocté à bord, fortement arrosé de *retsina*, les ardeurs tontinesques, diluées dans la lénifiance d'une béate digestion, allaient fondre comme les taux de rémunération des placements obligataires.

⁹¹ Tire ! En avant !

⁹² Merci.

C'était mal connaître la Dame de Fer ! Il fallut s'exécuter. Confortablement installés sur les coussins du carré sortis dans le cockpit pour la circonstance, Tontine et Tonton sirotaient leur café tandis que le capt'aine s'activait à la manœuvre, avec le secret espoir de ne pas trouver de place au quai en revenant et de devoir mouiller dans la baie. Le retour en dinghy devrait certainement valoir son pesant de Féta.

Sitôt en mer, sous l'effet du vent, "Mélusine" se mit à filocher gaillardement ses 6/7 nœuds au près serré. C'est alors que le capt'aine, qui parfois, sans que l'on sache pourquoi, obéit à des impulsions aussi soudaines que loufoques, proposa à Ferdinand de prendre la barre. Il est vrai qu'à cette allure, correctement réglé, le Sunshine se gouvernait pratiquement tout seul. Se prenant soudain, car né-natif de Dunkerque, pour le grand Jean-Bart, Tonton se piquait au jeu et poussait de petits grognements approbateurs comme un ours découvrant un pot de miel.

Plus dure fut la chute ! La différence entre un fauteuil Louis XV et des coussins posés sur le pont d'un voilier à la gîte est notable, surtout au niveau de la stabilité. L'apprenti-barreur ne tarda pas à vérifier cette théorie en se retrouvant au fond du bateau, coinçant avec insouciance la barre franche alors que "Mélusine" partait dans une somptueuse abattée⁹³. Il est à croire qu'il avait trouvé sa place définitive contemplant, l'air hilare, sa moitié nonchalamment allongée sur le banc du cockpit, prenant la pose alanguie de Jean Harlow dans *Mers de Chine* et couvant le chaos d'un œil snob de batracien désabusé.

Il était vraiment temps de faire quelque chose : tandis que le capt'aine s'évertuait à redresser la barre et la situation, Tonton Ferdinand, terrassé par les émotions, le grand air et le capiteux vin grec, s'endormait tout debout.

Il paraît que le Meltem à tendance à se calmer en fin d'après-midi : ce n'était pas le cas et le capt'aine eût volontiers réduit la toile. Seulement, cela supposait de mettre le pilote en service pendant ce temps-là. Tontine était assise juste sur l'embase recevant l'axe du rudimentaire appareil et se sentant un peu chavirée, ne souhaitait pas bouger d'un iota.

Le capt'aine sauta sur l'occasion pour ramener tout son petit monde au port où, contre toute attente, la place était restée vacante.

Les deux aventuriers furent dûment réconfortés par les moyens et breuvages que l'on devine et le débarquement s'effectua avec plus de peur que de mal, bien que le capt'aine, décidément pas coopératif pour deux sous, eût refusé de monter l'arrière du bateau sur le quai et même, de voler la passerelle des voisins, pourtant notablement plus large.

Les dieux de la Grèce antique veillaient sur le capt'aine. On lui avait prédit du près, du près, toujours du près à partir de Milos, mais le Meltem se maintenait nord-est et la traversée sur Amorgos, une fois Ios débordée, se fit au large.

Seul écueil une navigation légèrement en zigzag à cause du tas de cailloux des îlots Irakléia, Schoinousa et consorts qui séparent Naxos d'Amorgos.

⁹³ Venait en travers du vent et de la lame.

Le vieil ange et la mer

C'est par pure bonté d'âme que le capt'aine avait choisi cette escale peu commode, puisque la plus orientale des Cyclades et qui impose ensuite de faire du nord pour remonter sur le Pirée. L'équipage voulait absolument visiter le monastère de la Horoviotissa, spectaculairement ancré sur la côte sud de l'île. Déjà mon CAS commençait à vieillir puisqu'il avait fini par céder...

Le seul mouillage à peu près sûr par Meltem était celui de port Vathy, dans la baie de Katapola. Encore n'avait-il de port que le nom : un quai frangé de roches et de hauts-fonds, une prise d'eau au quai et quelques vivres dans les boutiques du village.

Partis tard de Ios, puisqu'il avait fallu rendre une ultime visite aux navigateurs téméraires, l'atterrissage se fit de nuit.

Le cap doublé, ce fut un jeu d'enfant de tirer directement sur le port dont on apercevait les feux. Nouvelle poussée d'adrénaline pour l'équipage : il y avait bien les deux feux d'entrée réglementaires et incontournables, mais en plus un feu jaune fixe scintillait, sans se gêner, au beau milieu du chenal. La malheureuse écarquillait les yeux et cherchait à comprendre. Plus pragmatique, et ayant potassé les Instructions Nautiques, le capt'aine n'hésita pas ; rouge : bâbord ; vert : tribord et on fonce au milieu. Tant pis si, comme le répétait convulsivement l'équipage, interprétant un saisissant remake de *Femme au bord de la crise de nerfs*, il y avait une maison au milieu ; elle n'avait rien à y faire. La maison l'admit volontiers et se rangea sans faire d'histoires pour laisser le libre passage.

Pourtant l'équipage n'était pas au bout de ses peines : comme toujours, il fallait mouiller tête sur ancre et cul à quai, manœuvre qu'elle redoutait par-dessus tout car elle exigeait une active participation de sa part.

C'est dans des moments pareils que je mesure toute la noirceur et la perversité de mon CAS. Le bougre savait parfaitement comment on mouillait à Amorgos mais avait fait accroire à son souffre-douleur qu'une aimable pendille⁹⁴ lui tendrait les bras à son arrivée. Pas bon pour lui ça !

La première manœuvre fut la bonne et le capt'aine amena doucement son tableau arrière à bonne distance du quai et de ses si sympathiques petits bistrots. Pour être plus précis, elle aurait pu être la bonne si l'équipage avait consenti à mouiller l'ancre.

A sa décharge, il faut reconnaître que les projecteurs de pont brillaient... par leur absence et que la nuit était aussi noire que l'âme du trésorier d'un parti politique. Pour le coup la préposée à cette délicate manœuvre ne s'était pas rendu compte qu'après seulement quelques mètres de déroulement, un des maillons de la chaîne était sournoisement venu se bloquer sous le point d'amure⁹⁵ du génois. N'entendant plus le grondement caractéristique que fait la chaîne en sortant du puits, elle s'était bien dit que quelque chose ne devait pas tourner rond mais n'avait pas osé troubler la concentration du capt'aine dans sa délicate approche du quai.

Mondain en dépit des circonstances, l'homme de mer s'abstint de dire ce qui, à son avis, ne tournait pas rond et quelques coups de marteau et une palette de jurons bien sentis

⁹⁴ Cordage attaché au quai et qui permet d'attraper la chaîne sur laquelle on amarre l'avant du bateau, évitant ainsi la fameuse manœuvre "tête sur ancre, cul à quai".

⁹⁵ Point d'attache du génois sur la coque.

eurent le double avantage de renseigner immédiatement les voisins sur l'identité des nouveaux arrivants et de remettre de l'ordre dans le mouillage.

Nouvel essai : cette fois l'ancre consentit à faire connaissance avec l'eau saumâtre du port mais, pour une raison connue d'elle seule, se refusa à crocher sur le fond. Jamais deux sans trois : la troisième serait la bonne.

L'équipage, complètement liquéfié, n'avait plus figure humaine et plongé dans une sorte d'autisme maritime, contemplait, hébété les lumières du quai. Le capt'aine qui, par la couleur, ressemblait comme un frère à la langouste dont la veille il avait fait ses délices, après un court instant de flottement, se refit une santé à grands renforts de raisiné et d'un reste de *skordalia*⁹⁶ ensuite de quoi, il enjoignit à l'équipage qui avait failli - entre autres - à ses fonctions de graisseur, de l'oindre du bienfaisant lait Cictra, souverain pour apaiser les brûlures du soleil. C'est environné d'effluves d'huile de foie de morue, d'essence de bergamote et d'ail du *skordalia*, qu'en grande majesté, il regagna sa dure couchette.

Il était demain depuis deux heures trente !

Naxos l'île légendaire, l'île de Dionysos ! C'est en effet ici, que le seul dieu pouvant légitimement se croire sorti de la cuisse de Jupiter avait rencontré Ariane, lâchement abandonnée par ce saligaud de Thésée qui venait d'occire le Minotaure et s'en retournait tranquillement à Athènes.

Gagner l'île dyonisiaque, réputée pour son vin, n'avait pas été une mince affaire. Le Meltem (il n'y a donc pas d'autre vents dans ce pays ?) plein nord avait imposé de pénibles louvoyages jusqu'à la pointe Stavros de l'île, rendus encore plus périlleux par le fort courant qui sévit entre l'île Donousa et les cailloux Makares.

Le port de Naxos n'est pas le prototype parfait de la marina moderne mais offre cependant l'abri d'un long brise-lames orienté au sud-ouest et il y est possible de faire son plein, d'eau, de fuel et de s'amarrer, cul à quai aux faces extérieures des môles des pêcheurs.

"Mélusine" à peine à poste, l'équipage enhardi par son inséparable tortue, que, sournoisement le capt'aine dégonflait un peu plus chaque jour, partit réviser sa brasse - ô combien - coulée. Pour les mouvements, cela commençait vaguement à ressembler à quelque chose mais le postulant aux quatre cents mètres nage libre n'avait pas encore intégré le fait que l'on puisse nager et respirer en même temps. Evidemment cette lacune réduisait considérablement son périmètre de déplacement, mais ça venait.

En revanche, son dos crawlé était renversant. Littéralement, d'ailleurs ; dans sa fougue aveugle elle torpillait impitoyablement tout ce qui flottait peu ou prou aux alentours ; baigneurs, annexes, barques au mouillage...

Alors que le capt'aine se prélassait dans le carré, un couple d'Américano-Yougo-Français fondit sur lui pour s'enquérir d'amis à eux, battant pavillon chypriote (Quelle allure cela

⁹⁶ purée de pommes de terre à l'ail.

Le vieil ange et la mer

peut-il avoir un pavillon chypriote ? ⁹⁷) et qui auraient été susceptibles de croiser leur sillage.

Devant la réponse négative du capt'aine, ils se présentèrent fort cérémonieusement. Lui s'appelait Biki Karadjokovic et était artiste-peintre et elle, aussi blonde et maigrichonne que son compagnon était noir de poils et vigoureux, un brin chlorotique même, répondait au charmant prénom de Myrtille. Apparemment, ils venaient tout juste de traverser depuis Athènes sur leur Colin Archer, "L'Eastlander".

L'équipage, de retour, crut malin de leur offrir l'apéritif sur "Mélusine", Ils tinrent absolument à rendre l'invitation à leur bord. Tout ce petit monde s'entassa donc dans l'annexe pour atteindre leur voilier, mouillé à l'autre bout de la baie. Devinez qui ramait ?

S'il me fallait classer mon CAS dans une quelconque catégorie animale, sûr qu'il occuperait une place de choix, par la gracieuseté de son caractère et sa parfaite urbanité, dans la classe des *Ursus Horribilis*, dont le Grizzli est un des spécimens les plus représentatifs. Peut-être pourrait-on également, eu égard à sa nature rebelle, son front bas et son entendement limité, le ranger avec succès dans la catégorie des *Bisons d'Europe* mais, apparemment, devant une telle insistance il dut s'avouer vaincu.

Au mieux, tenta-t-il de saborder cette amitié naissante en se cramponnant à l'embase de l'antenne VHF pour monter à bord et en la cueillant comme la première pâquerette venue : rien ne put freiner l'enthousiasme de ses nouveaux, et provisoirement indéfectibles, amis. A telle enseigne qu'ils décidèrent, au diable l'avarice, de quitter le mouillage pour aller s'installer au quai, à côté de "Mélusine".

Sitôt à poste, capt'aine Biki entreprit de saouler (de paroles seulement) son homologue, tout en lui faisant savourer un fond de rosé tiédasse et en se rasant furieusement la couenne.

Pour célébrer cette belle rencontre, capt'aine Biki prétendit ensuite aller fêter cela à l'auberge et, en grand seigneur, pour faire honneur à son hôte, lui laissa régler l'addition.

Retour aux bateaux, palabres sur le pont, retour au bistrot pour un dernier petit café...

Satisfait de sa journée, de son bateau, de son égérie, de ses nouveaux amis et surtout de lui, capt'aine Biki s'en alla rejoindre sa Myrtille qui, terrassée par les spiritueux, s'était esbignée dès la fin du repas. Le capt'aine, pour qui la moindre tasse de café après treize heures est synonyme de nuit blanche, se tournait et se retournait sur sa couchette, lançant de terribles ruades, dignes des plus vigoureux bisons de la forêt de Bialowilza.

Le lendemain, le soleil brillait, le vent était léger : ce n'est pas du temps à rester au port et le capt'aine entendait rejoindre un délicieux mouillage dont il avait lu grand bien sur le guide, à quelques milles de là.

"Excellent !" s'écria capt'aine Biki, qui pourtant n'était pas prévu au programme.

Rien à faire, cependant pour se débarrasser du "poison"-ventouse ; il fallut bien les traîner jusqu'à la crique convoitée.

⁹⁷ La faible propension qu'a Népomucène à chercher à se cultiver m'a toujours atterré ! Ce sont deux rameaux d'olivier que surmonte une vague tache marron en forme d'île, le tout sur un fond blanc, espèce d'ignare !

Le plage était bourrée de nudistes, à forte majorité homosexuelle, qui, flamberge au vent et main dans la main, se promenaient dans ce paradis terrestre, avec l'innocence des premiers hommes, avant que le Créateur n'ait sacrifié une de leurs côtes premières pour créer l'Equipage, avec un grand "E".

La Myrtille à son Biki, faussement horrifiée, louchait de biais, la bouche en trou d'œuf (pour ne pas dire en cul-de-poule), tout en prenant des mines gourmandes de chaisière apercevant le satyre du square.

Les deux Coriaces, qui soi-disant n'avaient pas faim, se révélèrent être de redoutables Voraces et mirent à mal les provisions de "Mélusine", puis se retirèrent en grande dignité pour une sieste digestive.

Entre-temps, l'équipage accomplissait des progrès significatifs en natation. Toujours appareillé de sa bouée, il effectuait le trajet bateau-la plage-bateau, accompagné du capt'aine faisant nonchalamment la planche pour rester à sa hauteur. Il nageait, le souffle court, l'œil fixé, non pas sur la ligne bleue des Vosges, mais sur son inaccessible étoile.

De retour à la plage, en annexe cette fois, l'équipage, opiniâtre, reprit ses exercices. L'eau était délicieuse, la nageuse barbotait avec insouciance et s'essayait à une nouvelle nage, hybride de brasse coulée et de nage du petit chien, non dénuée d'une certaine élégance mais dont l'efficacité restait, malgré tout, à démontrer.

C'est à ce moment - où tout semblait luxe, calme et volupté - que le capt'aine avisa, nageant avec détermination vers l'équipage, un rat de bonne taille, pas vraiment le rat d'eau mais déjà le rat musclé, dont l'œil féroce fixait, avec une certaine convoitise, l'appétissant séant de la naïade. Que n'eut-elle la fâcheuse idée de se retourner à ce moment précis ! Se trouvant nez-à-museau avec le muridé baigneur, elle poussa un beuglement à faire pâler toutes les sirènes de l'ex-"France" et, avec une vélocité dont on ne l'aurait jamais cru capable, rejoignit d'un bond la terre ferme, mécaniquement suivie par le pauvre rongeur complètement groggy par cette interprétation féminine du kiaï, le célèbre "cri-qui-tue" des karatékas.

Une rapide intervention s'imposait. Au risque d'esquinter l'embarcation, le capt'aine n'hésita pas à interposer l'annexe entre la chair fraîche de l'équipage et les dents aiguës du prédateur. Messire Rat s'en étant allé comme il était venu, il ne restait plus qu'à rat-mener l'équipage au bateau.

Tout au long du rat-patriement, tandis que le capt'aine rat-mait, l'équipage, pas rat-suré du tout, se rat-contait des histoires de rats, rat-plicants à bord par l'échelle de bain, rat-vageant tout dans le carré, rat-tiboisant tout le rat-vitaillement. Bien que d'un tempérament rat-llieur, le capt'aine tout occupé à le rat-vigoter ne se sentit pas le cœur de le rat-brouer.

Et setpt et rats et sept et rats...

Le soir, ce fut au tour des Inévitables de rendre la politesse et de prier à souper le capt'aine et son équipage.

Augurant un plantureux festin, notre homme s'y rendit à la rame, histoire de s'ouvrir l'appétit. Il aurait tout aussi bien pu mettre le moteur de l'annexe en marche ! Le menu était

Le vieil ange et la mer

frugal, pour ne pas dire spartiate : sardines à l'oignon et rata "à la gamelle" - dixit fièrement Biki - à base d'œuf (et non pas d'œufS), de poivrons et autres objets surnageants non identifiés, plus le reste de sardines. Parole ! On sert ça à Fresnes ou à Clairvaux, c'est l'émeute assurée et on ne pourrait pas donner tort aux détenus.

Mais là où véritablement on touchait le fond de la misère humaine, où l'on frisait l'indicible : c'est côté liquide. Un quart de bouteille de rosé tiède et éventé pour quatre en tout et pour tout ! Quoi ? Pas d'apéro ? Pas de digestif ? Que nenni, messire : un quart de pinard pour quatre ! Un seizième par personne ! Le capt'aine eut beau taxer la ration de l'équipage c'était tout de même dur à avaler.

Le pire restait cependant à venir et ne tarda pas à se pointer sous la forme d'une infusion servie par la scélérate Myrtille. Honte sur elle !

Le capt'aine, que dévorait une soif ardente, n'écoutait plus les vaticinations artistico-non figuratives de capt'aine Biki ; il rêvait d'un tableau hyperréaliste représentant un demi empanaché de mousse légère et dont les flancs embués laissaient perler de fines gouttelettes, délicieuses prémices de la fraîcheur âcre et pétillante du breuvage de Gambrinus.

N'y tenant plus, l'assoiffé abrégea la soirée et fit force rame vers son bord, sa glacière et sa bière fraîche.

Epuisé par ses exploits de l'après-midi, l'équipage se répandit instantanément sur sa couchette et se mit à ronfler comme une Kawasaki 1100 cm³ continuant à brasser en rêve.

Philosophe, le capt'aine dût attendre que la motocyclette eût enfin atteint la berge et retrouvé le calme pour pouvoir s'endormir et ronfler à son tour.

Capt'aine Biki avait l'air sombre ce jour, lorsqu'il s'annonça à bord porteur de funestes présages. Le barographe serait en chute libre ! Comme le digne homme n'y allait pas avec le dos de la cuillère (sauf pour servir à boire) il prophétisa dans la foulée un vent de cinquante nœuds pour la nuit à venir.

Impressionnable, l'équipage en fit un blocage des zygomatiques et pressa le capt'aine de lever l'ancre pour retourner s'abriter au port voisin. Le capt'aine, qui n'accordait qu'une confiance assez limitée aux prédictions du Nostradamus de la Barbouille, n'était pas pressé de retourner à la civilisation mais décida, néanmoins, qu'il était urgent de lever l'ancre. En effet, capt'aine Biki menaçait de concocter une polenta à son bord pour le soir même et ça, c'était autrement plus redoutable qu'un méchant petit coup de vent à cinquante nœuds.

C'est donc à quai et à bord de "Mélusine" que se termina la journée. Capt'aine Biki, en veine d'inspiration et mis en train par quelques apéritifs bien tassés (on sait vivre chez le capt'aine) dessinait à tout va et prétendait illustrer le livre de bord. Dix-neuf ans plus tard, le capt'aine est toujours aussi sceptique sur la nature de l'illustration et sur la signification profonde de l'allégorie. Que l'on se représente une asperge bicolore, à tête empanachée, fortement phalloïde et tenant dans ses bras - Ah ben oui, c'est comme cela ; c'est

une asperge qui a des bras ! - une chope de bière en forme de pot à barbe d'où s'échappe, glorieuse et toujours bicolore, une abondante mousse, elle aussi vaguement phallique...

M'est avis que la Myrtille, qui depuis le début de cette brève rencontre couvait le capt'aine d'un œil fâcheusement concupiscent et que l'équipage surveillait comme du lait sur le feu, risquait de connaître une nuit agitée.

Enfin, chacun son problème. Pour l'heure il était temps d'aller boire un dernier petit café avant de sombrer dans le sommeil, sauf évidemment le capt'aine, énervé par le breuvage et qui n'arrivait pas à fermer l'œil...

Le jour s'était levé. Rien de bien extraordinaire à cela et ce n'est pas la peine d'en faire un roman. Oui, mais ce jour-là, le soleil n'avait pas l'ardeur que l'on est en droit d'espérer sous ces latitudes. De ce fait, la petite troupe n'était guère vaillante. Personne ne parlait de navigation.

L'équipage pensait à sa douche, Capt'aine Biki au moyen d'y échapper, La Myrtille au moyen de la prendre avec le Capt'aine qui lui ne pensait à rien se laissant envahir par la langueur des îles.

Tout ce petit monde s'embarqua dans une Ford de location, hors-d'âge, pour accomplir le tour de l'île. Comme il fallait s'y attendre, les Inévitables ne firent pas mine de s'arrêter vers midi pour se caler les joues, mais le capt'aine avait prévu le coup et n'était pas parti sans biscuits ! Le périple se poursuivit aimablement, juste troublé par un incident qui aurait pu tourner à la catastrophe si je n'avais pas joué un peu les anges-gardiens.

Ce n'est pas dans mes attributions, je le concède mais, comme vous le savez, c'est mon dernier CAS et je souhaitais le faire durer encore un peu. Que voulez-vous, je me sens bien sur terre et trouve le spectacle des humains incomparablement plus réjouissant que celui des anges de tout poil. Mais je m'égare, que je vous narre donc la chose.

Le capt'aine, au volant, se concentrait pour garder la Ford brinquebalante au milieu de ce qui pouvait passer pour une chaussée sur cette étroite route de montagne, bordée d'un sérieux à-pic. Sa tâche n'était pas facilitée par la présence de la Myrtille, assise derrière lui, penchée en avant et qui lui soufflait son haleine passionnée dans le cou, situation d'autant plus inconfortable que, comme le pauvre Caïn, il sentait l'œil lourd et suspicieux de l'équipage et imaginait déjà la toute belle scène qui n'allait pas manquer de s'ensuivre de retour à son bord.

C'est ce moment précis que choisit Myrtille pour lui vriller les tympans d'un hurlement hystérique. Sous l'effet de cette paracentèse inopinée le chauffeur écrasa la pédale de frein d'un mouvement réflexe de grenouille décérébrée et la volage Ford, qui n'attendait que ça se mit en travers de la route, une roue quasiment dans le vide.

Les premiers moments de stupeur passés, les cœurs se remirent à battre et les cerveaux à fonctionner (enfin, ceux qui le pouvaient) et la sirène - ou la corne de brume - fermement sommée de s'expliquer.

Le vieil ange et la mer

- Du thym, j'ai vu du thym sur la colline. C'est fâbuleux pour les infusions. Il faut absolument que j'en cueïlle....

Et voilà comment une infusion faillit se transformer en bouillon de onze heures pour une dinde et trois touristes !

Un peu honteux des débordements de sa compagne, capt'aine Biki lança une nouvelle invitation à son bord pour le soir même ; invitation qui fut acceptée à la condition expresse de ne pas boire d'infusion de thym.

Prudent, le capt'aine se présenta à la coupée de "L'Eastlander" muni d'un précieux viatique sous forme de deux flacons de rosé agréablement embués de fraîcheur. Bien lui en prit, sinon il n'y aurait eu que de l'eau, *aqua simplex*, *aqua horribilis*, pour faire glisser le frichti de Biki composé, cette fois, de nouilles accommodées avec l'inévitable et traditionnel rata, agrémenté - ce n'est pas tous les jours fête et lendemain dimanche - d'un bloc de bouillon Kub.

Peu soucieux de sacrifier au rite, désormais incontournable, du café insomnifère, le capt'aine, prétextant une grande lassitude réussit à écourter la soirée.

Heureusement, le lendemain était le jour des adieux. Le capt'aine qui pensait bien s'en tirer comme cela et reprendre la mer sans plus de chichis fut contraint, sous les fermes instances de l'équipage, d'aller prendre une douche au Club Nautique. Il ne le sentait pas bien et avait raison. Non seulement, ces voleurs faisaient payer au prix fort leur prestation, mais à peine fut-il couvert de mousse et de shampooing, que le filet d'eau tiède se tarit. Le préposé attiré par ses beuglements de bison en furie essaya de débloquent le compteur mais n'y parvint pas. Le petit baigneur dû alors changer de douche dans l'état que l'on devine sous les regards mi-intéressés, mi-réprobateurs d'une plaisancière de passage lavant son linge dans le lavabo. En effet, les douches des hommes étant H.S, la scène se déroulait dans le local réservé au beau sexe.

Drapant sa dignité défaillante dans une serviette trop courte, le capt'aine regagna son bord et son pantalon et se mit en devoir de préparer l'appareillage avant que les Inévitables n'émergeassent, faisant fi des règles de bienséance.

Enfin débarrassée de son rémora,⁹⁸ "Mélusine" pouvait pointer son étrave vers Mikonos.

Le Meltem n'aurait eu garde de rater le rendez-vous ! C'eût d'ailleurs été dommage puisque c'est l'endroit des Cyclades où il est le plus sensible, sans compter le violent courant entre l'île Dilos et la terre qui rend la passe délicate.

Qu'importe, avec son petit port bordé de maisons éclatantes, Mikonos a fait, à elle seule, la réputation des îles grecques et l'on est content de s'y amarrer. Pourquoi faut-il que toute cette beauté soit gâchée par ce flot incessant de touristes Kodakés, vomis par ces

⁹⁸ Famille de Poissons dont la nageoire dorsale est transformée en un disque adhésif qui leur permet de se fixer à tout corps flottant. Les rémoras se font ainsi véhiculer par de grands poissons ou des Cétacés et profitent des restes de leur nourriture. Ça colle au poil, non ?

monstrueuses barges de débarquement, baptisées "bateaux de croisière" dont la masse finit par occulter le paysage ?

Le port était extrêmement encombré et le Meltem y rendait les manœuvres d'accostage difficiles. Aussi le capt'aine ne fut-il pas mécontent de se trouver, à treize heures, solidement amarré au bassin de plaisance, cul à quai et tête sur ancre. L'équipage se mit en mesure de préparer une salade riz roborative à défaut d'être appétissante mais ce n'était pas tout de suite qu'ils allaient pouvoir se refaire une santé ! Un ketch, battant pavillon suisse manifesta le désir, bien légitime, de se mettre à côté de "Mélusine". Seulement le vent continuait à balayer la rade et ne facilitait pas la manœuvre.

Le capt'aine qui n'a pas une estime particulière pour les qualités marines de la vaillante nation Helvète, abandonna sa salade pour surveiller les opérations. Non contents de vociférer en Dieu-sait quel patois, de s'agiter en tous sens, de beugler comme des perdus ; en parfaits émules de Guillaume Tell, ils opéraient comme des pommes. Ils réussirent simultanément à mettre leur bateau par le travers, à flanquer leur quille dans le mouillage de "Mélusine" et à la coincer contre le quai. Comme des fourmis après le traditionnel coup de pied dans la fourmilière, ils couraient en tous sens, se télescopaient, plongeaient, gonflaient l'annexe, le tout sans le moindre résultat. Enfin, grâce à l'aide providentielle de deux Anglais qui travaillaient sur le port ils parvinrent à s'amarrer.

Le bateau du capt'aine, dont l'ancre labourée par ces lourdauds venait de chasser, n'était plus tenu par l'avant et portait au quai. On imagine que le bouillant marin n'hésita pas à leur exprimer son opinion, très tranchée, sur leurs qualités manœuvrières et sur le fait qu'ils seraient plus à leur place à crapahuter dans leurs montagnes que sur un voilier. Peine perdue : apparemment ils se moquaient du tiers comme du quart de ces justes remontrances, ajoutant à leur atavique passivité, une totale méconnaissance de la langue française puisqu'ils ne semblaient baragouiner que le Swiss-Deutch.

Pour marquer d'une façon plus explicite son mépris, le capt'aine, qui n'en n'était pas à une manœuvre près, décida de quitter cet inopportun voisinage et de laisser une place entre lui et les fâcheux.

Fatalitas ! En labourant son ancre, les marins du Lac l'avaient probablement engagée dans une des nombreuses ferrailles qui tapissent le fond de tous les ports du monde. Bien que fortement sollicité par le guindeau, le maudit appareil ne voulait pas refaire surface. Le sondeur indiquait dix mètres et le capt'aine n'eut d'autre solution que de se laisser glisser, dûment masqué, palmé et lesté, dans ce qui évoquait plutôt une eau de vaisselle en fin de parcours que la transparence cristalline des lagons tahitiens. Comme on n'y voyait goutte il lui fallut se déhaler le long de la chaîne d'ancre, qu'il serait plus séant d'orthographier "d'encre" tant était glauque cet immonde bouillon.

Sans même pouvoir pousser le moindre juron sous peine d'avaler une bolée de l'écoeuvrante mixture, fouiller à mains nues la boue énorme qui engluait l'ancre pour l'extraire des ferrailles rouillées auxquelles ce traître accessoire avait cru bon de lier son sort, était une opération assez éloignée de l'image que le néophyte se fait de la Plaisance. Il fallut bien en passer par là.

Le vieil ange et la mer

Par chance, le nouveau poste à quai était pourvu d'une bouée, ce qui permit à l'ancre de rester à l'abri dans sa baille, évitant ainsi toute tentation de flirt intempestif avec les ferrailles sous-marines.

Le capt'aine qui avait un mauvais goût dans la bouche se remit avec son remède habituel et écossais et tandis que tintinnabulaient les glaçons et que la salade de riz commençait tout doucement à se confire, un Beaufort 41 embouqua la passe. Les gars arboraient de splendides pagnes (ce qui par force 6/7 fait tout de même un peu désordre) et s'activaient à la manœuvre ; quant à l'élément féminin, comme souvent en pareil cas, il se désintéressait de la manœuvre et commençait déjà à étendre son petit linge pour le faire sécher.

Ah ! Ce n'était pas sur l'unité du capt'aine, où régnait une discipline de fer, que l'on aurait toléré de pareils manquements à l'étiquette.

Pour l'heure, ce ne semblait pas être l'étiquette mais bel et bien l'accostage qui posait problème aux empagés. Pas possible, c'était le congrès des Manches à Balai !

En vertu de l'adage bien connu *Asinus asinum fricat*⁹⁹, ils manifestaient l'intention de se mettre à côté des Suisses et partant, entre "Mélusine" et ces derniers. Comme il fallait s'y attendre, ils collèrent leur hélice dans les amarres du Sunshine, calèrent, vinrent tutoyer la coque de "Mélusine" puis cogner le bateau suisse et, au bout de trois-quarts d'heure d'efforts, finirent par prendre le parti d'aller mouiller au milieu de la baie.

Seule consolation, ils battaient pavillon français et comprenaient parfaitement les apartés mi-ironiques mi-acerbes - mais en tous cas pas très charitables - du capt'aine qui aurait bien voulu pouvoir, enfin, manger son riz en paix.

A seize heures trente, la place entre "Mélusine" et les Suisses était toujours vacante, la salade de riz toujours intacte mais de plus en plus confite et les deux navigateurs se préparaient à passer à table...

Jamais deux sans trois. Pour ne pas faire mentir le proverbe, un gros promène-couillons teuton, barré par un quinquagénaire bedonnant (comme cela semblait laid, à l'époque !) en short et en chaussettes de ville dans ses nu-pieds, se présenta pour prendre la place vacante entre les Suisses et le Sunshine.

Attiré par le bruit et instruit par les épisodes précédents, le capt'aine abandonna ses projets de salade de riz pour pointer le nez sur son pont. Immédiatement, il frémit en repérant les chaussettes de ville. Il y a deux choses au monde dont il faut se défier farouchement : les gens qui conservent leur chapeau pour conduire (encore que cet accessoire tende à disparaître) et surtout, surtout les barreaux de promène-couillons qui portent des chaussettes de ville dans leurs nu-pieds. Ne cherchez pas d'explication rationnelle ; c'est un théorème. Tout comme celui de Pythagore il faut l'appliquer sans chercher à comprendre.

Ce théorème se vérifia une fois encore. Le Père-La-Chaussette arriva à garer à peu près proprement son bahut mais il avait mal mouillé son ancre et la pauvre "Mélusine" se retrouva outrageusement coincée entre lui et le quai.

⁹⁹ Qui se ressemble, s'assemble.

Mon confrère Shakespeare disait : "la colère est pareille à un cheval fougueux" ; c'est sans doute pour cela que le capt'aine prit le mors aux dents et noya sous un déluge de sottises (qui allaient encore peser bon poids dans le bilan du jour) le malheureux Teuton qui ne savait plus à quel Walhalla se vouer.

- Sedan, on n'en parle plus, Verdun on oublie, l'Alsace-Lorraine on tire un trait, mais là, alors là, vraiment, cela commence à bien faire ; y'a de la représaille, et de la sanglante, dans l'air...

Le malheureux qui comprenait le français (il était d'âge à l'avoir appris sur le terrain) se hâta, de descendre son annexe pour aller mouiller une deuxième ancre. Il se hâta même tellement que, dans sa précipitation, il s'ouvrit un doigt sur le davier, ce qui instantanément fit penser au capt'aine affamé, à une Francfort trop cuite qui aurait éclaté dans l'eau bouillante. Le pauvre zig était pitoyable avec son majeur en saucisse et ses chaussettes trempées. Le spectacle eut le don de faire retomber l'ire du capt'aine qui, en bon franchouillard est plus râleur que teigneux pur fruit. Plein de mansuétude et un peu honteux de son coup d'éclat, il aida son voisin de palier à mouiller la deuxième ancre, puis à panser son doigt ruiné d'une magnifique poupée. L'armistice se conclut, après que Hans eût changé de chaussettes, autour d'une valeureuse bouteille de schnaps, exhumée du fond de la cale par sa Gretel. Le breuvage était d'une telle violence qu'il aurait arraché des larmes à un agent du Trésor Public.

L'équipage contemplait d'un air confit sa salade de riz contrit, à moins que ce ne soit le contraire...

La traversée pour rejoindre Syros, centre géographique de l'archipel des Cyclades, fut paisible, au large, donc sans gîter ni rouler, avec un Meltem coupé par les îles Andros et Tinos. L'équipage n'était pas loin de trouver que la navigation avait sans doute de bons côtés, pour peu qu'on l'on choisît avec soin son skipper avant d'embarquer. Il se promettait même, l'année suivante, de procéder à une série de tests de sélection impitoyables pour en trouver un qui soit doux, tendre, attentionné, passionné, soumis, soucieux avant tout du confort de son équipage.

Je crois savoir qu'elle n'a plus jamais navigué...

Pour le moment ce n'était pas la position géographique de cette île qui fascinait l'équipage, mais plutôt le fait que ce pays de cocagne était particulièrement réputé pour la qualité de ses loukoums. Pas question de rater cela.

Après s'être amarrés assez loin du quai, comme dans tous les ports et avoir souscrit aux tracasseries paperassières et omniprésentes des autorités portuaires, c'était un vrai bonheur que de flâner dans le centre de la ville, en fin d'après-midi, quand toute la population déambule dans les rues du centre ou sirote l'ouzo dans les cafés si pittoresques.

Vraisemblablement, est-ce parce que mon CAS avait, dans sa jeunesse, un goût prononcé pour les boissons anisées et qu'il m'a raconté, un soir, il y a bien longtemps, cette histoire

Le vieil ange et la mer

devant un verre d'ouzo, mais toujours est-il que je ne puis m'empêcher, en parlant de cette boisson, d'évoquer le souvenir lointain de Tout-Fou-Pitalugue.

Basé, lui aussi, à Saint-Cyprien, le héros de cette aventure était l'heureux et fanatique propriétaire d'un Tahiti-ketch, une unité assez lourde mais qui connut, en son temps, un certain succès. En fervent admirateur de Pagnol, il l'avait - avec un brin de provocation - baptisé du nom prémonitoire de "Pitalugue II"¹⁰⁰

Sobrement, le groupe de mauvais esprits au sein duquel sévissait vous devinez qui, avait affublé cet excellent garçon du sobriquet de Tout-Fou-Pitalugue. En effet, il aimait tout particulièrement sortir par forte tramontane, alors qu'aucun "yachtemane" méditerranéen n'eût hasardé sa coque dans ce remuant chaudron que peut devenir, à cette occasion, la *Mare Nostrum*.

Il faudrait le talent d'Homère et la pagination de *L'Odyssée* pour narrer par le menu les misères qui s'abattirent, avec une effroyable constance, sur la tête de ce malheureux, au demeurant, jovial et serviable et dont les bons yeux de myope, toujours en mouvement, cachés par d'épais cul-de-bouteille, évoquaient irrésistiblement deux poissons rouges (il souffrait de conjonctivite) nageant dans des bocal d'eau trouble (les embruns sur les lunettes, ça n'arrange pas les verres !).

Partait-il de Canet-en-Rousillon pour une petite virée à Port-la-Nouvelle ? Un fort coup de Tramontane l'envoyait dinguer d'une chiquenaude aux abords de Minorque. Faisait-il un saut de puce vers l'Espagne : les pêcheurs espagnols qui ne sont guère tendres avec les plaisanciers, le retenaient en otage à la suite de quelque obscur conflit avec leurs collègues français.

En somme, c'était un parfait Jonas¹⁰¹.

Pourtant, cette fois-là, il fit plus fort encore. La belle saison approchant, Tout-Fou-Pitalugue mit le cap, comme tous les ans, sur Minorque, une des dernières îles de l'archipel à ne pas être complètement bétonnée et où l'on pouvait encore - en ces temps post-bibliques - trouver quelques criques tranquilles.

L'ait était pur, la route était large et si le clairon ne sonnait pas la charge ils étaient tout de même quelques-uns - dont qui vous imaginez - à traîner sur le quai pour assister au départ de leur infortuné camarade, rigolards comme le sont ceux qui restent à terre et pariant sur les diverses catastrophes qui allaient inmanquablement frapper le "Pitalugue" et son équipage. Equipage forcément réduit à sa plus simple expression puisque personne - et surtout pas sa femme - n'aurait eu l'idée d'embarquer avec un tel porteur de *scoumoune*.

La traversée jusqu'à Minorque n'est qu'une petite balade d'une bonne trentaine heures (qui peut d'ailleurs s'avérer musclée par mauvais temps) et, passé le cap Béar, Tout-Fou-Pitalugue sortit immédiatement de leur esprit.

¹⁰⁰ Tout le monde n'a peut-être pas vu -ou lu- "Fanny", le deuxième volet de l'admirable trilogie du plus célèbre enfant d'Aubagne. "Le Pitalugue" est le nom d'un voilier assez capricieux, ayant la fâcheuse habitude de naviguer la quille en l'air...

¹⁰¹ Archétype du porte-poisse maritime et biblique.

Quarante-huit heures plus tard, sa future veuve, pas tellement éplorée si l'on y regardait bien, mais tout de même vaguement inquiète s'en vint leur faire part de sa légitime préoccupation : pas de nouvelles du "Pitalugue".

Resplendissante de l'éclat plantureux de sa trentaine, la bougresse était d'une beauté à faire damner les saints qu'ils n'étaient pas et, en bons camarades, ils n'eurent de cesse de lui prodiguer réconfort et touchantes marques d'affection.

- Mais non, Aimée - en plus, la douce enfant s'appelait Aimée, vous imaginez ? - C'est normal, c'est du vent de Sud tout faiblard et avec sa lourde baille, il doit tirer des bords carrés.¹⁰² Et puis la météo est bonne. Ne t'inquiète pas pour ton bonhomme et viens plutôt boire un pastis avec nous.

Heureuse et insouciantes époque où le pastis leur tenait lieu de médication contre les rhumatismes qu'ils n'avaient pas (et qu'ils n'auraient, bien évidemment, jamais) et où les terrasses des petits bistrots ensoleillés devenaient l'incontournable forum sur lequel ils refaisaient l'histoire de l'humanité souffrante en général et naviguante en particulier.

Le lendemain, même heure, retour de la statue du Commandeur (ou plutôt de la Vénus de Milo, harmonieusement pourvue de ses deux bras), l'air plus veuve que jamais. Avait-elle pris goût au pastis ? C'est possible mais ce n'était pas le prétexte invoqué. "Le Pitalugue" ne répondait plus ! Silence radio !

Ceci n'est d'ailleurs qu'une figure de style puisque le sémillant navire ne possédait, comme la plupart d'entre eux, aucun moyen de communication. Son équipement se réduisait à un transistor, un compas de route, probablement un loch et peut-être même une gonio...Mais tout de même, il aurait dû téléphoner pour signaler l'heureuse issue de sa traversé.

L'inquiétude grandissait et l'anxiété, noire enfant du doute, faisait même pâlir l'appétissante beauté de l'épouse du présumé-disparu-en-mer tandis que, fort perplexes, ses amis se concertaient : alerter le CROSS¹⁰³, les autorités espagnoles ? Le pastis portant conseil ils décidèrent qu'il était urgent d'attendre le lendemain. Bien leur en prit ! Un lointain et grésillant coup de téléphone les informa que leur infortuné camarade était tombé aux mains des autorités maritimes algériennes.

Trouvé dérivant et quasiment à cours d'eau douce dans les eaux territoriales de ce pays qui, tout bien considéré n'est pas franchement équipé pour le tourisme, il fut conduit *manu militari* au petit port de Djifel et soumis à une fouille en règle, menée avec la délicatesse et le tact qu'ont en commun les gabelous de tous les pays. (Ah ! Si tous les gabelous du monde voulaient se donner la main...). Coussins déhousés, planchers soulevés, coffres vidés, équipets fouillés sans ménagement, cartouches de cigarettes et vin des Corbières (Tout-Fou était viticulteur dans cette belle région...) confisqués ; jusqu'aux stroumphs qui furent démontés pour voir si il n'y avait pas d'armes ou de drogue à bord. A l'époque, tous les Français qui avaient le malheur de croiser dans ces eaux territoriales

¹⁰² Belle vacherie ça, le bord carré ! Le navire tire des bords contre le vent mais ne progresse pas ; soit à cause du courant (peu violent en Méditerranée) ; soit parce que le vent est vraiment pile poil dans l'axe du bateau ; soit parce que le skipper se débrouille comme un manche...

¹⁰³ Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage.

Le vieil ange et la mer

étaient systématiquement suspects de transporter de la drogue ou des armes, voire même les deux.

Ajoutez à cela que le malheureux, qui n'avait pas prévu cette escale, avait omis de hisser les couleurs algériennes à sa drisse de tribord et l'on aura comme une vague idée de la fraîcheur de l'accueil...

Evidemment, au port, sous le chaud soleil catalan, bien à l'abri devant un pastis (encore !) la rigolade fut intense et l'épouse de l'embastillé, retrouvant l'éclat du neuf, ne fut pas la dernière à fêter la fin de son provisoire veuvage.

Une question cependant taraudait les esprits. Qu'allait-il faire avec sa galère dans ces eaux territoriales notoirement connues pour être inamicales ? Bien que catalyseur de catastrophe, Tout-Fou-Pitalugue n'en était pas, loin s'en faut, à sa première traversée et une erreur de navigation - toujours possible - n'aurait tout de même pas pu l'entraîner à presque deux-cents milles au sud de sa route ?

Ce ne fut bien plus tard, à son retour, qu'ils durent le cuisiner fortement pour avoir la solution de l'énigme. Un peu penaud, il fut contraint de leur révéler le fin mot de l'histoire. En plus du vin de Corbière, le capt'aine du "Pitalugue" avait une autre coupable passion : les Traou Mad, ces petits palets sablés que l'on fabrique du côté de Pont-Aven, en Bretagne sud et qui sont vendus dans des boîtes métalliques, bien évidemment frappées à l'effigie de Gauguin. En effet, le chef de file du synthétisme est devenu l'enfant - et la vache à lait - du pays, bien que n'y ayant fait que quelques séjours. *Sic transit marketing mundi...*

Donc, notre navigateur, qui ne s'embarquait pas sans biscuits, avait soigneusement rangé sa provision de sablés engauguinés dans un des placards de son coin-cuisine se trouvant contre la cloison de descente du carré. Il n'avait pas pensé que de l'autre côté de la cloison, était installé le seul et unique compas de route de son fier navire. Les compas, qui ne sont après tout rien d'autre que des aimants, ont leurs petites faiblesses et ne savent pas plus résister à l'appel d'une masse métallique que mon CAS à celui d'un jupon. Celui-ci (le compas...) ne fit pas exception à la règle et perdit la boussole de vingt ou trente degrés¹⁰⁴. La poisse s'en mêlant, le hasard voulut que Tout-Fou-Pitalugue embouquât de nuit le canal de Minorque, large d'une vingtaine de milles et qui le sépare de sa grande sœur Majorque. L'épais brouillard, comme il s'en lève parfois à la fin du printemps lui fit rater le feu du cap Formentor, pourtant visible à plus de vingt milles, et celui, plus modeste, du cap Nati. Il continua donc bravement sa route vers la côte africaine. Evidemment, le voyage lui parut long, mais il mit cela sur le compte du manque de vent et songeait tout de même à faire demi-tour lorsque la police maritime algérienne lui mit, stricto sensu, le grappin dessus et l'invita à goûter aux douceurs de l'hospitalité locale...

L'incident semble banal, mais vécu par Tout-Fou, il valait son pesant de moutarde. Cela dut tout de même commencer à le détourner des choses de la mer, car l'année suivante, après avoir manqué de perdre son bateau sur le seul et unique caillou de toute l'île de Minorque, au sortir de Mahon, il vendit "Le Pitalugue", divorça et tournant le dos aux activités nautiques, se lança dans l'équitation...

¹⁰⁴ Authentique !

On ignore si ses rapports avec les équidés furent plus sereins qu'avec les bateaux ; il est permis d'en douter et cela mériterait d'être approfondi, il y a certainement matière à un bouquin là-dedans !

Déjà Kéa se profilait sur l'horizon. Cette île, la plus proche d'Athènes, offre la particularité d'être peu visitée par les touristes, le mouillage à Aghios Nikolaos est superbe, mais, comme tous les beaux mouillages, l'endroit était loin d'être désert ! Il fallait viser juste pour y faire son trou. Néanmoins, le capt'aine finit par dénicher un coin bien abrité, pas trop loin du rivage et se hâta d'y laisser filer quelques pieds d'ancre. Le ketch¹⁰⁵ Roastbeef d'à côté ne l'entendit pas de cette oreille et expliqua, dans son sabir natal, que ça n'allait pas être possible, qu'il avait mouillé au moins quarante mètres de chaîne, qu'il risquait donc d'éviter¹⁰⁶ et de percuter.

L'essentiel, dans l'art délicat du mouillage estival est d'avoir - outre une bonne assurance - une solide dose de culot et de ne pas s'en laisser compter par l'adversaire qui a toujours une fâcheuse tendance à vouloir être seul dans la crique convoitée. Il est d'ailleurs curieux de constater que lorsque vous êtes le premier sur les lieux, c'est vous qui souffrez alors d'incurable misanthropie, le plus souvent doublée d'une inexplicable xénophobie. C'est vrai, ça ! Les Roastbeef sont sans-gêne, les Teutons braillards, les Helvètes des marins d'eau douce, les promène-couillons ne savent pas mouiller correctement...

Etant arrivé le dernier, le capt'aine ne se laissa pas impressionner par la dialectique anglo-saxonne et expliqua à l'impudent que, vu les conditions météo, douze ou quinze mètres de chaîne - en comptant large - suffisaient amplement pour les trois mètres d'eau sur lesquels ils flottaient. En outre, en digne descendant d'Honoré-Gabriel Riquetti, comte de Mirabeau¹⁰⁷ il était ici "par la volonté du Peuple et n'en ressortirait que par la force des baïonnettes".

Que répondre à ce Frenchie excité ? Vaincu, le Raostbeef rengracia et retourna dans son carré.

"Mélusine" n'était pas installée depuis une demi-heure, c'est bien simple, les glaçons n'avaient pas encore eu le temps de fondre dans le whisky vespéral du capt'aine, qu'un deuxième ketch, battant pavillon de la Perfide Albion, s'en vint rôder dans les parages ; c'était donc cela. Son copain lui tenait la place au chaud et avait tenté de faire décaniller les Frogies en leur racontant des fadaises avec ses quarante mètres de chaîne. Pas de ça, Mister Trafalgar, pas au capt'aine ! Le nouveau venu s'en alla donc mouiller à l'autre bout de la baie et le calme revint sur le plan d'eau.

¹⁰⁵ Voilier à deux mâts.

¹⁰⁶ Au mouillage, un bateau tourne en décrivant un cercle dont son ancre est le centre. Cela s'appelle l'évitage. Bien évidemment, tous les bateaux, du fait de leur différence de forme et de poids, n'évitent pas de la même façon et en même temps. Sinon, ce ne serait pas rigolo !

¹⁰⁷ Pas vraiment en ligne directe, mais le capt'aine est né à Paris, rue Eugène Poubelle (Merci, les parents, c'est d'un chic !), tout près du pont Mirabeau. Ca crée des liens, non ?

Le vieil ange et la mer

Côté natation, pour l'équipage ça gazait très fort ! Grisé de mer et de soleil, il brassait, crawlait, opérait des retournements ventraux/dorsaux et déclara, avec une belle assurance et un rien d'imprudence :

- Maintenant, je m'en fous d'avoir pied ou pas.

Voilà qui n'était pas tombé dans l'oreille d'un sourd. Fort de cette assertion qu'il jugeait frappée au coin de la sincérité, le capt'aine, toujours féru de Sciences Expérimentales, décida de tester la flottabilité du Rodomonte, dans trois ou quatre mètres d'eau, autour du bateau.

Ce fut une autre chanson ! L'œil rond, les mâchoires crispées, les fesses que l'on suppose serrées, l'équipage se cramponnait à l'échelle de bains comme un Biafra à un sandwich SNCF. Il fallut le secours de la bouée salvatrice pour qu'il consente à esquisser quelques brasses. Franchement, ça manquait d'ampleur ! Notre baigneuse y allait à l'économie et ne quittait pas le flanc protecteur de "Mélusine" qui, tout en semblant lui inspirer une certaine appréhension ("Elle va m'écraser !"), l'attirait comme un aimant. On était plus près de l'arapède que du dauphin, d'autant que la majesté du spectacle était gâtée par cette litanie, lancinante comme une rage de dents ou un poème de Péguy, "J'aime mieux la plage ! J'aime mieux la plage !" qui ponctuait, en guise de respiration, chaque brouillon de brasse.

Après trente ou quarante éditions de cette antienne, le tour du bateau fut accompli. Inflexible - et un brin sadique - le capt'aine ordonna un second tour, sans bouée, avec juste un bout' en nœud de chaise¹⁰⁸ autour de la taille.

C'était reparti. La musique était la même mais les paroles avaient changé. Maintenant c'était : "Tu me tiens, hein ? Tu me tiens bien ?". A mi-parcours, hasard ou préméditation, le bout' se détacha. Terrorisé, tout en continuant à brasser mécaniquement dans l'espoir d'abréger ses souffrances, l'équipage, tel un frère Jacques sonnait les mâlines, essayait de se rattraper à la corde que son tortionnaire lui dérobait.

C'est dans cette combinaison étrange, mi-batracien chaotique, mi-sonneur catholique, que se boucla, dans les cris et les larmes, ce second tour de piste.

La nuit tomba, les étoiles faisaient consciencieusement leur boulot en scintillant à tout va, le capt'aine fumait son cigare sur le pont puisque l'équipage prétendait que cela empestait le carré. Encore heureux qu'il ait fait beau, surtout pour le chien de Mister Trafalgar ! Ce dernier étant allé rendre visite, en annexe, à ses coreligionnaires à l'autre bout de la baie, avait laissé son bateau à la garde de son Setter. Jamais on ne saura ce qui avait pu passer par la tête du *british* (ou plutôt *irish*) animal, toujours est-il que le sot quadrupède s'était jeté à l'eau pour un bain de minuit et barbotait, au bord de l'épuisement, autour de "Mélusine".

Soucieux de remettre un peu de liant dans les relations internationales qui, depuis la fin de l'après-midi donnaient sérieusement de la bande, le capt'aine l'invita à son bord, usant de ses talents de polyglotte. De deux choses l'une : ou le Setter, en digne Irlandais, ne comprenait pas bien l'admirable accent oxfordien du Mirabeau de la Marine à Voile ou il était complètement stupide et ne savait pas utiliser une échelle de bains. Comme il sem-

¹⁰⁸ Un des nœuds les plus utilisés. Il forme une boucle qui sert à peu près à tout.

blait dangereusement s'épuiser et à deux doigts de boire la tasse (*to swallow a mouthful of water*, in English), il n'y avait pas d'autre solution que de descendre dans l'annexe et d'y haler le *dog* par la peau du dos. Ce dernier, pas chien pour un penny, témoigna sa reconnaissance en administrant de grandes léchouilles baveuses et salées à son sauveteur, qui n'en demandait pas tant, occupé qu'il était à souquer comme un perdu vers les amis de Mr. Trafalgar (pourquoi, diable, étaient-ils mouillés à l'autre bout de la baie ?). Pour tout arranger, cet enfant d'Irlande et de cochon, ayant retrouvé de la vigueur, s'ébrouait joyeusement, aspergeant son bienfaiteur et menaçant de faire chavirer le frêle pneumatique.

Enfin, le naufragé fut remis aux autorités de son pays et l'incident se "clôtura", comme on dit maintenant à la télé, non pas avec du fil de fer barbelé, mais avec un nombre nécessaire et suffisant¹⁰⁹ de verres de ce délicieux nectar que nous dispense la noble et généreuse patrie de Walter Scott.

Sont tout de même sympas, ces Anglais !

Evidemment, beaucoup moins sympa fut l'accueil de l'équipage après que le capt'aine eût enfin retrouvé son bateau. Pourtant, au beau milieu de la nuit et dans l'obscurité totale, si vous croyez que c'est commode...

Le matin suivant, le capt'aine qui, une fois de plus, avait des choses à se faire pardonner, emmena l'équipage en taxi visiter Hora, pittoresque village médiéval et, un peu au-delà du village, le lion colossal de sept mètres de long, sculpté à même la montagne par quelque artiste de l'antiquité.

Au retour, maintenant que l'équipage avait conquis ses lettres de noblesse et son brevet de vingt-cinq mètres, le capt'aine, jugea, pour son dernier bain, que le moment était venu de lui faire découvrir les joies de la plongée en apnée.

Investissant dans un équipement complet, masque, tuba et une affreuse paire de palmes roses à paillettes "parce que, tout de même, ça faisait plus féminin", le capt'aine ne fut pas long à avoir un avant-goût de ce qui l'attendait en voyant l'équipage sortir du magasin, coiffé de son masque et de son tuba et s'exerçant avec application à respirer par la bouche "comme quand on est enrhumé".

Hélas, jamais l'équipage ne connaîtrait l'ivresse des profondeurs, car les essais en situation se révélèrent carrément désolants. Pour le tuba et le masque, ça jouait encore, mais ce furent les palmes qui posèrent problème.

Toute sa vie ayant rêvé d'être une ballerine classique, l'équipage profita de la force d'Archimède pour faire des pointes, confondant (sans doute à cause de la couleur) propulseurs sous-marins et chaussons de danse. L'effet, assez gracieux, n'était pas sans rappeler les hippopotames du ballet de *Coppelia*, revu par Walt Disney dans *Fantasia*, mais n'avait rien à voir avec la plongée sous-marine.

¹⁰⁹ C'est curieux, j'ai comme cela, de temps en temps, de vieux remugles de mathématiques, alors que je croyais cette matière à tout jamais enfouie dans les méandres, parfois bien sclérosés de mon cortex.

Le vieil ange et la mer

Sommée de mettre un terme à son ballet aquatique, Esther Williams bloqua définitivement ses palmes à quatre-vingt centimètres de la surface de l'eau et, tout en leur conservant une rigoureuse immobilité, agitait frénétiquement le reste de son corps, en une étrange danse tribale.

Le résultat n'était guère probant et l'équipage déclara, sur un ton sans appel, "Que ça allait bien comme cela, les gugusseries, qu'il avait déjà assez de mal à se tenir sur l'eau et qu'il ne souhaitait pas "approfondir" ses connaissances. "

Dont acte.

De toute façon, les vacances touchaient à leur fin. Le barreau attendait l'équipage ; des milliers de lecteurs se consumaient d'impatience en espérant le retour du capt'aine. A voir, et surtout à entendre à la radio, toutes les catastrophes accumulées pendant leurs trois semaines d'absence, il était évident que tout allait de travers quand ils n'étaient pas là ; le Monde avait besoin d'eux, il était temps de remonter sur Le Pirée.

Comme pour un dernier adieu, le Meltem leur donna un joli récital de plein nord et la pauvre "Mélusine", épuisée par ces incessants louvoyages n'eut pas trop d'une semaine de repos avant d'entreprendre, aux mains de son convoyeur le long trajet de retour.

Le capt'aine était tout fier de lui ; pour une fois son équipage ne l'avait pas quitté en route !

Il ne le fit que deux mois plus tard...

Les Paroles d'Ange

Le capt'aine n'a pas toujours été fidèle... aux monocoques. Bien que professant un mépris avéré pour ces étranges moustiques et leur silhouette disgracieuse, il lui est arrivé par deux fois de céder au chant d'équipage en mal d'exotisme et de dépaysement et de louer un catamaran.

Personnellement, je trouve cela drôlement bien ; il y a de la place, ça ne gêne pas (très important), le tirant d'eau est ridicule, le mouillage est idyllique de tranquillité et c'est l'engin rêvé pour les mers chaudes.

Evidemment, il vaut mieux ne pas trop fréquenter les ports, où l'encombrement de l'engin ne facilite pas les manœuvres mais globalement, c'est plutôt positif.

D'ailleurs, je ne suis pas le seul de cet avis. Bien sûr, le capt'aine, qui veut se faire plus pur et dur qu'il ne l'est en réalité, trouve lui aussi sympa ce mode de navigation, mais continue à décrier cet engin, histoire de faire vieux marin.

Et puis, il faut dire ce qui est ; c'est la fable du *Renard et les Raisins* : à l'achat, c'est pratiquement le prix de deux bateaux, sans compter le montant d'une place au port...

Enfin, moi, dont la principale ambition est de lézarder au soleil, les ailes croisées et les doigts de pied en éventail, en sirotant quelque chose de frais et si possible relevé, je dois dire que cela m'a bien plu.

Evidemment, le capt'aine, comme toujours a eu quelques petits tracas : à croire que cet homme-là les adore !

Lisez plutôt...

Le rhum n'évite pas le rhume !

Arrivés la veille au soir à la marina de Pointe-à-Pitre, après un voyage fastidieux et un long inventaire, le capt'aine et son équipage, une sémillante consœur, avaient quitté cette belle localité en direction de l'île de Marie-Galante.

Grande première, il avait, ainsi que je vous l'ai raconté, affrété un catamaran : le "Jhéca", un Tobago 35, quasiment neuf et superbement équipé. Eau chaude sous pression, chaîne HI-FI, FoneBoat¹¹⁰, guindeau électrique, Bimini¹¹¹, coussins de cockpit, annexe impeccable fixée sur des bossoirs en faisaient un vrai palace flottant !

Le dérapage ne se passa pas trop mal, vu la largeur de l'OVNI et l'exiguïté de la place de port mais, dès la passe franchie, il fallut prendre un ris et le capt'aine commença illico à se colleter avec les bosses¹¹², le palan d'écoute et toutes ces foutues manœuvres, disposées d'une façon nouvelle.

Malgré tout, c'était loin d'être désagréable. Aucun des inconvénients dus à la gîte puisque "ça" naviguait à plat ; on se serait cru dans une soucoupe volante et le pilotage se faisait dans un fauteuil, comme dans un gros camion ou un promène-couillons.

"Ah, pour faire marin, ça fait marin, râlait le capt'aine à peine sorti de la marina !"

Un bord de près les amena en douceur, en dépit d'une mer assez formée, à Saint-Louis, la deuxième ville de Marie-Galante. Dans ces parages, pas de souci à se faire pour les manœuvres de port ; il n'y en a pas ! Ni jetée, ni quai...On mouille, et c'est aussi bien comme cela !

L'annexe fut mise à l'eau et le hors-bord à poste. Comme de juste, la maudite mécanique fit des histoires comme quoi son bouton de starter se serait fait la valise et que ça le gênait pour respirer. L'animal ne savait pas sur qui il était tombé. En deux temps et...quarante-trois mouvements, le capt'aine le mit au pas et partit à la conquête de la ville.

Le problème, c'est qu'il n'y avait pas grand-chose à conquérir ! Pour être nature, c'était nature ! Rien que des autochtones dans des cases en bois et en tôle ondulée. En plus, cela se passait un dimanche et tous les magasins, ou ce qui en tenait lieu, étaient fermés. L'équipage, qui se croyait sans doute sur la côte Normande, du côté de Deauville, n'avait pas jugé utile de faire d'amples provisions au départ de Pointe-à-Pitre, comptant sur les innombrables petits restaurants du bord de mer, sur les langoustes grillées, les savoureux acras et autres succulentes spécialités créoles. C'était peut-être vrai du côté de la baie de Fort-de-France ou de Pointe-à-Pitre, mais à Marie-Galante, ils faisaient plutôt dans le style Ile de la Tortue et boucaniers !

Déjà qu'à midi tout le monde avait fait ceinture, on imagine sans peine que l'inquiétude croissait en même temps que la fringale.

¹¹⁰ Système de téléphone par satellite. Couverture mondiale...mais chère !

¹¹¹ Taud de soleil fixe posé ou repliable, posé sur des arceaux. Indispensable aux Antilles.

¹¹² Bout' permettant de prendre des ris.

Heureusement, ce qui est une façon de parler, le capt'aine aperçut un boui-boui, au bord de la plage, qui semblait ouvert. Erreur, c'était fermé, comme tous les autres restaurants de l'île d'ailleurs. C'était juste le taulier qui, en compagnie de quelques amis, buvait tranquillement son fonds de commerce sur la terrasse.

Pour ne pas être accusé de racisme primaire, je ne dirais pas qu'ils étaient noirs, mais l'état de la bouteille de casse-poitrine local, le célèbre rhum du Père Labat¹¹³ (c'est bon comme Labat me faisait penser - et je m'y connais - qu'ils étaient fortement secoués. En fait, ce ne devait pas être la première bouteille de l'après-midi à être sacrifiée sur l'autel du révérend père cité plus haut. En plus, l'honorable tenancier n'avait guère l'alcool aimable et considérait d'un œil...sombre, bien que strié de rouge, ces deux blancs-becs qui prétendaient le mettre au turbin et se faire servir à dîner le soir même.

Fermé, on vous dit ! Le capt'aine qui, entre la diplomatie et la marine, a bien fait d'opter pour la seconde voie, laissa l'équipage palabrer et finalement, rendez-vous fut pris pour six heures quarante-cinq. Drôle d'heure pour dîner sous les tropiques, mais tant pis, quand on a faim on ne fait pas la fine bouche....

A l'heure dite, les affamés se présentèrent à la porte de l'estaminet. L'amphitryon était toujours à son poste : il n'avait pas décollé de son siège mais la bouteille de rhum était à marée basse, ce qui laissait assez mal augurer de la suite des événements.

Philosophes, les deux navigateurs prirent place à une table au bord de la plage, de manière à pouvoir surveiller leur annexe que venaient compisser tous les chiens errants de la plage, sans doute par racisme puisqu'elle était blanche. Plus tard dans la soirée, leur hôte leur conta que ces canidés, se reproduisant continuellement entre eux, étaient une des plaies de l'île. Les locaux ont une façon pragmatique de "solutionner" le problème, comme disent maintenant les ex-confrères du capt'aine : une ou deux fois par an ils organisent une gigantesque battue et tous les clebs qui ne sont pas bouffés en ragoût sont entassés et brûlés sur la plage ! Heureusement, le repas était terminé lorsque leur fut rapportée cette intéressante coutume !

Avec tout cela, il se faisait tout doucement dix-neuf heures trente et, philosophiquement, ils attendaient leur ti'punch. Il finit par arriver sous forme d'une bouteille de raide à 60 degrés - pardon ! 59 - qui aurait arraché des larmes au plus endurci des crocodiles (mais pas au capt'aine) et vous mettait le feu aux tripes.

Henri, il s'appelait Henri, paraissait de plus en plus noir et l'obscurité grandissante n'y était strictement pour rien. Pour apporter son tord-boyaux, il se cramponnait à la table, heureusement solidement arrimée dans le sable. Ingénuement - ou était-ce l'inquiétude ?- l'équipage, qui avait forcé sur le punch infernal, lui demanda si c'est lui qui faisait la cuisine. Parole imprudente qui eut le don de foutre le Riri dans une colère ...noire. Il s'éloigna en grommelant d'abominables imprécations. C'était foutu ; ils ne mangeraient pas ce soir !

Contre toute attente, le repas finit tout de même par arriver sous forme d'un colombo¹¹⁴ tout à fait délectable. Ce Riton était le Bocuse de Marie-Galante. La soirée était très

¹¹³ Eclésiastique qui, contrarié par des vents contraires, fit un long séjour dans l'île, au XVIII^{ème} siècle. Le digne révérend a donné son nom à une marque de rhum local réputé qui titre 59° degré, pour ne pas dire 60...

avancée et, bien que le soleil fût couché depuis longtemps, notre hôte en ressentait toujours les effets dessiccateurs. Sans façon, il vint s'attabler avec ses clients histoire de les aider à terminer la deuxième bouteille de pinard ; un petit rosé qui se laissait boire.

Au moment de payer, Riton qui avait son compte, était effondré derrière son rade. Il roulait des quinquets dans tous les sens et transpirait comme un cheval fourbu. C'est l'équipage qui dut faire l'addition car, depuis déjà quelques bouteilles de rhum, deux et deux ne faisaient plus quatre pour l'aimable Galantais...

C'est alors qu'il décocha la flèche du Parthe, version antillaise. De derrière le comptoir, il sortit une bouteille du terrible tord-boyaux local, emprisonnée dans une gangue de glace, façon vodka et servit une rasade, à la mesure de son amitié naissante, capable de tuer un bœuf. L'équipage, sans scrupule, profita d'un moment d'inattention de leur bourreau pour verser tranquillement son verre dans celui du capt'aine qui, à son tour, cherchait désespérément une plante en pot pour lui offrir cet engrais d'un nouveau genre. Mais aux Antilles, les plantes en pot sont plus rares que dans les loges de gardienne du XIIIème arrondissement de Paris¹¹⁵. Le malheureux n'eut d'autre issue que de faire un sort au breuvage infernal pour pouvoir prendre dignement congé de leur hôte et sauver l'honneur de la Métropole.

Chancelants, ils rassemblèrent leurs esprits éparés pour récupérer l'annexe "que les chiens dévorants se disputaient entre eux" et regagnèrent leur bord par le plus grand des hasards. Là, pour faire comme tout le monde, ils sombrèrent dans le noir.

La nuit fut un peu houleuse mais on ne saura jamais si c'était le rhum à Riri ou le clapot.

Pour l'équipage, pas de doutes : c'était la toute belle cuite, savamment figolée, judicieusement menée à terme : il s'abattit lourdement sur sa couchette, déclencha son groupe électrogène personnel en se mettant à ronfler férocement et s'envola sur une autre planète, vraisemblablement peuplée d'éléphants roses, de flamands gris (elle était Belge) et de souris vertes-qui-couraient-dans-l'herbe...

Vers deux heures du matin la pluie se mit à tomber et l'équipage émergea brusquement de ses brumes sirupeuses pour secouer le pauvre capt'aine et lui demander d'une voix sépulcrale, bien qu'un peu pâteuse, s'il voulait bien aller décrocher le linge qui séchait.

A cette heure de la nuit, le pauvre homme se foutait autant du petit linge que du traité de Campoformio (1797) pourtant capital puisqu'il mettait fin, comme chacun sait, à la campagne d'Italie. Il laissa l'équipage se rendormir et rêver de pièges à mâchoires et de trucs qui perçaient les oreilles.

C'est toujours comme cela que commence le delirium qui, puisqu'il est tremens, règle le problème de la surcharge pondérale, mais n'arrange pas le foie !

¹¹⁴ Ragoût très épicé, fait de viande ou de poisson et accompagné de riz.

¹¹⁵ J'ai mis XIIIème arrondissement comme ça. Si ca vous gêne, mettez autre chose...Je n'ai rien contre le XIIIème !

Lévés comme les poules, voire même avant, sans doute à cause du décalage horaire, ils allèrent prendre un petit déjeuner galantais (beurre servi à la cuillère et confiote maison) dans un jardin envahi de bananiers, de fleurs et plantes de toutes sortes.

L'équipage en profita pour se précipiter au marché ou quelques maraîchers tentaient de vendre des ananas et des fruits si improbables qu'eux-mêmes n'en connaissaient pas le nom ; voilà qui allait encore être fameux en guise de déjeuner !

Après une courte escale dans un endroit superbe, l'anse Canot : sable blanc, cocotiers, végétation et fleurs de toutes les couleurs, le temps de "déguster" les produits du marché puisqu'il n'y avait que cela à se mettre sous la dent, ils mirent le cap sur Grand-Bourg, la luxuriante capitale de l'île. Au portant, le catamaran donnait toute sa mesure et la sensation de puissance était telle qu'il semblait pouvoir remorquer toute une flottille.

L'atterrissage à Grand-Bourg plongea le capitaine dans un abîme de perplexité. D'un côté, les *cayes* (rochers ? hauts-fonds ? du diable si le vieux marin savait ce dont il s'agit, mais cela ne devait pas être très "acayant") de l'autre, la barrière de corail et, pour tout arranger, le balisage inversé puisque cette partie de la planète se situe en zone B.

Juste pour la compréhension du récit, parce que pour la vie de tous les jours on ne voit pas trop l'utilité, les terriens fourvoyés dans ce douteux récit (bienvenus à bord !) doivent savoir que le balisage est l'ensemble des marques mises en place à l'intention des navigateurs. Le système international, dit latéral est en usage dans le monde entier sauf, peut-être, en Grande-Bretagne et divise, très schématiquement, le monde en deux zones. Toute l'Europe est dans la zone A .

Ce système, conçu en fonction du navigateur qui entre dans un port, comprend essentiellement des marques noires et des marques rouges, disposées de part et d'autre d'un chenal.

Jusque là vous suivez ? Sinon, allez nous attendre au paragraphe suivant. Attention, les rescapés, ça se corse !

Toute marque noire, surmontée d'un voyant conique pointe en haut (et éventuellement d'un feu vert ou blanc) doit être laissée à bâbord¹¹⁶. Toute marque rouge surmontée d'un voyant cylindrique (et éventuellement d'un feu rouge ou blanc) doit être laissée à tribord. Ces marques sont habituellement numérotées. La numérotation commence à partir du large. Les marques rouges ont des numéros pairs, les marques noires des numéros impairs.

Comme dit, sans rire, le *Nouveau Cours de Navigation des Glénans* : "Tout cela est facile à retenir". Tellement facile, que l'on fait rentrer ces sains principes dans la tête de la bleusaille grâce à l'astuce mnémotechnique que tous les marins pourraient vous réciter : "Elle portait un tricot noir et deux bas si rouges". En clair (! ?) cela se traduit par : UN

¹¹⁶ Comment reconnaître bâbord de tribord ? Imaginez le mot BATTERIE, que l'on prononce souvent, dans nos pays d'Oc "BATRI". Babord représente la gauche du mot; tribord la droite. Babord est donc le côté situé à gauche de l'axe longitudinal du navire lorsqu'on regarde vers l'avant et tribord, l'autre côté.

TRI COt NOIR : impair, tribord, cône, noir. DEUX BAs SI ROUGES : pair, bâbord, cylindre, rouge.

Vous êtes encore là ? Bon, reprenons le fil de notre histoire.

Lorsque sa vie entière on a enfilé des tricots noirs et des bas rouges en rentrant au port, c'est traumatisant de troquer ses habitudes vestimentaires pour un tricot rouge et des bas noirs ; enfin de faire le contraire de ce que l'on est habitué à accomplir naturellement, sans même y penser.

Vainquant sa résistance naturelle, le capt'aine emprunta la passe, avec ses foutues bouées noires à bâbord, couvant le sondeur d'un œil inquiet. Tout se passa bien, le mouillage était un peu étroit pour une capitale et plusieurs bateaux y prenaient leurs aises, mais le Tobago finit par trouver sa place et les deux aventuriers partirent, conquérants, à la découverte de la mégapole.

L'équipage traînait la patte à cause de sa rotule qui se coinçait, le capt'aine numérotait ses abatis, ses coups de soleil et ses courbatures diverses. A part cela, la vie était belle, la ville c'était autre chose : cases en tôle, végétation en folie, très peu de touristes.

Ayant sacrifié à la cérémonie du ti'punch, ils s'installèrent à la terrasse d'un restaurant "panoramique" - du moins, était-ce écrit sur le menu - et durent se battre avec le gargotier qui, flairant la bonne aubaine, voulait à toute force leur fourguer une langouste qui se mourait de vieillesse dans son aquarium en compagnie de sa sœur aînée. Tenant bon, ils optèrent pour une mini-langouste à la crème (relevée) et un blaf de poisson, tout aussi relevé. C'est bien simple, tout était relevé dans cet établissement ; même l'addition ! Ils quittèrent le troquet sous l'œil plein de gratitude des deux langoustes arthritiques et centenaires qui pouvaient se rendormir tranquillement jusqu'à l'arrivée, fort hypothétique, d'autres touristes.

De retour à bord, le capt'aine, un peu pâle des genoux (quant au reste c'était Cramoisay et Champelure) alla se coucher après deux aspirines et deux couches de peinture après solaire. La nuit était absolument calme, si l'on excepte deux ou trois grosses averses qui obligèrent, devinez qui, le capt'aine à s'extraire de sa couche de douleurs pour fermer les panneaux afin que la soucoupe volante ne se transformât pas en jacuzzi.

Après la pluie, le beau temps. Le dicton ne semblait pas se justifier sous ses latitudes, car, au réveil, le ciel était franchement menaçant. Qu'importe puisqu'ils mettaient le cap sur l'archipel des Saintes, là où il ne pleut jamais.

Avant de partir, l'équipage voulut absolument rendre visite au marché et y faire l'emplette d'un vaste sac, de taille nounou, abusivement baptisé tee-shirt et qui lui seyait à ravir.

Vers onze heures, les voiles hissées, ils entamèrent, vent arrière, la traversée vers les Saintes. La mer était assez forte et le vent soufflait gentiment à quinze-vingt nœuds. On imagine le tableau sur un monocoque ! Sur le cata, tout se passe en douceur et le "Jheca" filait ses huit nœuds. Ne connaissant pas le coin, le capt'aine surveillait son GPS avec

une certaine inquiétude car le cap lui semblait bizarre. Cependant, après avoir formellement identifié l'île de la Dominique, au loin, sur bâbord, il commença à prendre ses marques.

Pour commencer la visite des Saintes, ils avaient jeté leur dévolu sur l'anse Fielding, à Terre-de-Bas, le seul mouillage possible sur l'île. Deux bateaux avaient eu la même idée et la place était comptée mais le site était positivement enchanteur. De hautes falaises boisées ceinturant toute la crique dont le fond était occupé par une petite plage, l'eau était aussi tiède qu'elle était bleue : le rêve.

Le débarquement à terre s'apparenta véritablement à la découverte du paradis. En haut de la colline, se cachait un ravissant petit village, plein de fleurs et d'arbres tropicaux, sans un seul touriste. L'endroit où l'on aurait aimé poser son sac !

Oui, mais pas pour y passer la nuit ! Le vent soufflant en rafales, le bateau évita dans tous les sens et, pour faire mentir la tradition qui prétend qu'il ne pleut jamais aux Saintes, la flotte se mit à dégringoler. Oh ! pas grand-chose, ni bien longtemps. Juste assez pour obliger le capt'aine à se lever , comme toutes les nuits, pour fermer les panneaux.

Pourquoi ne pas les fermer en se couchant ? objectera-t-on.

Oui ! Mais où serait le plaisir ?

Au réveil, le capt'aine n'était guère fringant ! Etait-ce la perspective de quitter le jardin des Délices ou la fatigue des nuits au mouillage ? Nul ne saura, et cela n'a d'ailleurs strictement aucune importance. Toujours est-il que, tout en flemmardant entre deux bains, le capt'aine potassait le Guide des Antilles trouvé à bord et faisait à l'équipage, déjà bilieux de nature, d'édifiantes lectures comme quoi les habitants de ces îles paradisiaques ne sont ni plus ni moins que de vrais pirates (comme dirait la mère du capt'aine, qui en voit partout), des voleurs prêts à vous piquer votre annexe. S'il fallait en croire le Guide, dans certaines îles, les autochtones font même un sport national de ce délicat passe-temps.

Justement, à propos d'annexe, celle du Tobago avait joué les filles de l'air et était allée se fourrer dans les coraux du bord de la crique. Deux flibustiers, qui s'en allaient à la pêche, firent le détour jusqu'à bord pour demander si, d'aventure, l'annexe blanche qui gisait là-bas, en mauvaise posture, n'appartiendrait pas au catamaran.

Sûr de lui, le capt'aine se confondit en dénégations mais un simple coup d'œil par-dessus le balcon arrière, douloureusement vide, révéla l'ampleur du sinistre !

Paréo flottant sur une évidente absence de slip, le capt'aine bondit dans la barque des autochtones qui le conduisirent, fort aimablement, sur les lieux du sinistre. Grâce à la gen-

tillesse de ces deux pêcheurs l'incident fut évité. Comme quoi il ne faut pas prendre les guides pour parole d'Évangile !¹¹⁷

Après le déjeuner, le "Jheca" quitta ce mouillage de rêve pour l'île voisine de Terre-de-Haut où se trouvent la célèbre rade et le bourg des Saintes. C'était véritablement la Concorde. Des bateaux à voiles, des à moteurs, des vedettes de transport, des pêcheurs, d'énormes quatre-mâts de croisière : tout ce qui flotte peu ou prou sur la mer des Caraïbes s'était donné rendez-vous dans cette rade, par ailleurs magnifique et immense.

Trouver sa place au mouillage ne fut pas évident car il y a un évitage terrible compte tenu des vents tournants et de la profondeur d'eau (près de quinze mètres au sondeur). Sans compter que les pêcheurs ont l'art et la manière de faire décaniller, sans y mettre trop de formes, les plaisanciers qui mouillent près d'eux,.

L'arrivée à terre est un véritable choc. C'est presque trop beau pour être naturel. Les Saintes ont le rare privilège de réunir la beauté des Antilles et le charme des villages français à l'abri d'une des plus belles rades du monde, dans laquelle les grands trois-mâts des siècles passés avaient coutume de venir relâcher.

Sur l'île, dominant une série de mornes¹¹⁸, qui abritent de ravissantes plages tranquilles sur lesquelles sont tirées au sec les fameuses Saintoises. Ces barques de pêche, construites en bois du pays dont la forme rappelle celle de certaines embarcations de l'Ouest de la métropole, ce qui n'étonne personne quand on sait que les premiers colons de l'île étaient tous bretons, peuvent atteindre plus de sept mètres et les pêcheurs, confiants dans leurs qualités marines, n'hésitent pas à aller pêcher très au large.

Pour celui qui vient de la Guadeloupe ou d'autres îles antillaises, le dépaysement est total. On a l'étrange impression d'évoluer au milieu de maisons de poupées. Petites cases en bois soigneusement peintes, dissimulées derrière les fleurs, au lieu des cases déglinguées, habituelles aux Caraïbes. Une structure de village comme en métropole, ce qui est rarissime aux Antilles, avec des petites rues, des volées de marches, des lieux de rencontre et une absence presque totale de circulation automobile (en revanche les scooters et les mobylettes sont omni-pétraradants).

Avec la place de la Mairie, l'apportement est l'endroit le plus pittoresque et le plus animé de la bourgade. Il y a un incessant mais paisible trafic autour des bateaux accostés ; c'est là que se tient un semblant de marché lorsque débarquent des vivres ou que les gens de la Dominique toute proche viennent proposer les fruits de leur île. En fin d'après-midi, les Saintois aiment à y profiter de la douceur de l'air et contempler le coucher de soleil. Des grappes d'enfants jouent tout autour du buste de Marianne qui, imperturbable, regarde, au loin, s'allumer les lumières de la grande sœur, la Guadeloupe.

Mais le dépaysement vient surtout de la population. Sa tonalité claire l'oppose à la population des terres voisines : en effet, une légende, qui n'a aucun fondement scientifique sérieux, prétend que les Saintois sont tous descendants de corsaires bretons.

¹¹⁷ Et vice-versa.

¹¹⁸ Petites montagnes en créole

Conquis et ravis, comme le sont tous ceux qui débarquent un jour ici, le capt'aine et son équipage ne se lassaient pas d'arpenter de long en large (et surtout de haut en bas) cette si jolie ville.

De la terrasse d'un bar panoramique, adjectif qui, ici, prend tout son sens, ils assistèrent, ti'punch à la main, au coucher de soleil sur la baie qui caressait de ses derniers rayons les Saintoises multicolores tirées sur la grève, tandis que les quatre mâts américains gagnaient le large toutes voiles dehors. Le spectacle était si beau que l'on aurait payé pour voir ça (c'était d'ailleurs le cas).

Creusés par ce panorama exceptionnel, ils se mirent en quête d'un restaurant digne du cadre : cela semblait déjà moins évident. Ceux situés en bord de mer n'offrent que des pizzas ou des menus standards, les autres étaient fermés. Ils se rabattirent sur le seul qui proposât de la cuisine typique. Pour être typique, c'était typique du piège à tou-tous ! Crabe farci au microscope à base de morue, langouste filandreuse, gratin de christophines froid, addition salée...

Après avoir fait l'emplette d'une bouteille de planteur en guise de viatique, ils entreprirent de regagner leur bord .

La félicité, comme toujours, fut de courte durée : vers trois heures du matin, changement de décor et surtout de film avec un remake fort réussi d'*Ouragan sur le Caine*. Le tout bel orage tropical, avec rafales à décorner les buffles, trombes d'eau et tout et tout. Comme de juste les bateaux se mirent à éviter en tout sens et le Tobago se rapprocha d'un petit mouille-cul quasiment à le toucher. Le capt'aine ne s'en ressentait pas pour aller mouiller autre part ; aussi, à l'aide de sa corne de brume, réveilla-t-il son malheureux confrère qui, entendant ce vigoureux et péremptoire appel, jaillit, à poil, tel un diable de son trou à rats.

Avec sa délicatesse coutumière, le capt'aine lui expliqua qu'il y avait fort risque de collision, que, comparé au "Jhéca", son bateau était bien petit, donc vulnérable, que, quant à lui, il était mouillé sur patte d'oie¹¹⁹ comme tout cata qui se respecte et que par conséquent il serait séant que le petit ripât de là, ne serait-ce qu'en remontant quelques mètres de chaîne.

Devant une aussi parfaite mauvaise foi et la taille de son voisin, le petit fut bien obligé de s'exécuter, ce qu'il fit sous un véritable déluge, tandis que son interlocuteur, bien au sec, surveillait les opérations par la baie vitrée du carré.

Tout au fond de lui, le capt'aine était bien un peu honteux car l'autre n'avait pas de guindeau et, de toutes façons, il était là avant eux. Mais à la mer comme à la mer ! Toute honte bue, le capt'aine regagna sa couchette et le reste de la nuit s'écoula sous les trombes d'eau.

Il n'était pas encore six heures que, déjà, Jupiter Tonnant sonna la diane. De violentes rafales accompagnées d'une pluie torrentielle secouaient le bateau au bout de sa chaîne et le capt'aine, toujours victime de son optimisme débordant, capela bottes et ciré pour affronter la colère des cieux. Mi-inquiet, mi-intéressé par ces préparatifs guerriers et surtout

¹¹⁹ Dispositif constitué d'un fort cordage amarré au bout de chaque flotteur et d'une manille qui est attaché sur la chaîne d'ancre afin que cette dernière puisse travailler dans l'axe du bateau et le stabiliser.

par l'heure matutinale, l'équipage recroquevillé au fond de son duvet, entrouvrit une paupière lourde et demanda avec la résignation de ceux qui ont connu l'enfer - ou tenté une croisière avec le capt'aine - s'il devait y aller aussi.

Magnanime, superbe et généreux, le maître du bord irait seul affronter les flots en furie. La-haut, sur le pont, tout semblait aller pour le mieux. L'ancre tenait et le "Jhéca" faisait le gros dos au bout de sa chaîne, tandis que dégringolait le sirop de parapluie. Un peu vexé de s'être déguisé en Terre-Neuvas pour rien, le capt'aine décida de ne pas laisser perdre cette manne céleste.

Un qui n'en crut pas ses yeux, c'est le gars du petit bateau d'à côté, sorti, toujours à poil, vérifier la tenue de son mouillage : le capt'aine, tel Wotan illuminé par les éclairs, cinglé (c'est rien de le dire !) par une pluie crépitante, briquait consciencieusement son pont avec la sérénité et l'application des hommes forts... ou des simplets. Sa besogne accomplie, il retourna tranquillement se coucher.

Il n'y en avait qu'un comme cela et je suis tombé dessus !

Deux jours après il pleuvait encore ! Mais pluie ou pas, il fallait néanmoins remonter sur la Guadeloupe. Le vent était assez fort et la mer aussi. Savourant pleinement le confort du catamaran, le capt'aine, qui n'était pas à un renoncement près, déclara qu'après cela il ne remettrait plus les pieds sur "Mélusine". Serment d'ivrogne, évidemment.

Après quatre ou cinq heures de navigation en direction de l'île en forme de papillon, l'ancre fut mouillée, sous un soleil splendide, face à l'îlot Gosier. Chouette place ! Le passeur arriva à fond de train. Il paraît qu'ils étaient dans le chenal entre la terre et l'îlot. Un chenal ? Quel chenal ? Il n'y avait pas de bouée...

Enfin, bon princes ils partirent mouiller un peu plus loin et gagnèrent l'îlot Gosier en annexe pour se baigner et boire un Vittel¹²⁰.

Au bistrot, le capt'aine retrouva le passeur qui le reconnut et entreprit de lui expliquer que le chenal n'était pas balisé parce que les bouées coûtaient trop cher. Etonné de rien, et, à vrai dire, s'en foutant complètement, le marin métropolitain l'assura de sa totale compréhension et de son indéfectible solidarité.

La douche expédiée, l'équipage au grand complet et en grande tenue descendit à terre et fut accueilli, tradition oblige, par une averse soignée qui l'obligea à se réfugier dans le premier bar venu pour y boire un autre Vittel, histoire de couper court aux prémices du rhume carabiné qui menaçait le capt'aine, peu habitué à tant d'eau douce.

Après avoir visité plusieurs restaurants, le choix - malheureux - du capt'aine se porta sur le Negresco. Quelle idée à la noix ! C'était cher, c'était prétentiard, la nourriture était quelconque ; la parfaite arnaque. Ils auraient bien mieux fait de se cantonner au petit bistrot de la plage, où j'avais, quant à moi passé la soirée avec l'ange-comptable de l'équipage, une luronne qui ne reculait pas devant le ti'punch ! Tout n'était cependant pas per-

¹²⁰ En fait, c'était un ti'punch, mais j'ai peur de finir par passer pour éthylique aux yeux des lecteurs...

du : une nouvelle giboulée les contraignit à y prendre un autre Vittel, en attendant l'acalmie.

Malgré tout, le retour à bord s'effectua sans encombre mais le séant au frais, ce qui est souverain pour combattre les effets pernecieux du Vittel. Le capt'aine terrassé par cet abus... d'eau minérale s'abattit sur sa couchette et se mit à ronfler si fort que les occupants des bateaux voisins crurent, un moment, que le volcan de La Soufrière, tout proche, avait repris du service...

L'heure de rejoindre l'Amère-Patrie avait sonné ! Après un dernier bain sur l'îlot Gossier, sous un soleil magnifique, le taud de soleil fut relevé, les amarres parées et le cap mis sur la marina de Pointe-à-Pitre. L'amarrage et l'inventaire les amenèrent juste pile pour aller se réconforter avec une bouillabaisse royale qui leur colla une soif de vieux cheval¹²¹ pour tout le reste de la journée.

Ce fut le moment de boucler les sacs et de regagner Paris. A l'aéroport, en panne d'ordinateurs, la pagaille était indescriptible, la chaleur étouffante, les bars fermés, les avions en retard.

Ca tombait bien, la civilisation commençait à manquer au capt'aine !

¹²¹ Vous avez déjà vu boire un cheval, vous ? Je vous assure, c'est impressionnant !

Dinars song

Délaissant, une fois encore, "Mélusine" mon CAS s'était mis en tête de goûter aux douceurs orientales de la "Tunisie Amie", vantée par les pub. Par l'intermédiaire d'un loueur parisien, il avait jeté son dévolu sur un catamaran, un Antigua 37, le "Kai-rouan" qui l'attendait au départ de Monastir pour le conduire le long des côtes tunisiennes vers Djerba la Fidèle, dont on disait monts et merveilles.

Bien que cela devienne de plus en plus difficile, il avait réussi à circonvenir une jeune et innocente créature, inspectrice des Impôts de son état, pour la transformer en équipage.

A Monastir, pas plus de représentant de *Tunisie Sailing* que de beurre en broche. Et le capt'aine dut se résigner à gagner la marina en taxi. Pas bileux, le loueur, un métropolitain, était tranquillement installé sur son cata. Il était, paraît-il, à l'aéroport, mais n'avait vu personne !

Comment décrire ce qui allait servir de résidence de vacances pendant trois semaines ? Extérieurement, ça avait les dimensions d'un (petit) court de tennis, mais en plus spartiate ; envolé le bimini du Tobago des Antilles, absents les jolis coussins bleus, si miséricordieux aux séants meurtris par la navigation, disparue la table de carré, qui faisait de si jolis bleus aux tibias, au clou les bossoirs si commodes pour remonter l'annexe, qui, dans le cas présent, traînait misérablement sur le trampoline¹²².

L'intérieur était à l'image de l'extérieur. Vaignage¹²³ gris sale, genre kolkhoze stalinien. Le carré n'était qu'un immense réfectoire dont la cuisine tient tout le fond, une gigantesque table y faisait face. Dans les flotteurs, outre quatre cabines doubles, on trouvait deux cabinets de toilette-douche-stroumphs, plus, à tribord, un couloir encombré d'une mini-table à cartes surmontée des instruments de navigation : sondeur, loch, GPS, VHF et flanquée d'un tabouret bêtement vissé au milieu du passage.

Le capt'aine, qui aime son petit confort, faisait grise mine : comme disait, fort justement, le loueur : "C'est rustique". Pour tout arranger, le brave homme avait l'air perplexe et même inquiet en voyant qu'ils n'étaient que deux, dont une faible femme. A l'en croire, la bête était grosse, pas facile à manœuvrer.

- Quant à la GV, alors là la GV, mon pauvre monsieur, c'est toute une affaire pour envoyer la toile, elle pèse comme un âne mort !

Mine de rien, il se faisait tout doucement une heure trente du matin et l'on comprendra sans aucune peine qu'un optimisme tout relatif habitait l'équipage. Remettant au lendemain les inventaires et autres tracasseries administratives, les aspirants navigateurs vidèrent 1) le loueur, 2) un dernier verre sur le port et se glissèrent dans les draps apportés, à tout hasard, par leur hôte. En effet le linge de maison n'était pas compris dans la location, pas plus que l'eau chaude ou que le guindeau électrique...

Rustique, on vous dit...

¹²² Filet qui relie, à l'avant, les deux flotteurs du bateau. Génial pour la sieste !

¹²³ Revêtement intérieur d'un bateau.

Bien que couchés à pas d'heure, ils furent réveillés quasiment à l'aube (c'est-à-dire à peine deux heures plus tard) puisqu'au nom de la sacro-sainte rusticité, il n'y avait pas de rideaux dans les cabines.

L'équipage, complètement perdu entre coque bâbord et coque tribord, cherchait en vain sa petite culotte, rangée au coucher dans le placard à outils et sur le coup de onze heures, tout guilleret, le loueur se pointa pour faire l'inventaire et surtout pour palper sa caution.

Les catas (c'est pas marrant !) continuaient de plus belle. Pour l'inventaire, ça collait, mais là où il y avait un léger hiatus, c'était au niveau caution.

Il fallait impérativement la payer en liquide ou en traveller's. L'agence de Paris avait omis cet intéressant détail et le capt'aine n'avait qu'un chèque et sa candeur à proposer. Déjà qu'il faisait la fine bouche sur son rafiote, si, de surcroît, il n'avait pas de *flouss* à allonger au loueur, ça allait tourner vinaigre !

Aussi, cet homme de bien invita-t-il, poliment mais fermement, le capt'aine, à l'accompagner à sa banque pour y retirer des francs français ou des dinars au moyen de sa Visa.

Oui, mais plus facile à dire qu'à faire ! Ils ne lâchent pas facilement leur blé dans la "Tunisie amie" ! Ils sont plutôt du genre pompe à membrane¹²⁴ ! Premier essai avec la Visa du capt'aine : au bout d'un moment, qui parut interminable, le préposé revint en tenant le rectangle de plastique d'un air dédaigneux, comme avec des pincettes. La malheureuse, surmenée plus que de raison, se refusait à cracher le moindre maravédis...T-ronche du loueur, qui commençait à regarder ses clients comme de vrais affreux, pas catholiques du tout. Heureusement, la carte de l'équipage moins sollicitée, se montra plus coopérative. Tout rentra à peu près dans l'ordre et le loueur serrant sur son cœur le précieux viatique, se hâta d'aller le mettre à l'abri.

Tellement à l'abri que le capt'aine n'en revit jamais la couleur. Quelques semaines après cette mémorable croisière, le brigand s'empressa de fermer boutique et de s'évanouir dans la nature.

Au moment du départ, notre homme se pointa pour une ultime visite ; il tombait à pic, la pompe de la douche bâbord était bouchée. Il ne lui restait plus qu'à tout démonter pendant que se terminait l'avitaillement.

L'équipage ne manqua pas de se distinguer en réclamant quelques tranches de jambon à l'épicerie du coin. Heureusement qu'ils n'étaient pas tombés sur des intégristes, sinon, il eût fallu, fissa, larguer les amarres, pompe réparée ou non.

A propos de réparation, le bailleur annonça, négligemment, comme cela, juste au moment du départ, que le moteur bâbord était très légèrement incontinent. Oh, pas de quoi

¹²⁴ Pompe utilisée dans les bateaux pour refouler l'eau. Appelée aussi pompe de cale ou pompe Anderson, elle ne fonctionne que dans un sens. Elle est, en général, électrique. Sauf sur le "Kairouan".

lui mettre des couches-culottes mais enfin, une petite fuite du circuit de refroidissement qu'il faudrait surveiller...

- C'est pas grave, ce sont les vacances et tout va bien se passer.

En clair, et en langage de loueur, cela signifiait que l'eau de mer entraînait dans le compartiment moteur et, qu'au mieux, cela allait se solder par vingt bonnes minutes de pompe à main (rustique, on vous dit !) par jour.

Quand le vin est tiré il faut le boire, idem pour l'eau de mer...Le départ fut un peu laborieux ; la soucoupe flottante alla s'empêtrer dans des bouées et ne dut son salut et l'intégrité (toute provisoire !) de sa coque qu'à l'intervention d'un Allemand avec son annexe et d'un Français avec un bout' et ses palmes.

Un premier bord carré entraîna le "Kairouan" au large, fatalement le deuxième le ramena à la cote, pile devant Monastir, que l'équipage contemplant avec intérêt, pensant que c'était là l'escale du soir.

Le capt'aine ayant pris ses marques, le troisième bord fut le bon puisqu'il les conduisit directement à Teboulba, minuscule port de pêche. L'arrivée du catamaran fit sensation, car, en dehors des grands centres touristiques, la plaisance est rarissime en Tunisie. Le sort leur fut clément puisque le capt'aine trouva une place libre au quai, des pêcheurs pour tourner l'amarre, enfin, tout bien !

A peine installés, l'équipage sauta à terre pour aller chercher de la glace. En effet, le réfrigérateur, dans sa rusticité, n'était pas très gaillard, et il fallait soutenir sa production vacillante à grand renfort de pains de glace. Heureusement, tous les ports étant des ports de pêche, cette denrée était omniprésente et bon marché.

Le capt'aine resta à bord pour surveiller les autochtones qui défilaient en rangs serrés sur le quai, ravis de l'attraction. Il alla même jusqu'à faire visiter le zoo aux gamins du coin qui n'en croyaient pas leurs yeux d'imaginer que de si riches étrangers aillent passer leurs vacances sur un engin pareil au lieu de rester dans leur palais !

Peu après, alors qu'il dégustait un apéritif pas volé, le capt'aine engagea la conversation avec un quidam qui se révéla être un maître du barreau de Monastir. Invité à bord il descendit sans broncher, nonobstant sa religion, deux gin-tonic pour adulte averti. Après quelques considérations sur le droit comparé et la jurisprudence (le capt'aine avait, entre autres, tâté un peu de la basoche dans sa folle jeunesse), il conduisit les deux affamés en "ville", qui se trouvait au diable Vauvert¹²⁵ - si tant est que le diable ait droit de cité en cette terre musulmane ! - A dire vrai, sa bétailière évoquait plus le maraîcher sur le retour

¹²⁵ Longtemps je me suis demandé d'où venait cette expression, pourtant familière. Vous aussi peut-être ? Un ouvrage d'une aussi haute tenue littéraire se devait donc d'éclairer votre lanterne. Après tout, un peu de culture cela ne vous fera pas de mal et vous permettra de briller dans les soirées.

Or donc : *"Sous le règne de Saint-Louis, des Chartreux, possesseurs à Gentilly (à l'emplacement actuel des Jardins de l'Observatoire de Paris) d'une très belle maison qu'ils tenaient de ce prince, et mis en appétit par ce cadeau, s'avisèrent de convoiter le château abandonné de Vauvert qu'ils apercevaient de leurs fenêtres. Le demander sans raison valable eût été s'exposer à un refus certain, même de la part d'un monarque aussi pieux, aussi préférèrent-ils user de cautèle. A leur commandement, une légion d'esprits peupla le château et, bientôt, plus personne n'osa s'approcher du bâtiment.. Comme bien l'on pense, le roi fut bientôt enchanté de trouver les bons pères pour se débarrasser de cette maudite propriété qu'ils se chargeaient bravement de disputer aux revenants. Saint-Foix (Essais sur Paris 1754).*

que l'avocat arrivé. Pour faire honneur aux Français, il fit brailler des cassettes de Brel (qui était Belge, comme chacun sait) pendant tout le trajet et les planta près de la seule gargote où l'on pouvait espérer trouver quelque chose à se mettre sous la dent.

Gargote. Le mot était de lui mais n'était pas exagéré. De longues tables communes en bois jadis blanc où, ça et là, quelques pêcheurs se restauraient, une télé qui vociférait, un ventilateur si poussif qu'il ne servait plus que de manège pour les mouches (et qui d'ailleurs affichait complet) et, tout au fond, une cuisine plus noire que l'âme du Vauvert évoqué plus haut.

Au menu c'était merguez, poulet. Quant à la carte des vins, elle était assez décevante pour un établissement de cette classe : eau plate ou gazeuse. Va pour la gazeuse. Riche idée ! C'était du Coca tiède. On ne le croirait pas, mais c'est fou ce que cela se marie bien aux merguez-poulet aux hormones. Luculus dînait chez Mohamed, mais n'était pas là d'y retourner.

La grasse matinée n'était pas de mise dans ce pays. Dès que le soleil se levait, il inondait de lumière le bateau et ramenait sur les quais les pêcheurs qui ne se gênaient pas pour brailler et commenter avec force détails le produit de leur maigre pêche.

Après le petit déjeuner, le capt'aine se plongea dans les cartes, les documents du SOHM, les I.N.¹²⁶, il aurait même lu l'Almanach Breton, s'il y en avait eu un à bord, tant les conditions de navigation paraissaient tordues dans ce coin de la planète. Ce n'étaient que bancs de sable, hauts-fonds, chenaux bizarroïdes au balisage tout oriental et autres joyusetés du même tonneau.

Comme de bien entendu, à peine en mer, le vent s'orienta dans l'axe du bateau et ils ne purent embouquer la passe du port de pêche de Mahdia que vers la fin de journée. Ils n'étaient pas attendus : tous les chalutiers étaient à quai. Ils furent donc obligés de se mettre à couple¹²⁷ d'un ancien cargo reconverti par des Américains qui faisaient de la recherche d'épaves.

Contrairement à la précédente escale, le centre ville se trouvait juste au bout du quai. Mettant tout dessus¹²⁸ et étarqués à bloc, ils allèrent dîner, façon pacha, sur le front de mer.

Un autre légende diffère légèrement et met en scène un commerçant qui se serait déguisé en diable pour faire fuir les bons pères, mais le fond de l'histoire reste le même.

¹²⁶ SOHM : documents du Service Hydrographique de la Marine Nationale, I.N. : Instructions Nautiques. Ces deux ouvrages donnent de précieux renseignements sur les conditions de navigation côtière.

¹²⁷ S'amarrer contre le flanc d'un autre bateau, lui-même amarré au quai ou...à un autre bateau. On imagine la gymnastique pour aller à terre !

¹²⁸ Langage marin: revêtir ses plus beaux atours, par comparaison avec un voilier qui se pare de toutes ses voiles. Comme on l'a vu, on peut également dire cappeler sa tenue numéro 1, être étarqué à bloc.

Attablés devant une succulente ojja¹²⁹ aux merguez (costaudes, les merguez !) la pluie se mit à tomber. Stupeur des Madhiens qui n'avaient pas vu cela depuis quarante sept ans ! Le capt'aine n'eut garde de leur dire qu'avec un Jonas de son acabit dans le secteur, c'était tout à fait normal et dans la nature des choses. Pas démontés pour autant, les serveurs empoignèrent chaises et tables avec plats et assiettes et le service continua à l'intérieur. La pluie cessa comme elle avait commencé. Pas de problème, tout le bataclan retourna sur la terrasse. En voila du service !

Une délicieuse flânerie, nez au vent, les conduisit dans la médina. Le vrai bonheur ! Rien que des Tunisiens, pas un seul touriste ! Une antique placette, une fontaine, des bistrots tout autour. Aux tables des hommes en djellaba ou en saroual fumaient le narguilé en sirotant du café à la cardamome.

Les quelques faibles ampoules électriques mises à part, le décor n'avait pas changé depuis la nuit des temps.

A leur tour, ils s'installèrent pour faire honneur aux coutumes locales. C'était sympa, sauf que pour allumer le narguilé, le garçon tirait énergiquement sur la bouffarde, afin de bien enflammer le charbon de bois et vous la présentait un tantinet baveuse, mais bon...

Rêveur, le capt'aine se prenait pour Pierre Loti (tout en restant farouchement hétérosexuel, chacun son truc...) L'équipage, lui, s'identifiait plutôt à l'Orient Express : avec une énergie farouche, il tirait fébrilement sur l'embouchure de sa pipe à eau. La fumée lui sortait des naseaux et des oreilles, à tel point que le préposé, admiratif mais vaguement inquiet tout de même, vint, à plusieurs reprises, vérifier si tout allait bien.

Après ce moment de bonheur parfait, ils reprirent leur chemin à travers la médina ; l'équipage, la tête vide d'avoir fumé avec une telle énergie faisait bien quelques embardees mais tenait bon le cap malgré tout. A la salle des fêtes, où se pressait la moitié du tout-Mahdia pour célébrer une communion ou quelque chose d'approchant, les convives insistèrent pour qu'ils se joignissent à la fête. Le capt'aine qui flairait un coup à boire ne se fit pas prier mais en fut pour ses frais.

En moins de deux, ils se retrouvèrent assis dans une salle immense où quatre musiciens produisaient autant de barouf que tout l'orchestre symphonique de Tunis réunis. Sans doute, était-ce pour étouffer les protestations de l'impétrant, car il semblait bien que cette cérémonie allait se solder, pour lui, par l'abandon d'une partie pas forcément utile mais sûrement sensible de sa jeune anatomie...Peu soucieux d'assister à l'ablation, ils filèrent à l'anglaise, profitant d'un moment où l'assistance demeurait clouée à son siège par un brame phénoménal du chanteur, qui devait bien atteindre la magnitude dix ou douze sur l'échelle de Richter.

Décidément, c'était jour de fête ! Tout près du lieu du sacrifice prépuccien, l'autre moitié du tout-Mahdia assistait à un mariage traditionnel. C'était assez spécial : le marié, vêtu à l'européenne (!!?), était assis sur une chaise, un bouquet de fleurs dans les bras. L'air parfaitement calme et détaché (sa communion était loin derrière lui, il ne risquait plus rien !). Il restait tellement immobile, tandis que la moitié de la ville (l'autre étant sous le charme des rythmes orientaux) défilait devant lui, que c'était à se demander s'il n'avait pas

¹²⁹ Préparation à base d'œufs.

été extrait du Musée Grévin local. Smack, smack ! Un baiser qui claquait sur chaque joue et au suivant ! Comme il se doit, la mariée, ainsi que les autres femmes, brillait par son absence. L'équipage, seul élément féminin - et féministe - de l'assemblée s'enquit du sort de la jeune épousée. Bôf ! Y'avait pas de bile à se faire, elle attendait dans la voiture. Bon !

La tête pleine de toutes ces images, les tympanus échoués par l'intermède musical, ils regagnèrent leur bord, escaladant au passage le cargo pilleur d'épaves.

Il faisait chaud dans la cabine, et le capt'aine, tel un poisson rouge incommodé par l'orage, passa une bonne partie de la nuit sur la bannette du carré à chercher un peu de fraîcheur...

A peine l'aurore eut-elle pointé le bout de son nez, qu'ils furent tirés en sursaut, comme tous les jours, de leur sommeil de vacanciers. Le capt'aine du cargo qui leur servait de quai les informait, sans ménagements et en américain du Texas, qu'il décanillait dans deux heures et qu'ils seraient bien inspirés d'en faire autant, sous peine de partir avec lui à la chasse aux épaves.

Devant de tels arguments, il n'y a plus qu'à s'exécuter et ils démarrèrent impeccablement et en grande dignité pour les îles Kerkenna, archipel de sept îlots au large de Sfax. Au portant, le bateau marchait superbement sur une mer peu formée.

Vu le nombre respectable de milles à couvrir, le capt'aine, à qui on ne la fait pas, décida de faire route directe sur Ennajet, au nord de l'île Chergui, sans passer par la bouée n°10 du chenal des Kerkenna. Après tout le GPS n'était pas là pour des prunes et il y avait juste deux ou trois hauts-fonds qu'il pourrait parer, grâce à une navigation satellitaire, moderne et efficace. Ces téméraires résolutions prises, le capt'aine affala les voiles à environ cinq milles du port et continua au moteur, afin de négocier au mieux - et avec la science qui le caractérise - ce délicat passage. Un œil sur les documents nautiques, l'autre sur le GPS et regrettant de n'en pas avoir un troisième pour le sondeur, il était cloué à sa table à cartes qui, comme on le sait, se trouvait judicieusement placée au fin fond des flotteurs du bateau. Parfait pour la visibilité !

En revanche, l'équipage, qui tenait la barre, jouissait d'une vue imprenable sur les fonds d'algues, les fonds rocheux, les bancs de sable, toute une géographie mouvante. Timidement, il fit part au capt'aine de ses légitimes appréhensions, lequel lui répondit de redoubler de vigilance car, d'après ses calculs, ils étaient à quelques mètres du banc de sable redouté.

Il faut croire que ses estimations étaient erronées (à cause du GPS, bien sûr) de quelques mètres, car à peine eut-il lancé sa mise en garde, qu'un maître choc se fit sentir et que la coque tribord alla se vautrer sur le haut-fond en question. Comme les moteurs tournaient en régime de croisière, "Le Kairouan" laboura le sable tout bien comme il faut et s'immobilisa sans autre forme de procès. Cela faisait quand même bizarre, et un rien désordre,

de se retrouver, au sec, à deux ou trois milles au large de toute terre, alors que, deux mètres plus loin, le sondeur affichait une marge de navigation plus que confortable.

L'équipage, qui se croyait sans doute dans les parages de Port Grimaud, voulait à toute force envoyer un message de détresse. Le capt'aine, qui sentait confusément qu'à partir de cet instant les vrais ennuis commençaient et n'étaient pas là de s'arrêter, préféra réserver ce recours pour l'avenir et décida de se tirer tout seul de ce mauvais pas.

Oui, mais plus facile à dire qu'à faire ! Un monocoque, lorsqu'il se met au sec, pose, en général, sur le lest qui se trouve sous la quille, c'est-à-dire une toute petite surface. On a donc toujours la ressource, soit de se tirer sur une ancre portée en avant avec une annexe, soit de frapper un bout' - ou même la drisse de grand-voile sur cette même ancre, ou sur tout autre point fixe, de manière à provoquer une sorte d'abattage en carène¹³⁰, qui libérera la quille de sa fâcheuse posture et remettra le bateau à flots.

Un catamaran, c'est large, ça navigue complètement à plat, ça ignore l'abattage en carène, et quand ça se plante, ça rentre dedans jusqu'à la garde.

Après avoir sué sang et eau pour sortir et dérouler sur le pont les deux chaînes d'ancre, armées chacune d'une ancre d'au moins quarante livres¹³¹, l'annexe fut mise à l'eau pour porter l'ancre à quelques encablures et tenter de se déhaler dessus. L'absence de fond rigide de ce qu'il faut bien se résoudre à appeler une embarcation, découragea assez vite le capt'aine d'entreprendre cette manœuvre : il n'aurait plus manqué qu'il fasse un trou dans la seule planche de salut (un peu pourrie, il est vrai) qui les rattachait à la civilisation.

Au bout d'une dizaine de minutes d'intense perplexité ils aperçurent une barque de pêche qui se dirigeait dans leur direction. Le capt'aine se mit en devoir d'exécuter les signaux internationaux de demande d'assistance (entendez par-là qu'il agitait frénétiquement les bras tel un moulin à vent) tandis que l'équipage, sans doute pour appâter les secours, s'essayait à la danse des sept voiles en agitant la serpillière et en se tortillant sur l'air de "darla dila dada". Pour renforcer l'indéniable effet artistique, le capt'aine s'époumonait dans sa corne de brume, dont la tonalité n'était pas sans rappeler les binious locaux dont on leur rebattait les oreilles à longueur de journée. Le spectacle ne devait tout de même pas être banal puisque la barque se dirigea vers eux sans hésiter. L'équipage se composait d'une femme entre deux âges, d'un vieillard qui aurait fait la pige à Matusalem soi-même et d'un jeune homme qui devait être son arrière-arrière petit fils.

Une chose que le capt'aine ignorait, parmi tant d'autres, en ce qui concerne les particularités maritimes de ce beau pays, c'est que les barques de pêche, quasiment toutes au bout du rouleau, sont équipées de moteurs peu puissants et chroniquement asthmatiques. Ils eurent beau, fort gentiment d'ailleurs, s'escrimer pendant une demi-heure, pousser, tirer, plonger, nager, gesticuler, frapper des bouts à l'avant, à l'arrière, à bâbord ou à tribord : rien ne bougeait. L'autre gros fourbi campait résolument sur ses positions et ne frémissait pas d'un pouce. M'est avis qu'il était foutu pour la navigation de plaisance. Il pourraient toujours le reconvertir en terrain de foot ou, mieux vu le pays, en court de Tunis...

¹³⁰ L'abattage en carène consistait, au temps des grands trois mâts, à coucher le bateau sur l'eau, d'un côté puis de l'autre, mâts posés sur un ponton flottant, pour nettoyer les œuvres vives (parties immergées) de la coque et la débarrasser des algues et des coquillages qui freinent sa progression.

¹³¹ Curieusement, le poids des ancres s'exprime toujours en livres. Encore un coup des Anglais, ça!

C'est pas de tout cela, mais le pêcheur devait aller poser ses filets ; il reviendrait dans un quart d'heure, parole de scout ! Ils se retrouvèrent solitaires et même pas navigateurs !

C'est long trois quarts d'heure quand on attend ! Enfin, ils étaient de retour, en dépit de l'avis de Mathusalem, qui préconisait de les planter là jusqu'aux vives-eaux¹³², dans une petite semaine, pour qu'ils puissent profiter de la marée.

Alors qu'ils se remettaient à tirer à hue et à dia, une autre barque sortit du port et se dirigea sur le lieu du sinistre pour prêter main forte. Ah les braves cœurs !

Les deux embarcations unirent leurs efforts. En fait, on serait tenté de dire qu'ils opposaient leurs forces, chacun tirant de son côté, un peu comme des prédateurs se disputant une proie.

Sur les conseils de Mathusalem, le premier bateau finit par abandonner rapidement la partie, pour laisser ses concurrents seuls maîtres du terrain.

Un des deux marins, et qui, par sa trogne de vieux-flibustier-pas-franc-du-collier, semblait tout désigné pour être le chef, se mit à l'eau et tenta une manœuvre aussi saugrenue qu'impressionnante. Tel un Hercule de foire, il s'arc-bouta contre la coque et prétendit soulever le bateau pour le remettre à l'eau. Vu les quelques tonnes que devait peser l'engin, le Costaud-des-Batignolles pouvait bien se faire sauter les trente-trois vertèbres avant que le bel indifférent daignât bouger le moindre safran¹³³ !

Eccœuré, il remonta à bord rejoindre son acolyte, un petit chafouin. Au bout de quelques minutes de conciliabules, les présumés sauveteurs demandèrent qu'on rende le bout qu'ils avaient passé. Puis, tranquillement, levèrent l'ancre et ripèrent des galoches dans le soir tombant. Les naufragés restèrent aussi médusés que les passagers du célèbre radeau du même nom, dont - c'est ce que pressentait le capt'aine, avec l'optimisme qu'on lui connaît - ils allaient bientôt partager les affres et le sort.

Fausse alerte. En fait, les deux pirates changeaient de place par rapport au bateau. Ils n'abandonnaient pas si facilement leur prise et le capt'aine sentit sourdre comme un vague doute sur leur désintéressement foncier...

Pour le coup, ils attaquèrent franchement et tirèrent de toute la puissance de leur moteur. Leurs efforts couronnés de succès, le "Kairouan" retrouva l'élément liquide. Guidé par la barque, le bateau chemina longuement avant d'atteindre l'entrée du port, suivant de mystérieux méandres connus d'eux seuls. C'est du moins ce qu'expliquait, tout en commençant à siffler le gin du capt'aine, le pirate qui était resté à bord, tandis que le petit chafouin menait son embarcation, dans le dédale d'oueds aussi tortueux qu'invisibles...et peut-être même imaginaires !

Le capt'aine tenta bien de montrer la carte qui donnait des sondes de deux mètres (hormis le failli haut-fond) tout autour. Le pirate, d'un geste négligent balaya les timides objections de son interlocuteur et se téléphona dix centilitres de gin sur les amygdales.

¹³² Dans les mers à marée, et la Tunisie en fait partie, l'amplitude des marées est plus forte en période de " vives-eaux " qu'en période de " mortes-eaux ". En vives eaux, il est probable que la marée haute (nous étions à marée basse) eut suffi à nous remettre à flot.

¹³³ Partie, normalement, immergée du gouvernail.

- Sur la carte, oui ! Mais nous sommes en mortes-eaux, à marée basse et dans cette configuration l'entrée du port est impossible, sauf pour les naturels du pays, à preuve les nombreux détours que nous sommes contraints de faire. D'ailleurs, il est rarissime que des navires de plaisance s'aventurent dans cette partie de l'île.

Le capt'aine qui se demandait si, des fois, on n'était pas en train de le prendre pour un touriste, décida d'avoir l'œil sur les deux lascars.

Enfin amarrés à quai, le capt'aine tint à offrir le gin de "l'amitié" qui était déjà fortement entamé (pas l'amitié, quoique...mais le gin). Le pirate qui décidément les avait pris en sympathie les invita au restaurant que tenait son frère, il viendrait les prendre à huit heures, qu'ils ne se fasse pas de bile, on réglerait toutes les questions financières à ce moment-là, ça ne serait pas cher, de toute façon, ils ne faisaient pas cela pour de l'argent mais par pure solidarité entre gens de mer.

Le petit chafouin en remit une couche, il se proposait de les emmener à la fête au village pour terminer cette mémorable soirée. En ce qui concernait la fête le capt'aine déclina poliment son invitation, trouvant qu'il l'avait déjà mené en bateau et que cela suffisait pour aujourd'hui.

Les deux lascars avaient d'ailleurs l'air de s'entendre comme larrons qui projettent d'aller faire la foire avec les dinars des voyageurs et, à bien les considérer, ils étaient à peu près aussi sympas qu'un furoncle sur la fesse d'un coureur cycliste dans une étape de montagne. Dire que le capt'aine les trouvait si avenants en mer !

Là-dessus, on se quitta ; les passagers du "Kairouan", pour faire leurs ablutions ; les pêcheurs pour aller préparer le poisson et les délicatesses culinaires dont ils comptaient régaler leurs invités, le soir venu.

Un petit quart d'heure plus tard, le capt'aine, sous la douche était occupé à interpréter une version libre de la *Danse des Canards* en pompant frénétiquement pour obtenir un mince filet d'eau froide. Profitant de son absence, le petit chafouin revint tout seul avec sa barque, sans doute pour n'être pas aperçu du quai. Sous prétexte de ramener une ausière appartenant au "Kairouan", il déclara, tout de go, s'être arrangé avec tous les copains, y compris Mathusalem. Il ne lui fallait, pour solde de tous comptes et toutes indemnités, que la modeste somme de soixante-dix dinars, deux paquets de cigarettes, le reste du gin, une bouteille de vin, plus une autre qu'il mettrait au frais pour le festin du soir. Pour un peu, il aurait même demandé les liquettes du capt'aine.

Fortement entamé par tous ces avatars non prévus au programme, l'équipage, en dépit de ses vieux réflexes d'agent du Trésor, obtempéra et lâcha tout. Evidemment l'autre zèbre fila sans demander son reste. Le capt'aine, qui venait d'en finir avec ses exercices hydrothérapeutiques, émergea juste à temps pour contempler la poupe de sa barque et se dire que la journée n'était pas terminée !

Comme dans un ballet bien réglé, son compère se pointa une demi-heure plus tard et joua, à la perfection, les étonnés quand il apprit la forfaiture.

Comment ? Ce filou, ce voleur, cet Algérien, avait osé lui jouer *Prends l'oseille et tire-toi*. D'ailleurs, il ne savait même pas qui il était. Il se trouvait sur la barque de ce bandit,

maudit-soit-il, par le plus grand des hasards. Oui, ils habitaient le même village, mais ce n'était pas une raison ! Il y avait au moins cent cinquante habitants ; il ne pouvait tout de même pas connaître tout le monde. Et puis, il ne fréquentait pas la racaille. C'était un grand seigneur, il n'avait pas besoin de notre argent. Demain matin, il se débrouillerait avec le petit chafouin, le traînerait à la police, à la garde nationale, lui ferait rendre gorge et pire encore. Avait-on idée de truander le touriste de la sorte ! D'ailleurs, le capt'aine viendrait avec lui, serait son témoin de l'accusation et ils feraient triompher le bon droit et la justice.

Le capt'aine, assez lâchement il est vrai, abonda dans le sens du Coran et promit tout ce qu'on voulait pour le lendemain.

Exit le pirate. Le calme retomba sur le bateau et ses deux occupants se sentaient envahis par le sentiment confus d'être les protagonistes involontaires d'une mauvaise pièce dans laquelle on ne leur aurait pas distribué les meilleurs rôles.

Au moins l'autre arsouille allait-il laisser tomber ses projets gastronomiques et pourraient-ils rester tranquillement à bord.

Même pas ! A huit heures pile il était de retour pour les escorter jusqu'au restaurant. Ce n'est pas au port que ça se passait, mais "un peu loin", au village. Le capt'aine qui n'avait pas été long à comprendre que son pinard n'était pas au frais, s'était muni d'un nouveau viatique et tenait le flacon comme une massue, prêt à tout, y compris à sacrifier le précieux liquide au moindre geste équivoque de la part de leur guide. Pour faire plus gai, trois autres compères se joignirent à lui "et quittant le port, cette troupe s'avance, portant sur le front une mâle assurance". Assurance toute relative pour le capt'aine qui serrait bien fort sa bouteille-massue car ils s'engageaient sur une route déserte, non éclairée. Au loin, à presque un kilomètre, brillaient quelques vagues lueurs. Pour le reste il faisait un noir d'encre tandis qu'une vache dépressive meuglait à fendre l'âme dans la nuit sans étoiles et que l'équipage songeait avec tristesse à tous les contribuables qu'elle n'avait pas encore eu le temps de tondre et qu'elle ne reverrait plus jamais !

Enfin la balade apéritive se termina et ils arrivèrent au douar. Le restaurant n'était rien d'autre que la maison, en construction comme il se doit¹³⁴, du frère du pirate et m'est avis qu'ils étaient les premiers et derniers clients de ce trois étoiles. Contrairement à leur attente, on ne les fit pas entrer car les festivités avaient lieu sur la terrasse, une natte jetée par terre servait de nappe, des coussins de siège. Mince de crèche ! Perplexe, le capt'aine se demandait s'il le gars possédait sa licence IV ?

Néanmoins le repas fut correct : salade tunisienne, oja, poissons grillés, pastèque. Un bon tiers de la population s'était joint à eux et tout ce petit monde bouillonnait avec entrain, sans doute sur leur compte, buvait le vin du capt'aine, buvait de la bière, fumait comme des boyards ; bref un vrai banquet qui n'avait rien de platonicien !

Vers vingt-deux heures, une noce se déchaîna dans la maison voisine et ils en profitèrent pour s'esbigner sans demander leur reste mais juste l'addition. Le pirate et son tavernier de frère se consultèrent et annoncèrent la couleur sans sourciller : soixante dinars : de

¹³⁴ Apparemment, en Tunisie, on ne paie pas l'équivalent de notre impôt foncier tant qu'une maison n'est pas terminée; aussi les trois quarts des constructions sont-elles, volontairement, inachevées.

quoi nourrir toute la famille pendant au moins quinze jours. Royalement, le capt'aine leur en octroya trente et prit congé sans trop se répandre en salamalecs. La route du retour était toujours aussi longue, aussi noire et le capt'aine regrettait amèrement d'avoir chaussé ses *zapatos* menorcaines¹³⁵.

DE retour au port, ils s'enfermèrent à triple tour dans l'OVNI pour récupérer leurs esprits et leurs forces.

Ils allaient avoir besoin des deux !

Dès sept heures trente, une barque de pêcheurs vint s'amarrer contre le "Kairouan" et fit hurler sa radio ; c'était manifestement "étudié pour" puisque ses occupants quittèrent immédiatement leur bord en laissant brailler leur transistor. Encore un coup de leur ami, sans doute !

Le capt'aine contre-attaqua, à fond les manettes, avec Ludwig et son *Hymne à la Joie*. Voilà qui allait les changer d'Oum Kalsoum !

L'atmosphère s'alourdissait et il était évident qu'ils n'avaient pas intérêt à moisir dans le bled. Il allait falloir trouver un moyen de prendre la bordée du large¹³⁶ sans attendre les vives-eaux et sans se replanter sur les hauts-fonds.

Le pirate, rencontré au bar du port, avait remisé ses grandes démonstrations d'amitié, ne parlait plus d'aller aux autorités, d'ailleurs réduites à leur plus simple expression. Pour tout dire, il faisait franchement la gueule. Le capt'aine aussi, d'ailleurs.

Il se rabattit donc sur un autre pêcheur, à la mine à peine moins patibulaire que celle de ses congénères et qui accepta de les conduire en mer libre, pour ce qu'il voudraient bien lui donner, plus deux paquets de cigarettes.

Au moment de larguer les amarres, deux gosses se pointèrent au bateau. L'équipage, qui n'aimait pas les dettes et pensant qu'ils étaient avec le pêcheur, leur refila cinq dinars (c'était tout de même curieux, pour un agent du Trésor, cette manie de refiler de l'argent à tout bout de champ). Dansant de joie, ils s'emparèrent de cette manne en faisant des bras d'honneur au pêcheur qui s'arrachait les cheveux de (faux) désespoir dans sa barque et faisait de grands (trop grands) gestes de dénégation. Il est plus que probable qu'ils se partageraient ce petit supplément. Qui sait : la coopérative des pêcheurs allait même peut-être faire un tronc commun avec tout le fric qu'ils leur avaient soutiré depuis la veille au soir...

Alors là, *too much*, c'est *too much* ! Le capt'aine piqua un coup de sang. Retrouvant ses jambes de vingt ans, il bondit sur le quai, en un sprint effréné attrapa au kolback les deux galopins, stupéfaits par ce maelström et leur fit rendre gorge, sous l'œil pas très amical de la population "active" qui se prélassait au soleil.

¹³⁵ Sandales typiques de l'île de Minorque, dont la semelle est découpée dans un vieux pneu d'automobile. Très seyantes avec un costume croisé mais peu adaptées à la marche prolongée.

¹³⁶ Langage de marin : S'en aller au loin..

Ça sentait décidément de plus en plus le roussi. Le capt'aine se hâta de gagner la passe, suivant comme une ombre son poisson pilote. Arrivé près du large, celui-ci vint chercher son dû et la vue des cinq dinars récupérés de haute lutte lui arracha une grimace douloureuse ; sans doute pour lui était-ce simplement le pourboire. Bons princes le capt'aine lui rajouta trois dinars, lui rendit son amarre et déborda sa barque.

Vers seize heures, ils s'arrêtèrent, au milieu de la côte ouest de l'île, à quelques kilomètres des ruines de Bordj-el-Hasar. Le mouillage de Sidi Freich était tout simplement splendide. Malheureusement, le manque d'eau les obligeait à mouiller très loin de la plage (c'est bien la peine d'avoir un catamaran !), à environ trois cents mètres, dans un mètre soixante d'eau, et encore, à marée haute. Sur la grève quelques constructions dans le style du pays et près du rivage, des felouques immuables glissaient silencieusement, poussées par leur voile rayée, se faufilant avec élégance, grâce à leur tirant d'eau insignifiant, le long de la côte ou dans l'embouchure de petits oueds que l'on devinait.

Délicieusement ventilés par une petite sud/sud-est, le cata semblait posé (une fois de plus) sur le fond tant l'eau était parfaitement plate.

Ce semblant de félicité était tout à fait anormal et, à vrai dire inquiétait bien un peu le capt'aine par sa plénitude.

Le mal court aurait dit Audiberti. Et il aurait eu bien raison !

Jour de liesse à Sidi Freich : c'était, paraît-il, l'anniversaire du capt'aine. Je dirais plutôt que c'était sa fête ! Le pauvre homme était atteint du Haut Mal, de la tourista infernale, probablement due à la salade tunisienne de l'autre soir. Sans forces, il gisait sur sa couchette, secoué de fièvre, hébété plus encore qu'à l'habitude ; ne sortant de sa lourde torpeur que pour se ruer aux stroumphs qui heureusement fonctionnaient parfaitement et étaient au nombre de deux.

Quand on y réfléchit bien, la vie est tout de même bien faite, je l'ai souvent observé au cours des siècles passés sur terre. Par exemple : la Roche Tarpéienne est près du Capitole et les stroumphs étaient près de la couchette !

L'équipage, bronzait, nageait autour du bateau, passait le temps comme il pouvait. C'était sans doute la plus belle journée de la croisière, sur le plan de la météo, s'entend. Le ciel était uniformément bleu, la mer immobile, l'atmosphère rafraîchie par un tout petit vent de sud-est et le site était magnifique, toutes choses dont le capt'aine se souciait comme d'une guigne, trop occupé qu'il était à numéroter les abatis qui lui tenaient lieu de bougies d'anniversaire.

Cependant, vers treize heures, sentant que son heure n'était pas encore tout à fait venue, il émergea au grand jour et proposa d'aller à terre faire du change et de manger un morceau. Après tout, c'était jour de fête !

A table, le capt'aine cala rapidement devant les spaghettis aux fruits de mer, pourtant délicieux, mais épicés comme tous les diables. L'équipage s'empiffra férocement et, dans

la foulée, fit même un sort à l'assiette du capt'aine. Le charme de la grande terrasse blanche à la chaux au bord de la plage, l'absence de touristes européens, les poussèrent à réserver un couscous-poisson pour le soir même et, sur ces alléchantes perspectives, les papilles déjà émoussées, ils regagnèrent le bateau.

Hélas, à peine le capt'aine eut-il posé le pied sur le pont que le mal redoubla. Sans forces, il regagna sa bannette et n'en émergera plus jusqu'au lendemain matin, sauf pour les rituelles visites aux stroumphs.

Adieu, veaux, vaches, poissons, couscous... Encore un anniversaire qui allait compter !

Ce mardi 27 août 19.. était à marquer d'une pierre blanche ! Ce jour allait être l'apothéose, peut-être provisoire, de la croisière, mais, dans le genre, il me semble difficile de faire mieux. Tout ce qui va suivre peut sembler issu de l'imagination moussante du capt'aine. Il n'en est rien : j'y étais (hélas) ; les faits, tels qu'ils sont rapportés ici, se sont bel et bien produits.

Vers les dix heures, le capt'aine, à peu près remis, quitta le mouillage en direction du port de Sfax qui serait leur base de départ pour Djerba.

A peine l'ancre fut-elle relevée, à la main bien entendu, que le moteur bâbord se mit à caler. Pas moyen de le faire redémarrer. C'est alors que le capt'aine avisa l'écoute du chariot de grand-voile¹³⁷ anormalement tendue le long de la coque bâbord. Le doute n'était pas possible ; par la faute de l'équipage, le maudit bout' folâtrait dans l'eau et s'était entouré autour de l'axe de l'hélice. Le drame se jouait au-dessous de la ligne de flottaison : y'avait de la plongée en perspective. Re-mouillage en catastrophe dans un mètre soixante d'eau et au boulot. Armé de son fidèle couteau, qu'il traînait depuis plus de trente ans, celui là-même qui avait servi à trancher les amarres du "Jhéca", au Pouliguen, le scaphandrier du bord décida de partir en exploration sous la coque. Il allait de soi que, dans un évident souci de rusticité, le bateau n'était pas équipé de masque, palmes et ceinture lestée ; accessoires facilitant, malgré tout, les travaux sous-marins.

De nouveau, l'équipage parla d'aller chercher de l'aide auprès des pêcheurs ; le capt'aine, qui maintenant connaissait le tarif et l'efficacité des secours sous ces latitudes, plongea sans barguigner.

Une demi-heure plus tard, l'hélice était libre, l'écoute amputée de trois bons mètres, les moteurs tournaient et le cap mis sur Sfax l'Industrieuse.

C'est pas que l'endroit soit tellement touristique ; les ports minéraliers et les usines de transformation de phosphate n'ont jamais fait tellement bon ménage avec la marine à voile, mais là, ils étaient assurés de trouver à profusion fuel, eau douce, glace ; enfin tout ce qui fait la joie du plaisancier moyen ! Quelques provisions de bouche ne feraient pas mal non plus dans le tableau.

¹³⁷ Cordage permettant de faire passer de bâbord à tribord -et vice versa- le chariot sur lequel se fixe le palan de grand-voile. Ce dispositif permet un meilleur réglage de la voile.

"Assez, assez de riz à l'eau, nous voulons manger de l'animeau", comme disait Prévert, qui pourtant n'avait jamais goûté à la cuisine du bord !

En scrutant intensément la route, un œil rivé, comme d'habitude, sur le sondeur, l'autre sur la couleur des fonds, ils regagnèrent le chenal des Kerkenna, dont ils n'auraient jamais dû dévier d'un iota.

Eole faisait risette et le "Kairouan" marchait joliment mais dire à combien de nœuds serait difficile : le speedomètre, victime d'une indigestion d'algues (dont, d'ailleurs il ne se remettrait jamais) se refusait à tout service. Qu'importe, tant que sondait le sondeur et que passaient les cigognes, tout baignait !

C'est précisément à ce moment que tout commença à baigner un peu trop !

Il faut savoir - et maintenant, le capt'aine le sait ! - que le golfe de Sfax est probablement l'endroit au monde où l'on trouve le plus de filets de pêche, et pas façon filet de pêche à la crevette sur la plage de Cabourg. Non, d'interminables filets dérivants, aux flotteurs décolorés par l'usage, quasiment et traîtreusement invisibles, juste sous le niveau de l'eau.

Ils en évitèrent un nombre plus que certain, mais le dernier fut le bon. L'ayant aperçu au dernier moment, à cause du soleil assez bas sur l'horizon, le capt'aine, qui entre-temps, à cause des filets, s'était remis au moteur, ne put tenter la moindre marche arrière et se contenta de limiter les dégâts en stoppant immédiatement les machines. Tout gentiment, ils vinrent mourir contre la ligne de flotteurs. Le filet, qui ne demandait que cela, s'empressa de s'entortiller amoureusement autour de l'hélice bâbord (décidément, c'était son jour à celle-là). Il n'y avait plus qu'à attendre la suite des événements, à savoir les heureux propriétaires du filet, arrivant ventre à terre et pas très amènes, sur leur grosse barcasse.

Afin d'envisager calmement la suite des événements le capt'aine jeta l'ancre, par cinq mètres de fond, ce qui par ici, constituait une profondeur abyssale. Fins manœuvriers, les travailleurs de la mer réussirent alors le triple exploit d'entortiller leur filet autour de l'hélice tribord, restée libre ; de ficher un gnon dans la coque et surtout, cerise sur le gâteau, de défoncer carrément le flotteur bâbord. C'est le loueur qui allait être content ! Les deux parties se mirent à s'engueuler, chacun dans sa langue maternelle et respective, déplorant à grand renfort de noms d'oiseaux des deux continents, qui la perte de son filet, qui ses plaies et ses bosses.

Finalement, après avoir coupé grossièrement tout ce qui dépassait des arbres d'hélices, les pêcheurs allèrent relever les restes du filet ; quant au capt'aine, pour changer, il attendait puisqu'il avait fortement suggéré à ses naufrageurs de le remorquer jusqu'au port.

Les pêcheurs, de retour, se mirent en devoir d'entamer les préparatifs de remorquage. Rapidement, ils se ravisèrent, se disant sans doute qu'étant donné les noms d'oiseaux qui avaient fusé de part et d'autre, le capt'aine ne serait pas trop enclin à lâcher du dinar en pagaille. D'ailleurs, le catamaran pesait trop lourd pour eux, en plus ils avaient oublié de fermer le gaz en partant et le petit dernier avait la varicelle : il était urgentissime de les planter là pour retourner chez eux.

Ce qu'ils firent avec une tranquille impudence !

Tout bien considéré, ce n'était pas grave ! Ils n'étaient qu'à quelques milles des côtes, leur deux hélices étaient douillettement emmaillotées dans les restes du filet, la grand-voile n'était pas montée, ils n'étaient pas manœuvrants pour se mettre bout' au vent¹³⁸ : il n'y avait vraiment pas de quoi se frapper. Restaient la VHF, Allah et le génois.

Procédant par ordre, le capt'aine appela Sfax radio pour obtenir un remorqueur, ou plus modestement et plus économiquement, une pilotine¹³⁹, donna sa position : 34°43 N. par 10°50 E, demanda le prix de l'intervention, blêmit sous son bronzage, respira un grand coup et dit que c'était OK.

- Parfait monsieur, lui répondit-on fort poliment, le remorqueur part dans la minute.

Drôlement efficaces dans ce port. On voit qu'ils avaient l'habitude des méthaniers, pétroliers et autres géants des mers.

Efficaces, peut-être, mais pas rapides ! Après trois quarts d'heure d'horloge, le capt'aine recontacta Sfax radio qui lui assura que cela n'allait pas tarder, que déjà le patron du remorqueur était parti de chez lui, le temps de faire deux ou trois courses que sa femme lui avait demandées et il s'y collait tout de suite.

En attendant, le capt'aine se dit qu'il allait tout de même se rapprocher un petit peu. Le génois envoyé, le cata progressait tout doucement vers le havre de grâce. Ce n'était guère engageant ; les usines de transformation de phosphate lâchaient de grosses fumées noirâtres, tout semblait gris, mangé de poussière, rongé de rouille, encombré d'immenses grues, de ponts roulants énormes...

Dans le bassin d'avant-port, toujours sous foc seul, avec donc l'évolutivité que l'on imagine, le capt'aine re-tenta un contact radio pour signaler que, coucou, ils étaient là ! Si quelqu'un, ne serait-ce qu'une simple barque, pouvait venir les remorquer pour les conduire à poste, c'était maintenant ou jamais.

- Vouï, vouï, on vous voit ! Nous arrivons.

Le problème, c'est qu'arrivait aussi, mais du large, et en plein milieu du chenal, le ferry de Sidi Youssef, que l'on appelle ici le "loude". Comme il n'avait pas l'air de faire dans la dentelle et que l'équipage n'avait pas envie de voir le loude pour le moment, le plus sage était de lui abandonner la place. Seulement, allez donc virer avec un cata, pas de vent et sous foc seul ! Le capt'aine n'eut d'autre ressource que de mouiller à la volée¹⁴⁰ et d'enrouler le génois.

La manœuvre aurait pu réussir ; mais pas ce jour-là. L'ancre ricocha sur les galets qui tapissaient le fond et dérapa complètement. Inexorablement, le courant les poussa rapidement sur les cailloux et les ferrailles menaçantes qui hérissaient les rives de l'avant-port.

¹³⁸ Sur un voilier, et plus particulièrement sur un catamaran qui possède une voile armée de lattes, il est impératif de se mettre face au vent (bout' au vent) pour monter -et descendre- la grand'voile.

¹³⁹ Fort canot' en général puissamment motorisé et qui sert, notamment, à acheminer les pilotes ou à les ramener à terre.

¹⁴⁰ Jeter l'ancre et une bonne partie de la chaîne quasiment en même temps et surtout en continuant à avancer.

Pour la première fois de sa vie, le capt'aine lança un *Maiday*¹⁴¹ tandis que le bateau venait coller son flanc bâbord sur les cailloux agrémentés de vieilles ferrailles, qui dardaient leur moignons acérés comme autant de griffes prêtes à labourer le flanc du pauvre "Kairouan". Le ressac, assez fort dans ce cul-de-sac, le faisait taper furieusement.

C'était une sensation insoutenable de sentir cette coque qui souffrait, chaque coup portait comme si le capt'aine l'avait reçu physiquement. Une fois déjà, mais dans d'autres circonstances, le capt'aine s'était trouvé dans ce type de situation. Sans faire d'anthropomorphisme, il n'est pas exagéré de dire que le bateau devient un être cher et vivant, que l'on n'a pas su protéger et qui se trouve dans cette position de détresse par votre fait. Dit hors du contexte et de l'émotion du moment présent, cela semble outré, mais tous les marins qui ont vécu ce type de situation gardent cette douloureuse expérience à tout jamais présente. Fin des trémolos !

Une bande de jeunes gamins piaillaient et s'égaillaient autour du bateau, tentant de le maintenir à peu près à flot. Deux, trois, quatre d'entre eux - on ne sait plus - escaladèrent le bord, sans qu'il soit possible de les en empêcher. Apparemment, leurs intentions étaient bonnes : ils venaient pour aider à mettre un peu plus la pagaille.

Pendant ce temps-là, au fond du bateau, le capt'aine multipliait les appels de détresse à la VHF, sans suivre, il est vrai, la stricte procédure du *Maiday* puisque, la fièvre montant, cela donne un message du style :

- B@#▲∃ de @#±≡¬σ... ! Qu'est-ce que vous foutez ? Nous sommes en train de nous ouvrir sur les rochers ! Oui ou @#▲∃∅', vous la ramenez votre #@& #5# de pilotine ?

Enfin, Pilotine la Désirée sortit du port, passa fier comme Artaban sans les voir, alla faire un petit tour en mer pour humer la brise et rentra tranquillement. Le capt'aine, qui frisait maintenant l'apoplexie, soufflait à pleins poumons dans sa corne de brume, décidément indispensable sous ses latitudes.

Une fois encore le son de l'engin mit en joie les bachi-bouzouks, qui aidèrent sur le pont. Se saisissant de l'instrument, ils esquissèrent un pas de danse, alors qu'un autre s'était emparé de la VHF et vociférait, en arabe, des trucs sûrement pas racontables à l'endroit des autorités portuaires. Un autre encore (Seigneur, combien étaient-ils donc ?) remonta et descendait l'ancre, un x^{ième} tripotait la barre. Pendant tout ce temps, le bateau tapait, tapait sur les rochers. Heureusement deux ou trois lascars plus sérieux continuaient à le maintenir vaillamment.

Enfin, la pilotine revint sur les lieux, accompagnée d'une barque qui allait faire le relais pour passer l'aussière car, comme de juste, il n'y avait pas assez d'eau.

Le sourd martèlement de la coque sur les cailloux continuait et l'équipage - on le comprend - se paya un début de *nervous breakdown*. Enfin, après bien des tergiversations, de laborieuses manœuvres, d'innombrables maladroitures, le "Kairouan" fut tiré de sa peu enviable situation.

Apparemment, le bateau flottait toujours mais restait à savoir s'il n'y avait pas de voie d'eau. Inch'Allah ! Pour le moment, alors qu'ils étaient enfin en remorque vers le port, le

¹⁴¹ Appel au secours international "Maiday, maiday" réservé pour les cas graves et urgents.

problème consistait à se débarrasser des trois ou quatre loulous qui étaient encore sur le bateau, l'œil aux aguets, la main traînante (c'est ainsi que disparut le couteau du capt'aine qui, si longtemps, l'avait accompagné dans ses pérégrinations salées).

"Dinars ! dinars !" beuglaient-ils avec un ensemble touchant. C'était toujours la même chanson. Pensant s'en débarrasser à bon compte, l'équipage, toujours aussi inexplicablement partageur, leur tendit une bouteille de pinard ; aussitôt ils se précipitèrent dans le carré et mirent à sac la cambuse. Vin, boîtes de conserves, denrées diverses : on aurait dit une nuée de sauterelles. Ils gueulaient tant et plus et se chamaillaient entre eux avant de sauter à l'eau avec leur butin, pour ne pas avoir à rentrer dans le port de commerce, où les autorités ne leur auraient sans doute pas déroulé le tapis rouge. Le capt'aine, qui se disait que les pauvres diables avaient sûrement plus faim que lui laissait faire ; il est vrai qu'il n'avait pas encore découvert qu'il était devenu orphelin de son précieux couteau !

La pilotine, qui les tenait toujours en remorque, trouva encore le moyen, elle aussi, de faire passer l'aussière autour d'une des hélices du cata, mais au point où ils en étaient... et les abandonna, sans autre forme de procès, à quelques mètres du premier quai venu. Cela leur permit de finir en beauté, empêtrés dans les aussières d'un gros remorqueur.

Des policiers, gardes nationaux ou on ne sait quoi, qui avaient suivi les opérations de remorquage avec intérêt, depuis leur vedette, mais en se gardant bien de prêter la main, n'attendirent même pas qu'ils soient correctement amarrés pour leur sauter sur le poil et réclamer un rapport d'avaries. On entend d'ici la réponse du capt'aine... Apparemment, ils ne comprenaient pas toutes les subtilités de la Langue Verte¹⁴² puisqu'ils ne l'embastillèrent pas sur le champ.

Le quai, plus fait pour accueillir de gros navires de commerce que de fragiles catamarans, était construit à la tunisienne, en rudes moellons. La coque avait suffisamment donné pour aujourd'hui, aussi le capt'aine mit-il tous les pare-battages en batterie et, à cause de la marée, frappa des aussières croisées. Parce qu'en plus, comme dans n'importe quel port breton, il y avait du marnage.

Fortement entamés, à l'image du "Kairouan", le capt'aine et son équipage tentaient de recoller leurs morceaux, assis dans le cockpit, tandis que le capt'aine du remorqueur contre lequel ils avaient atterri essayait, avec une réelle gentillesse, de les reconforter.

Ah, le brave Capitaine Boularès. Puissent, par le plus improbable des hasards, ces lignes tomber un jour sous ses yeux pour qu'il sache toute la gratitude du capt'aine...

Tout ce qu'ils appelaient de leurs vœux, c'était une douche et le néant ! Cependant, devant son insistance, il leur fallut accepter une invitation à dîner à son bord. Comme il devait mourir de faim, il venait voir toutes les cinq minutes si ses invités étaient prêts. Tant pis pour la douche, le temps de passer un pantalon et une chemise et ils franchissaient sa passerelle.

Chez lui aussi, c'était rustique, bien qu'en beaucoup plus grand. Mais surtout il y avait de l'eau fraîche sur laquelle ils se ruèrent fort impoliment. Seulement, franchement, il faisait soif, trop soif. A croire que les événements de ces dernières heures avaient collé, au

¹⁴² L'argot.

capt'aine, déjà célèbre pour sa "dalle en pente", une pépie absolument inextinguible, que jamais plus rien ne pourrait éteindre.

Le serveur apporta une soupe au goût étrange, dans laquelle flottaient des pâtes et des trucs venus d'ailleurs. L'ami Boularès s'en servit deux pleines assiettes, trempant en plus son pain dans une sauce faite tout exprès pour flanquer la tourista ; l'équipage mangeait de bon appétit, le capt'aine alternait les grands verres d'eau et de Fanta orange. Après la soupe vint du poisson grillé. Le capitaine Boularès (Allah le bénisse !) le dévora avec les doigts, l'équipage le mangea avec sa fourchette, le capt'aine, incapable d'avaler la moindre bouchée, le contempla angoissé comme si c'était son propre frère qui se trouvait dans l'assiette. En revanche, il continuait à vider verre sur verre. Il lui semblait que jamais tout le sable qui devait tapisser son estomac ne pourrait absorber suffisamment de liquide pour arriver à satiété. Son manège continua pendant que les autres convives terminaient le repas par du melon et du thé.

Ils allaient enfin pouvoir se coucher. Mais non ! Tout heureux d'avoir de la compagnie, le brave Boularès leur raconta, jusqu'à plus soif (ça tombait bien) sa vie aventureuse de capt'aine au long cours et ses exploits présents de ravitailleur de plate-forme pétrolière. C'était, en effet, la fonction principale de "L'Antarès", qui les accueillait. Mis en veine par ses confidences, leur amphitryon ne voulait pas les laisser partir sans qu'ils aient visité son domaine de fond en comble, de la cale à la passerelle. Heureusement que ce n'était pas un supertanker !

Rien ne leur serait épargné ; les cabines des passagers, le pont, la cambuse, les coursives, les cabines des officiers, la passerelle, les instruments de navigation : Déca, gonio (le tout datant de Christophe Colomb) les propulseurs, les inverseurs, les canons à eau (le capt'aine en aurait bien bu encore un petit coup...). Eux, n'avaient plus qu'une envie, quasi-obsessionnelle : dormir, dormir, dormir ; oublier leurs maux passés, ne plus penser à leurs maux à venir. Le capt'aine tentait de pousser d'hypocrites et faibles "Oh, ah !" qui se voulaient admiratifs, pour que leur hôte ne remarquât pas l'équipage qui, repu, réussissait l'exploit dont seuls on croyait les équipés capables : dormir debout, les yeux ouverts.

Enfin la visite se termina et ils prirent congé de l'excellent homme ; du moins le pensaient-ils. Lui, qui n'avait rien foutu de la sainte journée était frais comme un gardon, et, sous prétexte de leur porter une bouteille d'eau glacée, les raccompagna jusqu'à leur bord. C'était maintenant à leur tour de lui en faire les honneurs ! Heureusement la visite fut beaucoup plus courte ; seulement pour le remercier de ses bontés passés, présentes et surtout à venir, le capt'aine lui offrit un de ses précieux havane. C'était manifestement donner du lard à un cochon (un comble dans ce pays !) mais ça le flattait et il se mit à têter son barreau de chaise en faisant étalage de ses prouesses manœuvrières dans la conduite de son ferry-boat à plate-forme pétrolière. Par rapport à "L'Antarès" la situation s'était améliorée : c'est un peu plus confortable car ils pouvaient dormir assis, tout en l'écoutant.

A minuit, ayant terminé de chiquer son cigare, le digne homme leva le siège et ils purent songer à aller dormir...

Le lendemain, il y aurait du boulot ! En effet, juste avant d'accepter ces mondanités, le capt'aine avait reçu la visite des autorités portuaires, de la police maritime, qui était revenue à la charge, de la police des frontières, de la police intérieure et que sais-je encore. Tout ce petit monde réclamait de la paperasse, qui comme on le sait, constitue la principale nourriture de l'administration, principalement dans les pays méditerranéens. Rendez-vous fut donc pris pour le lendemain, neuf heures, avec un rapport tout bien raconté, concocté par le capt'aine en personne ainsi que divers formulaires, bons de remorquage et déclarations en tous genres.

Sans compter qu'il n'y avait plus guère de fuel, presque plus d'eau douce, que la cambuse était en grande désolation depuis le passage des pillards, sans même parler du frigo qui, faute d'électricité et de glace, faisait, désormais, office de four à micro-ondes !

Après avoir doublé les amarres, ils s'abattirent sur leur couche. Le capt'aine restant habillé pour parer à toute éventualité (il avait conservé son maillot de bain).

"Dormir, dormir, rêver peut-être" : même le Vieux Will qui, étant anglais, devait être un fameux marin, n'y serait pas parvenu.

Le bateau bougeait énormément, raguaait contre le quai, heureusement protégé par ses pare-battages. Le pire, c'était le bruit. Toute la ville industrielle soufflait, tirait, chargeait, déchargeait ; les grues grinçantes laissaient échapper des poutrelles d'acier dans un vacarme de fin du monde ; de lourds convois à vapeur passaient en ferraillant sur le pont métallique du chemin de fer qui se trouvait au bout du quai ; le phosphate tombait en vrac dans les soutes béantes de minéraliers. Tout cela dans une atmosphère torride, empuantie, que, même, la fraîcheur toute relative du petit matin ne parvenait pas à débarbouiller.

Ballotté, anéanti, écrasé, sur sa presque épave, au milieu de cette fureur et de ce bruit, le capt'aine se sentait un brin vulnérable et pour tout dire "vulnéré".

"Mélusine", quelle idée de t'avoir abandonnée !

De bon matin, le capt'aine prit sa douche et se rasa afin d'être au mieux de sa forme, puis s'attela à la rédaction d'un rapport d'avaries au vitriol ainsi qu'aux différents formulaires obligeamment fournis par les autorités "compétentes".

Evidemment dès huit heures, il y avait foule devant le bateau, chacun voulait, toutes affaires cessantes, sa précieuse ration de paperasses. Neuf heures ! On avait dit neuf heures ! C'est donc à ce moment-là que le capt'aine serait prêt, pas avant !

A l'heure dite débuta l'épisode courtelinesque de cette palpitante saga !

A tout seigneur tout honneur : le capt'aine commença par la police. Pas de chance, le chef n'était pas encore là, mais n'allait pas tarder. De toute façon, cela ne saurait aller comme cela puisque le rapport devait se faire en quatre exemplaires. Qu'importe, qu'on le mène à la photocopieuse et s'il le fallait le capt'aine fournirait des dinars nécessaires à son fonctionnement.

- Photocopieuse ? Pas de ça par ici. Il faut aller en ville.

Le cerbère qui gardait l'entrée du port eût une grimace douloureuse à l'examen de leurs passeports. Il manquait un tampon sur la carte de séjour ! Suavement, le capt'aine lui conseilla de se mettre en rapport sans tarder avec son collègue de l'aéroport de Monastir et, sûr de son bon droit, franchit la grille qui conduisait à la ville.

Sans trop de peine, il dénicha le "Centre Multimédia" de Sfax. Le technicien se mit à la tâche et commença à se bagarrer avec sa bécane. Cela se solda par un K.O. technique puisqu'elle ne tarda pas à se mettre en rideau... Pas ému, le gars prit ses feuilles sous le bras et le planta là pour aller terminer le travail chez un confrère.

Après avoir patienté, disons plutôt attendu, trois bons quarts d'heure sous un cagnard de plomb, le capt'aine retourna à la police nanti de ses précieuses photocopies. Pas de chance, le chef n'était toujours pas là. Il remit cependant deux exemplaires du rapport au sous-chef, qui se mit en devoir de les ânonner péniblement et décida que devant une affaire de cette ampleur, il fallait voir le chef.

Pour faire avancer le smilblick, et en attendant l'arrivée du chef omnipotent, le capt'aine alla donc voir du côté de la Capitainerie comment cela se passe !

Là, il fut reçu par un officier du port, hautain et suffisant, à qui il exposa, néanmoins, ses vues sur l'efficacité des secours maritimes dans le golfe de Sfax et son inébranlable intention de payer "peau de balle et balai de crin" pour la brillante intervention de ses gusses.

Le fonctionnaire indiqua, en substance, qu'il s'en tamponnait éperdument : cela ne le concernait pas ; c'était du ressort de l'administration portuaire. Un, zéro, la balle en touche !

A ce moment du psychodrame, intervint le sous-fifre, un petit huileux, mal rasé, pas fréquentable, qui eut, par-dessus le marché, le fier toupet d'engueuler le capt'aine, comme quoi que c'était de sa faute, qu'il aurait dû rentrer au port sous voiles.

Idée lumineuse !

Mais il y avait bien plus grave. Le capt'aine était un quasi assassin. Le batelier (celui de la barque qui accompagnait la pilotine, sans doute) s'était terriblement blessé dans l'histoire et avait dû se rendre à l'hôpital où, à l'heure qu'il était, il devait gésir sur son lit de douleurs.

Le capt'aine prit un air faussement contrit pour déclarer, qu'après tout, c'étaient les risques du métier et émit quelques doutes sur le caractère définitif de ses blessures, puisque la veille au soir, le grand blessé gambadait encore sur les quais comme un vieux cabri.

Tiens, justement, entraît le moribond ! Usant de son teint naturellement jaune, il s'était fait l'œil d'un Epagneul Breton, venant de voir toute sa famille décimée par un accident de chasse. Il traînait la patte comme le capt'aine au plus fort de ses crises de goutte et exhibait fièrement ses plaies. Une égratignure au genou et l'autre au mollet qui, à elles deux, ne valaient même pas un coup de Mercurochrome.

Devant l'air hilare du capt'aine, il retira sa chaussette qu'il déposa au passage sur le bureau de l'officier, lequel prit un air profondément offensé, et présenta son dessous de pied, fièrement enjolivé d'un minuscule pansement.

- Tout ça beaucoup cher, terrible. Hôpital quinze dinars !

D'ailleurs il allait montrer la facture, puis c'est lui, lui tout seul qui avait sauvé le bateau au péril de sa jambe. Le petit huileux, qui attendait sa provende de dinars, appuyait frénétiquement les dires de son complice, tout en faisant force clins d'œil en direction de son chef impassible, sans doute tétanisé par la chaussette du sauveteur putatif¹⁴³.

Bons princes, le capt'aine lui octroya trente dinars qui firent plus pour l'amélioration de la race chevaline en général et de son cas en particulier que tous les onguents de l'hôpital municipal de Sfax. Le voilà qui se mettait à gambader, toujours comme un cabri, mais un jeune cette fois.

Mal ? Non il n'avait plus mal. Le capt'aine et l'équipage étaient ses amis. Il serait leur Mentor et allait les conduire partout où ils voudraient. Lui-même irait au kiosque à essence pour leur en faire livrer une pleine citerne. L'eau, fraîche et claire, leur serait fournie par ses soins, quant aux hélices, pas de problème : un de ses cousins allait faire ça aux petits oignons et pour presque rien. Pour quelques dinars de plus, il leur aurait fourgué sa femme, ses filles et toutes ses cousines...

Bras-dessus, bras-dessous, ils sortirent du bureau de l'officier de port pour aller négocier le prix des services de la pilotine auprès des fonctionnaires des Affaires Maritimes.

Ah ! sur ces entrefaites, le chef de la Police avait enfin retrouvé le chemin de son commissariat, il désirait voir le capt'aine de toute urgence. Son nouvel ami, le Miraculé du pied, retourna à la capitainerie, sans doute pour partager son bakchich avec le suiffeux et aussi parce qu'il ne devait guère aimer les locaux de police. Mauvais souvenirs ou prémonition ? Quoi qu'il en soit, la suite n'allait pas lui donner tort !

Enfin le grand chef de la police reçut le capt'aine, son rapport d'avarie étalé sur le bureau. Perplexe, il examinait la prose vengeresse. Après un long silence, lourd de sous-entendus, il déclara en substance que "Bon, eh bien, voilà !" Le capt'aine le remercia chaleureusement pour sa précieuse collaboration, l'assura de ses sentiments les plus distingués et repartit d'un pas - encore - gaillard vers les Affaires Maritimes pour y interpréter, dans un nouveau décor, le deuxième acte de ce vaudeville oriental, librement inspiré de *Messieurs les Ronds-de-cuir*.

Introduit par le Miraculé, c'est un sous-chef qui le reçut et lut avec beaucoup d'intérêt et pas mal d'incompréhension le rapport d'avaries. Tout cela est bel et bon, mais, pour lui, ça faisait deux heures d'intervention à quatre-vingt Ecus¹⁴⁴ chacune (où l'Europe va-t-elle se nicher ?) soit, avec les taxes et frais de port, deux cent quarante neuf dinars (environ deux fois et demie le SMIC du pays).

¹⁴³ Cela ne veut pas dire qu'il sentait mauvais (quoique...) mais qu'il était supposé être notre sauveur ou, à tout le moins, notre sauveteur.

¹⁴⁴ On ne parlait pas encore d'Euros, à l'époque.

Le capt'aine se mit à hurler comme un goret écorché vif, comme quoi c'était de l'arnaque, que l'on ne pouvait pas tondre un œuf, qu'il n'avait plus le moindre kopeck et qu'il n'était pas décidé, mais alors là, vraiment pas, à payer.

Le digne fonctionnaire ne se départit pas de son affabilité, habitué qu'il devait être à voir des capt'aines étranglés par l'administration portuaire. Il assura gentiment son interlocuteur que si il ne voulait pas payer, ce n'était pas un problème : il n'aurait qu'à opérer la saisie du bateau, mais qu'il comprenait, cependant, parfaitement ses légères réticences et qu'il allait en parler à son chef.

Un bon quart d'heure s'écoula avant qu'il revienne en disant que son chef comprenait, lui aussi, parfaitement la situation, qu'il en était désolé pour eux et qu'il l'avait laissé les larmes aux yeux dans son bureau... et que ça fait deux cent quarante neuf dinars.

Un qui n'en perdait pas une miette et prenait des leçons, c'était l'équipage !

Le capt'aine redoubla ses lamentations, peine perdue. Cela ne dépendait pas de lui mais du bureau du port (un but partout, la balle au centre), à qui appartenait la pilotine. Il allait essayer d'arranger le coup pour juste une heure de remorquage (en fait, il avait duré un quart d'heure, mais les heures de cafouillage devaient être facturées...).

En attendant, selon lui, il serait judicieux de se munir d'espèces sonnantes et rébuchantes sans tarder, car la matinée s'avavançait et les banques fermaient à treize heures.

Retour en ville, sous le soleil de plomb, pour dénicher un établissement qui connaisse la carte Visa. Après une attente interminable, un fonctionnaire plein de morgue jeta quasiment les billets à la tête du capt'aine comme s'il était le pire galeux de la création. Tel que je connais mon CAS, il aurait bien fait un esclandre ; mais le temps pressait et il lui fallait retourner aux Affaires Maritimes avant qu'elles ne fermassent, elles aussi.

Là, un nouveau coup de théâtre l'attendait. Le batelier-mentor, l'air plus Epagneul que jamais, guettait son retour, agité de tremblements convulsifs. La police qui avait enfin compris les termes du rapport d'avaries, l'accusait, faute de vrais coupables à se mettre sous la dent, des larcins commis sur le bateau. On lui avait confisqué sa carte d'identité et on voulait le fourrer dans un cul de basse-fosse.

Avec sa logique cartésienne, le capt'aine était tenté de régler les problèmes un par un. Les siens d'abord, ceux du batelier après. Pas mèche de lui faire entendre raison. Ses yeux roulaient en tous sens, ce qui ajoutait une note originale à son genre de beauté (que ceux de la génération du capt'aine se représentent le fantaisiste et comédien Philippe Clay, qui se serait aplati la tronche contre une porte et serait affligé, en outre, d'une jaunisse chronique).

Laisant donc l'équipage se débrouiller avec les fonctionnaires (percepteurs de tous pays, unissez-vous), le capt'aine suivit l'homme à la police. C'est pour le coup que le futur taulard n'avait plus de cors aux pieds. Envolée sa claudication, il dropait comme s'il avait eu le diable aux trousses.

Retour chez les argousins où se déroula une scène encore plus surréaliste que les précédentes.

Le fonctionnaire, de police cette fois, écouta les explications du capt'aine tendant à blanchir Mentor-la-Jaunisse et prouvant que le brave homme n'avait jamais mis les pieds sur le bateau.

- Très bien, dans ce cas, donnez-nous le nom des voleurs.

Déstabilisé par cet argument massue, le capt'aine laissa un peu flotter les rubans :

- OK. Pas de voleurs, pas de plainte, tout va bien. Tunisie Amie, comme ils disent dans la pub. Vive le président Ben Ali et le Combattant Suprême.

"D'accord, signez ici", rétorqua le policier, en tendant au capt'aine un document écrit en vermicelle, dans la langue du pays.

- Et puis quoi, encore ?

Bon, parfait ! Dans ce cas, le capt'aine devait renoncer, par écrit, à déposer plainte.

Qu'à cela ne tienne, qu'on lui fournisse de quoi écrire et il allait s'exécuter. Le capt'aine, avec son mauvais esprit habituel, commença ainsi sa déclaration : "*Devant les difficultés administratives et policières rencontrées et pour ne pas pénaliser un innocent je renonce à déposer plainte.*"

Inutile de dire que le fonctionnaire de police s'étrangla à la lecture de cette prose vengeresse !

- Difficultés, quelles difficultés ? Vous n'avez pas le droit d'écrire cela !

Le capt'aine rétorqua qu'il en avait parfaitement le droit ; la preuve c'est qu'il le faisait et même qu'il le signait tranquillement. Maintenant qu'on libère Philippe Mohamed Clay et qu'on leur foute la paix. Oui, mais il y avait encore une difficulté d'ordre administratif : il fallait que le capt'aine appose son tampon pour authentifier le document. Sans sourciller, le digne marin retourna les poches de son bermuda, remonta son tee-shirt sur la peau de son ventre et demanda au fonctionnaire, médusé, s'il apercevait un tampon quelque part, puis, impérial, tourna les talons, entraînant dans son sillage l'ex-futur taulard qui, dans l'intervalle, avait récupéré ses papiers.

A peine sorti du poste, l'homme prit ses jambes à son cou et se carapata, se disant vraisemblablement que la fréquentation des plaisanciers européens ne valait rien pour sa santé. Adieu les perspectives de fuel, d'eau et de plongeur.

Seulâtre, le capt'aine retourna aux Affaires Maritimes, récupérer l'équipage et connaître l'issue des palabres. La situation n'avait guère évolué : c'était toujours deux cent quarante neuf dinars ou la saisie du bateau. Force fut donc de cracher au bassinet. Le fonctionnaire reçut les dinars avec un air contrit, en s'excusant de ce que cela faisait beaucoup d'argent (le capt'aine était bien placé pour le savoir...) et l'affaire se termina ainsi.

Voilà ce que j'appellerais des tractations rondement menées. Vrai, cette matinée était un succès sur toute la ligne.

Délestés et perplexes, ils dirigèrent machinalement leurs pas vers le bateau et tombèrent pile sur Boularès-la -Tendresse. En deux coups de cuillère à pot, il leur dénicha un plon-

geur et un mécanicien qui, pour un prix tout à fait raisonnable et sans surprise, firent un vrai travail de pros.

Puis leur bienfaiteur les approvisionna en glace, en eau fraîche (sa spécialité) et alla même jusqu'à faire dérouler les tuyaux d'incendie de son bateau pour que le capt'aine puisse faire le plein d'eau du "Kairouan". Cet excellent marin aurait même, volontiers, fait cadeau du fuel, mais comme c'était strictement interdit (on se demande bien pourquoi ?), cette opération ne pouvait se faire que nuitamment. Peu soucieux de passer une nuit supplémentaire dans cette sympathique villégiature, le capt'aine se contenta de transvaser son dernier jerricane dans le réservoir.

A quinze heures, ils quittaient, sans regrets, cette délicieuse escale.

Sidi Youssef, pointe sud des îles Kerkenna, constituait la prochaine étape. Ce devait être une escale importante puisque le guide nautique indiquait que l'on pouvait y mouiller, à l'abri dans le port, en se tenant, toutefois, hors de la zone d'évitage des ferries, les fameux loudes qui, toutes les heures, assuraient la liaison avec Sfax.

Non sans peine, le capt'aine localisa l'entrée du chenal, dont il s'agissait de ne pas dévier d'un quart de pouce car aux alentours les fonds étaient inférieurs à un mètre et, confiant, pénétra dans le port.

La stupeur le cloua sur place. Pas possible, ils avaient dû se tromper d'échelle sur la carte du Guide Nautique ! C'était un véritable mouchoir de poche, plus riquiqui que la plus minuscule crique de Minorque ! Lorsque les redoutables loudes effectuaient, machines à fond, un demi-tour dans la "baie" pour regagner le large, on se prenait, à ce moment-là pour un jaune d'œuf, à l'instant où le batteur électrique plonge dans le bol à mayonnaise ! Pour rester hors de portée (à quatre ou cinq mètres au plus) il fallait mouiller en faisant tête sur l'ancre et s'amarrer cul à quai (enfin, à rochers) en allant porter des bout' à terre et en les frappant sur ce que l'on trouvait. Et encore, ne fallait-il pas se mettre à l'extrémité de la jetée, près de la passe, car autrement...il n'y avait pas d'eau. Air connu. Toute cette gymnastique devait s'accomplir entre deux passages de loudes, car ils n'avaient pas un centimètre de trop pour faire leur demi-tour. Encore un mouillage de rêve !

Heureusement, dans les pires moments, je ne lâche jamais tout à fait le capt'aine. Un autre voilier français se trouvait déjà confortablement mouillé, monté par un équipage conséquent de jeunes gars vigoureux et qui, fort à propos, vinrent prêter main-forte. Sans leur intervention, il y a gros à parier que le présent ouvrage se serait enrichi d'un nouvel épisode-catastrophe car une telle manœuvre, à deux, dans les conditions présentes relevait à coup sûr du Guinness-book des records.

En effet, comme le capt'aine ne fait jamais les choses à moitié, un violent orage éclata pour saluer son entrée dans les lieux : le vent devint brûlant et soufflait en brusques rafales, agitant le minuscule plan d'eau comme de la soupe en ébullition dans un chaudron. Il fallait s'y attendre, au plus délicat de la manœuvre, un loude approcha à fond la caisse et passa à les toucher. L'opération se révélait d'autant plus critique que deux ou trois jeunes du bateau voisin étaient à l'eau pour essayer de porter des bout' à terre pour l'amarrage. Il ne fallut pas moins de deux heures d'horloge, six personnes, une barque,

deux ancres et cinq ou six aussières pour que le court de tennis trouvât sa place entre le monocoque des voisins et un vieux barlu de pêche. Désormais, le port affichait complet !

Non contents de leur avoir sauvé la mise les voisins de palier les invitèrent en plus à dîner. Monsieur Jo, le skipper et propriétaire, était directeur d'une station de sports d'hiver des Pyrénées et avait pour port d'attache...Saint-Cyprien, où "Mélusine", délaissée, attendait son maître.

C'était un fin cordon bleu qui n'hésitait pas à cuisiner des trucs insensés en pleine navigation ; bar en croûte ou soufflé au Grand Marnier ne lui faisaient pas peur. L'heure était donc à l'euphorie et à la bamboche. Après tout, on l'avait un peu oublié mais ils étaient en vacances.

M. Jo, qui venait ici tous les ans et envisageait même d'y acheter une felouque et une propriété, connaissait la moitié de la population de l'île, dont le capitaine du port, qui participait aux libations de ce soir. Tout cela ne tomba pas dans l'oreille d'un sourd et le capt'aine se promit bien d'user de ces nouvelles relations pour trouver quelques gallons de fuel qui seraient les bienvenus...

Jours tranquilles... à Sidi Youssef¹⁴⁵.

Vers dix heures, profitant de l'arrivée imminente d'un loude (autrement il n'y avait pas de taxi dans les parages), les deux jerricanes à bout de bras, les deux intrépides affrétèrent un véhicule hors d'âge pour se rendre à Ramlah, la capitale située à environ vingt-cinq kilomètres, au centre de l'île Chergui.

Cette île, la plus grande de l'archipel, entourée de hauts-fonds est, comme on l'a vu, pratiquement inaccessible avec un bateau normal. Cette absence d'eau conduit ses habitants à pratiquer depuis des temps immémoriaux une méthode de pêche unique au monde.

Les pêcheurs, comme des paysans, sont locataires de leur lopin de pêche sur lequel ils plantent des barrières de palmes et de roseaux qui piègent le poisson dans un véritable labyrinthe pour finalement le conduire dans une chambre de capture, également faite de palmes. Il ne reste plus qu'à aller le cueillir, à pied sec, dans moins d'un mètre d'eau.

L'attribution de ces parcelles se fait, tous les ans, aux enchères publiques, ce qui ne va pas sans passion, ni querelles de voisinage.

La promenade était superbe ! Bien sûr, à cause de la beauté du paysage mais surtout, parce qu'il n'avait pas bougé depuis des siècles. Grandes palmeraies, maisons blanches posées au bord de petites criques. Au détour de la route on apercevait, nichées dans une petite anse, quelques felouques, leur longue voile roulée sur leur antenne¹⁴⁶. Plus loin, c'était un vieux paysan qui trottinait, assis sur son bourricot. Une charrette remplie de pastèques s'en allait, paisiblement, vers un douar que l'on devinait caché sous les palmiers.

¹⁴⁵ Les cinéphiles apprécieront !

¹⁴⁶ Grande perche qui supporte la voile.

Dans les rares villages traversés, la plupart des femmes étaient voilées, les hommes portaient la gandoura ou ce vaste¹⁴⁷ pantalon nommé "saroual". C'était véritablement la Tunisie millénaire, épurée de ses touristes et de son modernisme de pacotille. Le chemin avait été rude pour arriver jusqu'ici mais cela en valait la peine.

La capitale se composait d'un poste d'essence, de deux cafés - pas de bistrot, bien sûr - d'une mosquée, d'un barbier, d'une épicerie et d'un marchand de poulets vivants ou, en option, trépassés. Quelques maisons se serraient autour du centre commercial et tout était dit.

Rapidement, ils prirent leurs quarante litres de fuel, quelques provisions et du Schweppes local : c'est à peu près tout ce que l'on pouvait trouver. Dans les épicerie, mises à part les boîtes de sardines et de thon, il n'existait aucune conserve ou plat tout fait. Des œufs, du riz, des pâtes et rien de plus. Autrement c'était le marché avec les produits locaux et la viande ou la volaille le plus souvent sur pieds. Un coup à devenir végétarien !

Pour dénicher bière, alcool et jaja, c'était autre chose.

Non pas que les gens d'ici soient particulièrement sobres. Ce serait même plutôt le contraire. Les îliens sont des gens qui aiment vivre, pas comme ceux de Sfax, qui ne sont guère en odeur de sainteté par ici. De l'avis même d'un éminent îlien, quatre-vingt dix pour cent de la population serait à moitié "entamée", pour ne pas dire complètement, pendant les trois mois d'été.

Le capt'aine serait assez tenté de croire cet homme de bien, dont par charité il ne dévoile pas l'identité et qui lui a prouvé, par l'exemple, le bien-fondé de ses assertions.

Donc, pour les boissons fortes, cela se passait, en toute légalité, en dehors de la ville.

Les entrepôts gouvernementaux se trouvaient installés dans un vaste hangar en bordure de la plage. On accédait au comptoir grillagé par un tourniquet et là, il était loisible de se faire délivrer tous les spiritueux possibles et imaginables. Les autochtones, qui consomment principalement de la bière, venaient, avec des mines de conspirateurs et des sacs de sport, chercher leur ration quotidienne.

Le soir, de retour à Sidi Youssef, ce fut nouveau la nouba à bord de "L'Astragale", leur voisin. Les festivités habituelles et les libations variées (un peu trop variées) auxquelles participa tout le gotha des Kerkenna, se poursuivirent jusqu'à une heure avancée de la nuit.

Le lendemain, après bien des calculs qui finirent par lui coller la migraine (à moins que la Bourha¹⁴⁸ de la veille.. ?), le capt'aine décida de faire une croix sur Djerba ; c'est encore loin, ils avaient perdu trop de temps et, en descendant plein sud, la remontée vers Monastir allait prendre des allures de régates.

¹⁴⁷ "Plus le pantalon est large, plus l'homme est fort", avait coutume de dire ma grand-mère qui m'avait l'air d'en connaître un fameux rayon sur la question

¹⁴⁸ Alcool de figues. Se boit glacé, donc aussi facilement que du petit-lait. C'est seulement après...

Que faire ? Rester un ou deux jours de plus à Sidi Youssef ? C'est tentant, mais, d'un autre côté, ils avaient besoin de fuel, de glace, et d'eau. De plus, en équipage réduit, avec deux ancres probablement emmêlées l'une dans l'autre, des aussières frappées partout dans les rochers, le dérapage risquait de friser le spectacle du Grand-Guignol. La sagesse commandait de lier, provisoirement, le sort du "Kairouan" à celui de "L'Astragale" qui refaisait escale à Sfax, avant de remonter vers Tunis et la France.

Bien leur en prit ! Décaniller de ce coin perdu ne fut pas une mince affaire.

Déjà, retrouver les déclarations d'entrée et de sortie de port, que la police maritime avait, comme toujours, conservées par devers elle prit deux bonnes heures. On imagine l'importance et le modernisme des locaux administratifs dans un port d'une telle envergure qui devait recevoir au moins trois voiliers par an ! Eh bien, en dépit de cela, plus moyen de remettre la main sur les foutus papiers. Les deux gabelous eurent beau retourner tout le bureau, vider le seul et unique tiroir, feuilleter fébrilement les cahiers qui leur servaient de registres ; s'engueuler copieusement, fouiller leurs poches : rien, nada ! Ce qui voulait dire pour le "Kairouan", défense de bouger. En désespoir de cause, il finirent par joindre, sur leur poste à galène¹⁴⁹, le troisième larron, en tournée d'inspection qui retrouva les papiers au fond de sa vareuse. Le temps pour lui de rallier sa base et les précieux viatiques dûment signés, contresignés, estampillés et tamponnés furent enfin rendus au capt'aine au bord de l'apoplexie .

Le dérapage mobilisa le banc et l'arrière banc de la population, notamment, un dénommé Kamel, véritable guindeau vivant, qui arrachait, sans effort apparent, les ancres de leur gangue de vase et les remontait aussi aisément que s'il se fût agi d'une ablette au bout d'un fil de pêche. Impressionnant !

Le "Kairouan" parti le premier, bientôt suivi de "L'Astragale", arriva en tête à Sfax. Cela n'arrangeait guère le capt'aine qui, n'appréciant que fort modérément les manœuvres portuaires sur ce gros fourbi aurait, de loin, préféré que le copain rentrât le premier pour dégotter une place pépère et venir, douillettement, se blottir à couple. En sournois, il fit mine d'aller faire un tour dans le port de pêche, à gauche du port de commerce, laissa passer les autres, et rentra à son tour, innocemment, dans la darse. M. Jo, qui était un gros malin et qui connaissait Sfax aussi bien que le capt'aine le moindre port des Baléares, s'était tranquillement amarré à un ponton flottant qui se trouvait au fond du port : comme cela pas de problème de marée. Le ponton montait et descendait avec elle et le bateau itou.

- Tiens, vous ici ? Quelle surprise. Oh, ben, pour le coup, on va se mettre à couple...

Une nuit paisible, dans ces contrées, cela ne se refuse pas !

Cette matinée était placée sous le signe du farniente. Une douteuse mollesse envahissait le capt'aine qui s'en ressentait de moins en moins pour hasarder sa baignoire flottante à plus de trois milles d'un port civilisé.

¹⁴⁹ Comme toujours, Népo en rajoute un peu. Leur émetteur était tout de même à lampes !

Ils flânèrent au marché, puis dans la médina, fascinante dans son authenticité. Une fois encore, ils étaient les seuls Européens et, au fur et à mesure qu'ils se perdaient dans le dédale invraisemblable des ruelles, tombaient sur des échoppes de plus en plus pittoresques : boucheries offrant des têtes de chameau à l'étal, cordonneries minuscules, marchands de parfums, pâtisseries, épicerie. Les porteurs d'eau, en blouse grise, le fez vissé sur la tête, fendaient la foule, bidon en bandoulière et plateau chargé de verres à la main. Un instant, ils firent halte pour manger un de ces petits sandwiches au pain de mie, fourrés de denrées épicées et qui semblaient avoir les faveurs des Tunisiens.

Poursuivant leur musardage, ils arrivèrent, par l'odeur alléchés, au marché aux épices, certes moins impressionnant que celui du Grand Bazar d'Istanbul. Mais quel dépaysement ! Mille parfums, mille plantes inconnues, séchées ou broyées s'entassaient dans de grands sacs en toile. Les chalands tâtaient, faisaient rouler les graines au creux de leur main, humaient longuement avant de se décider pour une poignée de senteurs sauvages et capiteuses, que, gravement, le marchand leur pesait, bon poids, bonne mesure, sur une balance à fléau aux plateaux de cuivre polis par l'usage. Un peu plus loin, officiaient les tailleurs, accroupis sur leur long comptoir, puis les repasseurs tout auréolés de la vapeur que dégagent leurs fers chauffant sur un antique brasero.

Cette indolente flânerie les conduisit à un tout petit café, juché au sommet d'un raidillon. De la terrasse blanchie à la chaux, on pouvait contempler la foule des acheteurs et des curieux qui se pressait aux étals. Là encore, aucun touriste ne venait troubler la sérénité des lieux. Les hommes fumaient gravement leur narguilé et sirotaient leur thé à la menthe. L'accueil fut poli, mais tout juste : était-ce la présence d'une femme ou leur état supposé de touristes ? Difficile à dire...

Il était temps de songer aux choses sérieuses : glace et fuel brillaient par leur absence !

Pour la glace, le capt'aine qui avait repéré un marchand près du port s'y rendit, muni de deux sacs poubelle destinés à recueillir et à transporter les précieuses paillettes, qui chez ce filou, se vendaient à la pelletée. Le gars remplit les deux sacs et, sans sourciller, réclama huit dinars, soit trois à quatre fois le prix normal. Comme il ne voulait pas démordre de ce tarif pour Américains, le capt'aine lui re-vida la camelote dans sa cuve et rentra la tête haute...mais les sacs vides.

A contrecœur, il fallut quitter le flanc tutélaire de "L'Astragale". Après de grands "au revoir" et échanges d'adresses, le "Kairouan" vogua vers son destin (dont la teinte ne devait pas franchement tirer sur le rose), pas fâché, malgré tout, de quitter Sfax.

Pour le fuel, c'était au port de pêche que cela se passait ; au commerce, il n'y avait pas de pompe, uniquement des camions citernes, qu'il fallait commander à l'avance et qui ne se déplaçaient pas à moins de mille litres. Avec ses petits quatre-vingt litres le "Kairouan" faisait plutôt minable dans le paysage.

Comme à l'accoutumée, les renseignements des pêcheurs étaient d'une joyeuse imprécision quant à l'emplacement de la pompe convoitée. A gauche, à droite, au bout.

"Procédons par ordre. La glace d'abord et à l'usine nous nous renseignerons sur la position actuelle de la pompe baladeuse", ordonna le capt'aine .

Ce nouveau *Discours de la Méthode* était plus commode à énoncer qu'à mettre en œuvre puisqu'il n'y avait pas la moindre place à quai, il ne restait plus qu'à se mettre à couple d'un chalutier. L'équipage lança l'amarre de pointe à un marin qui ne trouva rien de mieux que de la tourner sur l'arrière de son bateau.¹⁵⁰ Et l'amarre arrière, le capt'aine, il la tournait sur quoi ? Comme de juste le vent était fortement collant¹⁵¹. Le temps d'expliquer le pourquoi de la chose au marin-pêcheur (priez pour nous, pauvres pêcheurs !) le résultat prévisible de cette brillante manœuvre ne se fit pas attendre. Le "Kairouan", en un magnifique créneau, vint se ranger perpendiculairement au tableau arrière du chalutier ; il était admirablement encastré entre deux bateaux. Le capt'aine aurait voulu le faire exprès, jamais il n'y serait parvenu.

Pour faire plus gai, le treuil du chalutier, qui bien entendu dépassait, vint sérieusement tutoyer un des chandeliers¹⁵² du "Kairouan" qui, vexé, prit un air penché. Non content de ça, le maudit appendice qui entendait finir tranquillement sa carrière de treuil sur un catamaran de plaisance, vint se coincer entre deux filières.

Prévoyant qu'ils étaient là pour un moment, le patron-pêcheur d'un chalutier voisin tenta d'instaurer des rapports de bon voisinage. Très entreprenant, il demanda au capt'aine si, des fois, il n'aurait pas un petit tournevis à lui prêter, car son bord en était dépourvu. Re-transcrire ici la réponse du navigateur serait tomber sous le coup d'une inculpation pour outrage aux bonnes mœurs...

Evidemment, ce foutu treuil graisseux était tellement engagé qu'il n'y avait pas d'autre issue que de prendre une clé anglaise et démonter la filière. Heureusement, aucune aussière ou filin suspect ne flottait entre deux eaux, ce qui permit de donner un maître coup de moteurs pour dégager l'animal.

La filière promptement remontée le capt'aine recommença à tourner en rond, sans fuel ni glace. De guerre lasse, il tenta le bateau-stop et une barque le pilota, enfin, à l'emplacement du fuel. En fait, la précieuse pompe se trouvait dans un réduit fortement grillagé, à dix ou quinze mètres en retrait du quai, donc invisible et il fallait y aller avec des jerrycans.

Une fois encore, il fallut s'amarrer à couple d'un petit chalutier. Afin de disposer de deux bidons vides pour la corvée de fuel, le capt'aine entreprit de transvaser la nourrice de vingt-cinq litres dans le réservoir qui se mit à glouglouter d'aise. La manœuvre s'effectuait sous l'œil intéressé de tout l'équipage du chalutier, rangé en rang d'oignons, le long du bastingage, et qui se demandait quel plaisir pouvaient bien éprouver ces étrangers à se livrer à d'aussi pénibles gesticulations en plein soleil.

Assurément, les deux intéressés se posaient la même question.

L'opération de transvasement ayant produit son résultat habituel, la Garde Nationale choisit de faire son entrée au moment où l'équipage tentait d'éliminer, à grand renfort de

¹⁵⁰ Amarre de pointe : amarre de l'avant du bateau. Tourner une amarre : la fixer sur un taquet ou sur une bitte d'amarrage.

¹⁵¹ Vent collant : qui plaque le bateau au quai. Contraire : vent décollant.

¹⁵² Tube d'inox qui soutient les filières (sorte de rambardes) qui courent tout autour du bateau.

papier essuie-tout, le mazout qui maculait le cockpit (il faut dire que l'orifice de remplissage se trouve judicieusement placé juste sous le siège du barreur).

Le capt'aine eut beau tenter d'expliquer aux braves "mirlitaires" qu'ils venaient de Sfax-commerce, qu'ils ne restaient qu'une demi-heure à Sfax-pêche, ils restèrent de glace (ça tombait à pic¹⁵³ !).

- Prenez au moins l'imprimé du port de commerce, nous l'avons rempli en double. !

- Impossible, ce n'est pas le même !

Sachant, par expérience, qu'il était plus commode d'expliquer les bases de la mécanique quantique à un Acarien que de faire partager son sentiment sur l'organisation de l'administration locale au digne bidasse, le capt'aine obtempéra et se farcit une page d'écriture supplémentaire. Les formalités remplies, le capt'aine partit avec ses deux jerricanes et ses deux policiers, passant d'un bateau à l'autre, puisqu'il étaient à couple en troisième position. L'équipage restait à bord, pour surveiller le cata et tenter une opération charme afin que les pêcheurs leur trouvent de la glace.

Evidemment, la pompe à fuel était cadencée et le pompe-man brillait par son absence. Tandis qu'un des deux policiers partit obligeamment à la recherche du préposé, le capt'aine resta assis, seul entre ses deux jerricanes vides, sous un soleil de plomb qui décuplait les odeurs de poisson pourri s'exhalant des vieux filets. Avec son tee-shirt, jadis blanc, maculé de la graisse du treuil du bateau de pêche, il offrait une bien pitoyable image de la plaisance en Tunisie.

Enfin, il fallut bien se rendre à l'évidence, aujourd'hui, samedi, c'était *sens unique*. En fait, ce non-sens signifiait que tout était fermé à partir de quinze heures et ne rouvrirait que lundi. Pour le fuel c'était macache-bono ! Le Garde National, ému par le sort du capt'aine prit les affaires en main et n'y alla pas par quatre chemins ! En une seconde il réquisitionna un autobus, qui avait la mauvaise idée de passer par là à vide et voici le capt'aine, ses jerricanes, le policier et le chauffeur du bus lancés vers une direction inconnue. Comme s'il avait le feu aux trousses, le véhicule brûlait tous les arrêts et fonçait vers un kiosque à essence, à je-ne-sais combien de kilomètres de là. L'équipage qui n'avait pas suivi les péripéties pensait que le capt'aine était toujours sur le quai, ou même avait trouvé un bistrot ouvert...

En un tournemain, les deux bidons furent remplis. Il fallait maintenant songer à retourner au port. Pas de problème. Le militaire se colla bravement au milieu de la route, arrêta la première voiture qui passait, re-réquisitionna et tout ce petit monde s'enfourna dans la guimbarde. Ah, ça ne rigolait pas !

De retour au quai, militaires et marins firent la chaîne pour transporter bidons et capt'aine à bord. Sur ces entrefaites, l'équipage avait eu le temps de faire du gringue aux marins-pêcheurs qui, généreusement, avaient offert de la glace. Le frigo, qui n'en demandait pas tant, débordait, il y en avait un sac plein dans le cockpit : c'était bien simple, le "Kai-rouan" était transformé en banque. Ni les marins, ni les militaires ne voulurent accepter la moindre cigarette ou bouteille de vin ou le plus petit dinar. Le capt'aine quitta ces braves gens avec de grandes démonstrations d'amitié. Dans le chenal, le vent soufflait

¹⁵³ Népomucène voulait rajouter "à glace"; vous pensez bien que je m'y suis opposé !

dur et de face. Comme cet intermède heroïco-comique avait tout de même duré quelques heures, c'était foutu pour la navigation. Retour à...Sfax, la nouvelle Circé qui, apparemment, ne les laisserait jamais repartir !

Résignés, ils retournèrent à leur poste habituel, contre la plate-forme désertée par "L'Astragale" qui avait entamé sa remontée vers la France. Avec le vent décollant, l'amarrage n'était pas une mince affaire et des propos assez vifs furent échangés, quant aux manœuvres portuaires et aux notions de matelotage de l'équipage que le capt'aine n'hésita pas à qualifier de "fantaisistes".

Après le gin-tonic de la réconciliation, ils n'eurent même pas le courage de redescendre à terre ; il est vrai qu'ils n'avaient plus grand-chose à découvrir... C'est donc le sempiternel plat de spaghettis au beurre qui leur servit de potage avant de se réfugier dans le sommeil.

Une fois n'est pas coutume, le départ de Sfax ne tourna pas à la catastrophe ! Un officier de "L'Antarès" rodait inopinément sur le ponton ; il aida à larguer et adieu Sfax l'Industrieuse.

Le trajet de retour était amorcé en direction de La Sheba. En dépit d'énergiques et musculaires séances de pompage, le moteur bâbord baignotait toujours et le divorce d'avec l'alternateur (comme de juste, c'était précisément bâbord qui chargeait les batteries) semblait inéluctable. Le vent avait choisi ce jour-là pour virer et souffler pile dans l'axe de la route du bateau. Heureusement Eole n'était guère courageux aujourd'hui. Ce n'était pas lui le plus gênant mais bien les sempiternels pêcheurs : ils foutaient des filets absolument partout, forçant le "Kairouan" à changer de cap sans arrêt. Un de ces impudents, qui montait la garde le long de son engin, eut même le front de demander à boire au capt'aine pour prix de ses services. Inutile de dire que s'il comptait sur notre ami pour se réhydrater, il doit être mort de soif à l'heure qu'il est. Un autre voulut lui vendre du poisson. Tout ça en pleine mer. C'était vraiment n'importe quoi !

De filet en filet, de haut-fond en haut-fond, la navigation se poursuivit, la plupart du temps sous pilote automatique. Encore une belle invention rustique que ce pilote-là, relié à la barre qu'il était par une espèce de courroie crantée qui sautait sous le moindre prétexte.

A la bouée 0 du chenal des Kerkenna, le charme fut rompu et le "Kairouan" rendu à la mer libre. Le vent se trouva mieux placé et le capt'aine envoya toute la toile, manœuvre qui, on s'en doute, n'était guère du goût de l'équipage (et pourtant qui c'est qui winchait et suait des gouttes grosses comme des pois chiches ?). Le cata se mit à filocher huit-neuf nœuds, vitesse estimée car il y a belle lurette que le speedomètre s'était retiré de la vie active, et c'est avec une bonne heure d'avance (sur quoi d'ailleurs ?) qu'ils arrivèrent à destination.

Ce gros port de pêche était en pleins travaux : agrandissement de la jetée, creusement d'un nouveau bassin. Le vent soufflait maintenant assez fort et, comme il faisait mauvais

temps, tous les bateaux de pêche étaient à quai, ce qui fait que les places étaient plutôt rares. Le capt'aine finit par dénicher un bout de quai libre et pour cause : il était en plein milieu du chantier, cerné par les grues, les pontons, une Fatima-salope¹⁵⁴, des amas de ferrailles, des tas de vase et de boue, un engin de terrassement faisant un bruit d'enfer...et ne parlons pas des odeurs, bref l'escale idyllique, une véritable affiche pour agence de voyages. Pour pimenter la manœuvre, le "Kerouan" était confronté à un vent fortement décollant. Le fourbi renâclait pour aller contre le quai, tandis que l'alarme du moteur bâbord couinait comme trente-six cochons, ce qui, ici, la foutait un peu mal.

A moitié amarrés, eut lieu l'assaut traditionnel des forces de police pour les passeports, du gars du port pour les dinars, la routine, quoi.

Le bateau était dans un état de saleté repoussant à cause de la vase des travaux et ses passagers guère plus reluisants. Aussi, après que l'équipage se fût appuyé la corvée de glace et que le capt'aine eût mis à l'abri tout ce qui traînait sur le pont (pilote, jumelles, manivelles de winch etc...) car ils étaient amarrés le long d'un quai, prirent-ils une douche (froide bien sûr, rusticité oblige). Après le dernier gin-tonic - les fonds étaient désormais à sec - ils se dirigèrent vers les taxis pour aller en ville.

Taxi, vous avez dit taxi ? Pas plus de taxi que de peinture fraîche sur la coque des chalutiers du port. Comme l'unique boui-boui-resto était fermé, le capt'aine arrêta une voiture pour les faire conduire vers la civilisation. Fort obligeamment, le conducteur leur apprit que la ville se trouvait à six kilomètres et qu'ils ne trouveraient aucun taxi pour rentrer. Il leur proposa de les laisser dans un café restaurant, à deux kilomètres du port, comme cela, au pire - c'est rien de le dire ! - ils pourraient toujours rentrer *cum pedibus*.

La vue de l'établissement arracha une grimace au capt'aine. Manifestement, on ne servait ni vin ni bière là-dedans. Tout de suite, ils s'enquirent auprès du taulier d'un éventuel taxi pour le retour et sur son affirmation qu'il allait leur arranger cela au petits oignons, les deux affamés se mirent à table ; ou plutôt, on amena une table et deux chaises dans une grande pièce vide et ils s'installèrent, prêts au pire.

Presque en s'excusant, le patron les informa qu'il n'y avait pas grand-chose à se mettre sous la dent : juste des bricks, des gambas, des poissons et des frites. Le capt'aine assura que c'était parfait et de fait ne s'était pas trompé. C'était juste un peu long. C'est qu'il fallait faire la pâte pour les bricks, vider les poissons et allumer le grill.

Avec deux thés à la menthe, ce repas délectable ne coûta pas plus de dix dinars ! En plus, le patron, charmant comme savent l'être les gens ici quand, par hasard, ils ne sont pas carrément odieux, mit son chauffeur et sa voiture à la disposition des deux voyageurs pour qu'ils puissent regagner leur yacht.

En fait de Rolls, il s'agissait d'une très, très vieille 403, toute rouillée, toute cabossée, dont les sièges défoncés laissaient échapper les ressorts hors d'usage. Le pare-brise n'avait pas dû être nettoyé depuis sa lointaine sortie des usines de Sochaux. C'est bien simple, il était complètement opaque. Pour tout arranger, le chauffeur alluma le plafon-

¹⁵⁴ En France, on appelle cela une Marie-salope. Ce n'est pas un gros mot mais un bateau de service qui sert à transporter de la vase lorsque l'on drague un port ou un chenal. Je doute fort que le prénom de Marie soit très usuel en ces contrées musulmanes, aussi le prénom de Fatima me semble-t-il plus approprié.

nier, une simple ampoule qui portait bien son nom puisqu'elle pendouillait du plafond et, tout en conduisant à fond la caisse, de nid de poule en nid de poule, se fourra la tête sous le tableau de bord. Tout d'abord le capt'aine pensa que la rouille avait percé un trou à cet endroit là, qui lui permettait de deviner la route ; en fait, il se bagarrait avec son auto-radio. Il n'avait vraiment rien à envier aux chauffeurs de taxi africains, si justement nommés les "S'en-fout-la-mort". C'est vrai que c'est le même continent...

Cette course folle les amena malgré tout au bateau, meurtris et plus morts que vifs, tandis que l'énergumène exécutait un scabreux demi-tour, sans visibilité et sans filet, au ras des quais. Terrifiant !

Pour le coup, le vent soufflait à près de trente-cinq nœuds et le capt'aine fit le tour du propriétaire pour renforcer son amarrage. Avec la nuit et l'humidité qui était tombée, le pont du bateau était aussi glissant qu'une patinoire et le pauvre homme, déjà secoué par l'équipée sauvage du retour, exécuta, bien involontairement, un impeccable double axel, suivi d'un salto arrière, atterrit sur le flanc gauche et finit sa course, en poussant un abominable juron, sur le trempline, où il demeura étendu comme *Les chênes qu'on abat*.

Meurtris, épuisés, ils se hâtèrent de se coucher car le lendemain matin, à sept heures trente, les grues et les pelleteuses allaient entrer en action.

Le capt'aine commençait péniblement à s'endormir lorsque l'on frappa au bateau. Passant la tête par le hublot, il tomba nez à nez avec un affidé de la garde civile ou maritime ou nationale, comme on veut. Le gars était fortement dubitatif. Il ne comprenait pas pourquoi le capt'aine avait déclaré que le bateau s'appelait "Kairouan" alors que sur l'avant des flotteurs il est écrit *Antigua 37*. Ce grave problème l'empêchant de dormir, il était venu tirer la chose au clair (de lune). Complètement ahuri par tant ...d'angélisme, le capt'aine ne songea même pas à faire le scandale qui s'imposait, expliqua calmement au gars qu'Antigua c'est la marque, comme qui dirait *Pijot* pour les voitures, que le nom du bateau était inscrit réglementairement en grand à l'arrière et que maintenant c'était dodo !

Evidemment pas moyen de se rendormir, d'autant plus qu'une amarre lancinante couinait avec insistance.

Vers les trois heures du matin, le vent devait bien atteindre les quarante nœuds et le capt'aine décida de larguer le bout' siffleur. Le bateau s'éloigna du quai et le calme revint. Pas pour longtemps puisqu'à sept heures trente pétantes les Ateliers Nationaux reprenaient du service...

C'était, en principe, le jour de remonter vers Mahdia mais la météo n'était pas bien fameuse ; le contraire eût été étonnant ! Trente nœuds de vent dans le pif, mer agitée.

Après la traditionnelle séance de pompage de la cale bâbord, les deux moteurs daignèrent démarrer et, stoïque, le capt'aine prépara la grand-voile. Sur ce, le responsable de la marine marchande (encore un nouveau), se pointa avec un papier à la main. Croyant à de

nouvelles tracasseries administratives¹⁵⁵, un accueil plutôt polaire fut réservé au nouveau venu. Manque de chance, le pauvre bougre était venu spontanément apporter le bulletin météo ! Ca corroborait ce que pensait le capt'aine : pas fameux ! Qu'importe il fallait y aller. Oui mais voilà : monsieur le moteur bâbord qui, apparemment en avait marre de tourner les pieds dans l'eau, ne voulait plus rien savoir et observait une grève stricte et illimitée.

Quand on connaît la difficulté des manœuvres avec deux moteurs, on se représente le tableau avec un seul. Le bestiau devait tourner en rond comme un chien courant après sa queue. Peu soucieux d'expérimenter ce nouveau pas de danse le capt'aine jugea plus prudent de téléphoner au loueur pour qu'il vienne dépanner son fourbi. Après tout, il n'avait qu'à fournir un bateau étanche !

Pour le motiver le capt'aine lui décrivit un tableau proprement apocalyptique de la situation. Persuadé de ne plus retrouver qu'une épave vaguement flottante, il décida de rappliquer, toutes affaires cessantes, avec un alternateur et un démarreur de rechange et de rentrer ensuite, avec ses locataires, à Monastir.

Le soir-même, il arrivait avec tout son matériel dans un sac. Il eut l'air franchement soulagé de voir que son engin possédait encore son mât et flottait toujours. Pour le mettre en de bonnes dispositions, l'équipage lui avait préparé un repas de toute première catégorie et le capt'aine entreprit de l'arsouiller abominablement au gris de Tunisie. Au moment d'aller se coucher ils étaient les meilleurs amis du monde.

Dès sept heures du matin, l'autre possédé s'agitait dans sa mécanique. Il remplaça le démarreur, qui avait, fort à propos, une sale bobine, changea aussi l'alternateur tout en se lamentant parce que son moteur avait été "vaporisé" par l'eau de mer. Pour ce qui est d'être vaporisé, sûr qu'il l'avait été, mais il avait semblé au capt'aine qu'une séance de pompage quotidienne et manuelle de vingt minutes était largement suffisante comme réveil musculaire. Avec toute la diplomatie qui leur restait, ses locataires lui firent remarquer qu'au départ de Paris ils s'étaient entendus sur la location d'un catamaran, pas forcément rustique et non d'une passoire.

Enfin le moteur redémarrait, tournait rond mais restait "vaporisé" et ça, c'était terrible !

Le pauvre n'avait encore rien vu ! Après un copieux petit déjeuner, il examina les dégâts causés par la barque de pêche. Là, le gnon, les pêcheurs ne l'avaient pas vaporisé mais bel et bien délivré en express, à domicile. Comme l'homme était poli et qu'il avait somptueusement déjeuné, il ravala ses récriminations qu'il transforma en lamentations mais on le sentait à deux doigts d'abandonner son dur métier de loueur de bateaux en Tunisie pour aller élever du seigle ou planter des chèvres au fin fond de la Corrèze¹⁵⁶.

¹⁵⁵ Voilà bien un des plus beaux pléonasmes de la langue française.

¹⁵⁶ Ce qu'il fit, comme on sait, quelques semaines plus tard. Je suis bien aise d'avoir participé, avec ma caution, à la lutte contre la désertification de nos belles provinces françaises.

La journée se passa au moteur. Celui de bâbord s'abandonnait complètement et "pissait" comme toute une caravane de chameaux : il fallait maintenant pomper toutes les heures et le loueur se sentait moins blanc-bleu dans l'affaire.

Un peu avant le chenal qui coupe le banc de sable de Teboulba, la grand-voile fut envoyée et c'est dans cet appareil que le "Kairouan" franchit l'étroit passage avec une superbe lumière rasante.

C'était complètement surréaliste : le cata naviguait à quelque trois milles de la côte dans un chenal de vingt mètres de large, où il fallait tenir son tribord serré car une flottille de bateaux de pêche croisait dans l'autre sens alors qu'à même pas cinq mètres du bateau, en dehors du chenal, des gens se promenaient, de l'eau jusqu'au chevilles, en leur souhaitant joyeusement le bonjour.

C'est alors que le capt'aine comprit comment faisait le dénommé Jésus pour bluffer les foules de l'époque...

Passé le chenal, le vent monta et tout ce petit monde arriva, sain et sauf à Monastir. Laisant le loueur s'échiner sur sa pompe à eau, le capt'aine et son équipage s'offrirent un fastueux balthazar dans le meilleur restaurant de la ville, histoire d'oublier toutes leurs misères.

Que d'aventures ! Cet épisode aurait pu s'appeler "La vengeance de Mélusine"...

L'au revoir n'est pas un adieu...

Le temps passe si vite...La boucle est presque bouclée et l'on serait en droit de penser que je vais pouvoir souffler un peu.

Pas de danger ! C'est sur son *Moody* de 38 pieds, "La Belle Gabrielle" qu'il a formalisé ma prose, dans ce même port de Bretagne Sud d'où, voici bientôt trente ans, il s'élançait, l'inconscience à la boutonnière et la frousse aux tripes, vers la mer libre.

Il faut lui rendre cette justice : il aime trop la mer pour l'avoir épousée et en avoir fait son métier. Il a toujours navigué en amateur, souvent en cafouilleux. Jamais il ne sera - et surtout pas maintenant, qu'il est perclus de rhumatismes - un "bouffeur d'écoute" pur et dur. Simplement, je crois qu'il essaie d'être en harmonie avec lui-même et les éléments. Il respecte, craint et, par-dessus tout, aime la mer. Cette espèce d'osmose lui tient lieu de philosophie. C'est simpliste mais cela lui convient.

Si d'aventure vous vous promenez sur les pontons de la Trinité-sur-Mer, n'allez pas chercher "La Belle Gabrielle", elle sera repartie pour les îles du Sud et le grand soleil : même maintenant, le capt'aine a toujours la bougeotte.

A l'aube redoutée de la soixantaine, le moment est venu, pour lui, de consacrer une grande partie de son temps à sa passion. Si la Destinée en a décidé ainsi (je ne peux, malheureusement, rien révéler), de longues années sont, peut-être, à courir sous sa quille, mais, au moment de poser son sac à terre ou, pire, de faire son trou dans la salée, il pourra s'enorgueillir d'être resté, jusqu'au bout, fidèle au célèbre vers de Baudelaire, trop souvent galvaudé :

"Homme libre, toujours tu chériras la mer".

Quant à moi, Népomucène, ange comptable de deuxième catégorie (je n'ai jamais réussi à passer l'examen de première catégorie, sans doute par manque de piston), je ne me frappe pas trop : c'est mon dernier CAS.

Après lui, je suis muté à la Répartition. Un boulot beaucoup plus tranquille : ce sont les anges répartiteurs qui sont chargés de réguler les naissances sur cette pauvre planète. En fait ils décident si la petite graine du papa doit ou non porter ses fruits ce jour-là ou un autre jour. Curieusement, depuis que La-Haut Ils se sont informatisés c'est la plus complète pagaille et on a de plus en plus besoin de main-d'œuvre, d'où ma future affectation.

Je regretterai bien un peu la terre et mon dernier client, même s'il était sérieusement frapadingue... Sans compter que parfois ses équipages étaient nantis d'anges comptables plutôt mignonnes mais s'il y a bien une chose qui ne me manquera pas ce sont ces heures de galère et de misère, de mal de mer, de froid, de veilles dans le brouillard ou dans la nuit, les mouillages forains agités, les ancres qui dérapent et toutes ces joyeusetés qui font le quotidien du marin.

Quoique...

Fin

Fontenay-sous-Bois

Le vieil ange et la mer

Les Gets
La Trinité-sur-Mer