

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

CAPITAINE DE FRÉGATE

B L A N C H A R D

“ L' AVENTURE ”

ET SES TERRE-NEUVAS

e f e

Editions FRANCE-EMPIRE

68, RUE J.-J.- Rousseau

PARIS

**IL A ÉTÉ TIRÉ DE CET OUVRAGE CENT
CINQUANTE EXEMPLAIRES SUR MARAIS
CRÈVECŒUR DONT DIX NUMÉROTÉS
DE 1 A 140.**

**CE TIRAGE CONSTITUE L'ÉDITION ORIGINALE
DE L'OUVRAGE**

DEPART

Le 3 avril, l'*Aventure* appareille de Brest pour les bancs de Terre-Neuve. Les réparations ont commencé plus tard que d'habitude et la date de départ a dû être reportée.

Il importe de tenir cette date. Par malchance, l'arsenal se met en grève, entraîné, à trois semaines de la fin des travaux, par un mouvement général dans le pays. Ce mouvement pourrait être un désastre, mais la grève a pour le bâtiment une conséquence aussi heureuse qu'inattendue : dès que l'agitation s'étend aux services publics, il est de tradition de rappeler les militaires en permission et de les consigner dans leurs quartiers.

Tous les hommes qui passaient quelques jours dans leur famille avant le départ pour Terre-Neuve ont donc rallié le bâtiment, une quinzaine de jours avant la date prévue.

Il ne sert à rien de prendre les choses au tragique.

Chacun se met à l'ouvrage, pour remonter, régler les appareils, et le bateau prend tournure.

Les caisses de tabac, d'eau de Cologne, d'accessoires divers, sont embarquées, arrimées en temps voulu.

L'officier en second, cependant reste sombre. Il pleut, comme il sait pleuvoir à Brest, sans discontinuer.

– Impossible de peindre par un temps pareil : la peinture coulerait partout.

– Tant pis, on fera les essais comme cela, sans passer de gris sur le minium.

Et c'est ainsi que les curieux qui ont le courage d'affronter les ondées sur le cours d'Ajot voient sortir un bateau rouge qui va faire tourner ses machines dans l'Iroise.

Nous sommes rentrés tout contents. Les essais ont bien marché. Mais il pleut toujours !

On règle les compas en rade. Il pleut !

On embarque les munitions. Il pleut !

Et, en fin de compte, on peint. Il pleut !

On essaye de profiter d'un intervalle entre deux averses. Ce n'est pas joli, joli, mais, de loin, cela peut faire illusion. On fignolera les détails plus tard.

Le 3 avril, à l'heure prévue, *L'Aventure* quitte son poste dans le Penfeld pour se lancer dans l'Atlantique. Peu de spectateurs : quelques épouses de jeunes mariés le long de la rampe qui descend au port. Les jeunes mariés n'ont pas encore osé expliquer à leur femme qu'aux postes d'appareillage on a autre chose à faire que d'agiter des mouchoirs d'une main en tenant les jumelles de l'autre. Au bout de quelques mois, les femmes ont compris et restent chez elle pour commencer à barrer les jours sur le calendrier.

A bord, l'atmosphère est gaie. Chacun a conscience de la part qu'il a prise pour réaliser le tour de force de partir au jour prévu et, intérieurement, en est tout fier.

Le Goulet : il fait assez beau.

L'Iroise : on tangué doucement.

Le large : on tangué un peu plus.

Le premier jour est occupé à « faire sa souille », à ranger le matériel, à s'adapter à ce bâtiment dans lequel on va vivre six mois et demi. Les anciens, ceux qui ont fait la campagne précédente, prennent un petit air supérieur. A cause du temps habituel des bancs, mon prédécesseur les appelait les « humeurs de brume ».

Le deuxième jour, on est installé et on commence à se sentir chez soi ; pas tous, car la houle a grossi, le bâtiment « tosse » assez fort. Il a son grand plein de mazout et d'eau ; lourdement, il fend la mer en tombant dans les creux, et le dévers de la plage avant l'arrête d'un coup de battoir sec dans la lame.

De la passerelle, j'examine la mer ; j'ai pris le commandement de *L'aventure* il y a à peine un mois et je la regarde réagir à la houle. Je cherche à prévoir les coups. L'officier en second monte et vient s'accouder près de moi.

DÉPART

- Ça va, en bas ?
- Ça va très bien ; évidemment, les jeunes sont malades ...
- Evidemment.
- Cela se tassera d'ici un jour ou deux.

Le lendemain, le temps est le même.

- Ça va, en bas ?
- Moins de malades ; il s'habituent. Au carré, il y a le midship et le médecin.

Le médecin malade ... c'est une nouvelle qui a le don de mettre le personnel en joie.

Pourtant, lorsque, le quatrième jour, on s'aperçoit que tout le monde est guéri, que le temps s'arrange un peu, on ne rit plus. Il faut bien se rendre compte de l'évidence. Le médecin souffre terriblement du foie : il a établi lui-même son diagnostic ; piètre consolation, car il s'affaiblit et son état ne s'améliore pas.

Ne pouvant le garder ainsi, je décide de faire route directement vers Saint-Jean de Terre-Neuve pour le mettre entre les mains d'un confrère.

Le 9 avril, nous entrons dans la brume. Les « humeurs de brume » sont là et (on y voit à peine à deux cents mètres) murmurent d'un petit air détaché que ce n'est pas de la vraie, qu'on verra mieux, etc. ...

Le 11, on n'y voit pas à cent mètres ; Les « humeurs de brume » nous concèdent que, cette fois, c'est du sérieux. On s'en sent tout fier... comme s'il y avait de quoi flatter l'amour-propre !

Tout de même, *L'Aventure*, sans médecin, ne serait pas bonne à grand-chose. J'envoie donc un télégramme au gouverneur des îles Saint-Pierre et Miquelon pour lui demander s'il peut nous prêter un des deux médecins coloniaux de Saint-Pierre, en attendant que le nôtre soit guéri ... ou remplacé.

Il me répond immédiatement qu'il accepte.

Saint-Jean de Terre-Neuve est à quelques milles. On voit la côte au radar. On distingue même la passe si étroite. 1.000 mètres :

- En avant lentement.

400 mètres :

- Stoppez.

Sur l'avant, il y a des veilleurs qui annoncent :

- Brisants droit devant.
- En arrière demi.

Je les vois ; leur lueur blanche, dans la brume, les fait paraître tout près.

- En arrière toute.

Nous commençons à culer.

- Stoppez. En avant lente.
- Brisants droit devant.
- En arrière demi.
- Stoppez.

Maintenant, c'est le bord Sud.

C'est terriblement étroit. Nous venons un peu à droite.

- En avant lentement.
- Brisants à bâbord et à tribord.

Cette fois-ci, ce n'est pas droit devant. On peut y aller. D'ailleurs, voilà le pilote qui arrive enfin.

Il y a aussi de la brume dans le port, ce qui est une malchance insigne, car, d'habitude, quelle que soit l'épaisseur du « coton » dehors, il y fait clair.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

On s'amarre tout de même. Dès l'arrivée, le consul monte à bord, puis un officier canadien vient nous souhaiter la bienvenue et semble sincèrement navré quand je lui dis que nous allons repartir.

Le médecin est envoyé à l'hôpital.

Le commissaire profite de l'escale pour acheter quelques vivres frais, des fruits en particulier.

Dans l'après-midi, le médecin canadien vient à bord ; il n'est pas du tout rassurant sur l'état du nôtre et nous dit que, de toute façon, nous ne pouvons pas espérer le réembarquer avant plusieurs semaines.

Le soir, nous partons pour Saint-Pierre où nous arriverons le lendemain au début de l'après-midi. Et, dès que nous sommes sortis des passes, nous réclamons à Paris un autre médecin qui devra rallier Saint-Jean par avion.

A Saint-Pierre, nous arrivons naturellement par brume. Le médecin-capitaine Bourlaud, des troupes coloniales, très content de cette diversion à son existence insulaire, arrive à bord. Nous profitons de l'occasion pour laisser à terre notre doris, qui doit être réparé ; il a été un peu malmené par la mer et nous empruntons celui de l'Inscription maritime.

A la fin de l'après-midi, nous repartons.

J'écris sur mon bloc :

13 avril. – Arrivée sur les bancs. – Mauvais temps. – Vent N.-E. force 8. – Houle d'ouest 4 à 5 mètres forçant. A la cape – le bateau « tosse ».

Et voilà, c'est commencé ; cela va être notre vie pendant six mois.

Bourlaud, sur la passerelle est souriant ; il « étale » comme un vieux marin.

Le lendemain, le temps est un peu meilleur : c'est-à-dire qu'il y a de la brume dès le matin.

Nous voyons cependant quatre chalutiers dans l'après-midi.

Le lendemain, nous voyons six chalutiers, puis nous faisons route sur le Platier, au sud des bancs.

Le 16 avril, nous mouillons près du *Lieutenant-René-Guillon* =, de Saint-Malo, le seul voilier français à Terre-Neuve.

Le médecin décide de garder à bord un malade, et le *Guillon* appareille pour changer de mouillage.

Une demi-heure après, il revient : un de ses hommes est tombé dans la cale. Il a une vilaine plaie à la tête. Le docteur le garde à l'hôpital du bord.

Le 17, mauvais temps. Nous prenons cependant encore un blessé d'un chalutier.

Le 18, grosse houle. Nous pouvons pourtant porter à un chalutier un de ses hommes qui, malade, avait manqué le départ de France, et que nous avions pris à Brest.

Le 19, route sur Saint-Pierre, où nous arrivons le 20.

Nous en repartirons le 23 et, en passant devant Saint-Jean, nous reprendrons notre nouveau « toubib », le médecin de première classe Raveleau.

Nous avons commencé notre mission.

Quelle est-elle exactement ?

LA MISSION

LA MISSION

« Votre mission principale est l'assistance aux pêcheurs. »

Ainsi s'exprime l'instruction particulière qui a mis en route *L'Aventure* pour les bancs de Terre-Neuve.

L'Aventure est un escorteur de deuxième classe de la Marine nationale, du type « frégate ». Ce sont des bâtiments de 2.000 tonnes construits en Angleterre à la fin de la guerre, pour l'escorte des convois océaniques. Ils ont 97 mètres de long, 11 de large ; leur rayon d'action est considérable et ils peuvent marcher 19 nœuds. En réalité, pour des raisons d'économie, nous marchons paisiblement 11 nœuds, pendant toute la campagne.

Le bateau à, bien entendu, son armement normal : 2 pièces de 105, 2 de 40, 8 de 20, des grenades antisous-marines, un radar, un asdic.

Mais il a été doté d'un hôpital de huit lits et d'un appareil de radiographie et de radioscopie. Ce sont là ses principaux instruments de travail sur les bancs.

L'équipage : 110 hommes et 10 officiers, dont beaucoup se sont démenés pour embarquer à bord ; la campagne est dure, mais intéressante, et cela les tente.

Pourquoi la Marine nationale envoie-t-elle un bâtiment de guerre sur les bancs de Terre-Neuve ?

Il y a là-bas une quarantaine de chalutiers français, portant de deux à trois mille pêcheurs, qui y séjournent du début de mars à la fin de novembre, isolés, à près de 4.000 kilomètres de la métropole, pour pêcher la morue.

L'Aventure y représente la France ; elle apporte à ces pêcheurs le soutien matériel et moral dont ils peuvent avoir besoin, le médecin, l'aumônier, le courrier, etc. ...

Chaque printemps, au mois de mars, elle quitte l'Europe pour revenir à Brest à la mi-octobre. Pour les hommes qui ont leur sac à bord, il n'y aura pas d'été, cette année-là.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

« L' AVENTURE » AU TRAVAIL

Vendredi, 13 avril.

Nous sommes partis de Saint-Pierre hier matin. D'après les conversations à terre, les chalutiers français sont sur le Grand Banc, au sud de Woolfall. On verra bien ; faisons toujours route pour passer au sud du Cap Race.

4 heures du matin :

Le temps se gâte dès que nous avons passé l'abri du cap ; vent de nord-est, force 5, houle d'ouest, mais un fort clapot de nord-est commence à se lever.

7 heures du matin (il est 10 heures en France) :

– Demandez aux radios d'écouter le cap Race. Si des chalutiers font donner leur relèvement, passez-le-moi.

Entre 7 heures et 8 heures du matin, les chalutiers demandent par T.S.F. à la station gonio du cap Race de relever leur émission et de leur dire dans quelle direction ils sont. Une fois par jour, ce service est gratuit. Après il faut payer... Il est rare qu'il y ait un « après ».

Race est bien outillé et ses renseignements sont sérieux. Comme les chalutiers doivent veiller de 8 heures à 11 heures, ils demandent en général les renseignements avant, vers 7 heures.

7 heures et demie :

« Dring ! »

C'est la sonnette de la radio : un coup pour le porte-voix, deux coups pour un message. La cabine radio est sous la passerelle. Un gros porte-voix nous relie. Dans le tube, un petit filin. Au bout du filin, un petit seau en bois, jouet d'enfant. Les radios mettent le message dans le seau. Deux coups de sonnette. D'en haut, on hisse le tout. C'est simple et efficace.

- J'écoute.

Victoria, Heureux, Magdalena, Pingouin, Pierre-Vidal et d'autres encore : tous entre le 75 et le 85 du cap Race.

Donc, presque à l'est, puisque le zéro, c'est le nord, le 90 l'est, le 180 le sud, le 270 l'ouest.

Coupons la poire en deux :

– Route au 80, onze nœuds.

11 heures :

Le vent augmente, force 7. La houle d'ouest nous fait rouler. En même temps, le gros clapot de l'avant commence à devenir pénible.

– Réduisez à neuf nœuds.

Midi :

Bang ! Un grand coup de tangage fait vibrer tout le bateau, les embruns passent par-dessus la passerelle ; des tonnes d'eau s'écrasent sur l'avant du rouf.

– Six nœuds ; route au 100.

Nous sommes à la cape en attendant l'accalmie.

« Tous chalutiers français de *Aventure*. – Sommes à la cape à 30 milles dans l'ouest de Race. Passerons près de vous dès que le temps le permettra. »

Le message est parti ; la radio annonce que les chalutiers se le retransmettent entre eux. Patience.

« Dring ! Dring ! »

Un message monte de la radio.

« *Aventure* de *Victoria*. – Nous sommes aussi à la cape à 60 milles dans le 86 de Race. Je voudrais vous voir pour un malade quand le temps sera meilleur. »

– Montrez le message au médecin.

« L'AVENTURE » AU TRAVAIL



Mauvais temps



L'AVENTURE sur les bancs;

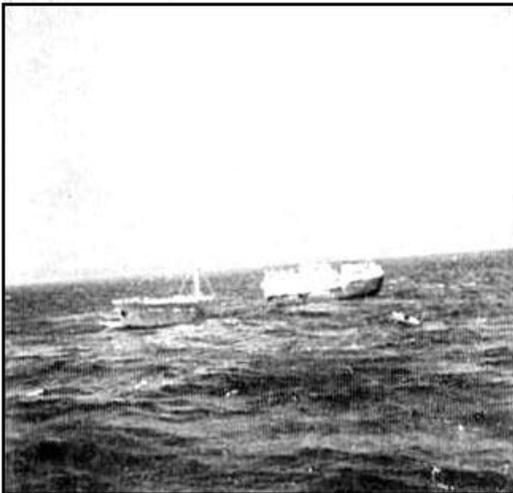
« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS



Chalutiers au Groenland



“Doris à l'eau...”



Le doris se rend sur un chalutier.



Le doris accoste L'AVENTURE.

« L'AVENTURE » AU TRAVAIL

L'après-midi s'écoule, monotone ; on ausculte le baromètre, on regarde les nuages, gris, bas, qui défilent rapidement. Les houarots, oiseaux de mer lourdauds qui ne volent, par beau temps, qu'en tapant des ailes dans l'eau comme un canot à l'aviron, profitent du courant d'air ascendant créé par les vagues pour s'élever et même ... mais oui, en voici un qui plane !

7 heures du soir :

Le vent semble mollir un peu, mais même s'il tombait, il resterait encore de la mer et on ne pourrait mettre le doris à l'eau de nuit. Restons à six nœuds.

Je vais me coucher.

Je suis réveillé à heure du matin par un coup de sonnette péremptoire. Un porte-voix me relie à l'officier de quart.

– Oui ?

– Le vent est tombé, commandant. Qu'est-ce qu'il faut faire ?

– Rien ... ou plutôt, si : restez à six nœuds, mais faites route au 85, si on ne tosse pas trop. Et faites-moi réveiller à cinq heures.

A cinq heures et quart, je monte. Le lieutenant de vaisseau Denis, officier en second, est de quart, naturellement.

Naturellement, car, de 4 à 8 heures, c'est le second qui prend le quart.

– Mes respects, commandant. Il fait beau.

Il fait beau ; c'est-à-dire qu'on a l'impression d'être dans une balançoire, le ciel est noir et bas. On ne distingue pas l'horizon, mais on ne cogne plus.

– A combien sommes-nous de la position signalée hier par le *Victoria*¹ ?

– Quarante-cinq milles.

– Bien, route dessus ; dix nœuds.

7 heures :

Le jour se lève, lentement ; on voit même l'horizon. Deux coups de sonnette ; le timonier pêche un message :

« *Aventure de Charles Prentout*. – Je voudrais la visite du médecin, si c'est possible ce matin. Respectueuses salutations. »

« *Charles-Prentout de Aventure*. – Quelle est votre position ? »

Le *Prentout* est un petit chalutier qui prend une partie de sa pêche en « frais ». Le mauvais temps doit le secouer plus que les autres. Il est à dix milles à peine de nous.

« *Charles-Prentout de Aventure*. – Je serai près de vous dans une heure. ».

– Dites au radio de relever le *Prentout* au gonio.

Pendant la communication avec le chalutier, on relève la direction de son émetteur. Nous avons ainsi un renseignement précieux.

– Le *Prentout* au 60.

– Route au 60. Radar en marche.

Le radar a toute de suite un écho à 12.000 yards, droit devant. C'est notre client.

– Appelez le maître de service sur la passerelle.

Dès qu'il est là :

– Paré à mettre le doris à l'eau. Prévenez le médecin, l'officier des pêches, l'infirmier et le vaguemestre.

On voit maintenant le chalutier.

« *Aventure de Charles-Prentout*. – Je vire tout de suite ».

¹ Dans la Marine de guerre, on fait l'accord de l'article avec le nom : on dit le *Montcalm*. La *Jeanne-d'Arc*. Les pêcheurs sous-entendant le mot « chalutier » disent : le *Magdalena*. Je ferai ici comme eux.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le chalutier relève son filet ; il est stoppé. Nous pouvons donc nous approcher de lui.

– Machines en avant demi.

« Miaou... » Un hurlement sur la passerelle.

– On a marché sur la queue du chat !

Le timonier prend le téléphone de la plage arrière.

Ces téléphones sont autogénérateurs, c'est-à-dire qu'ils fonctionnent sans piles. L'appel se fait par une petite magnéto qui provoque, à l'autre bout, dans l'écouteur, un bruit qui rappelle celui du chat soumis au traitement ci-dessus évoqué.

Quand on annonce : « On a marché sur la queue du chat », cela veut simplement dire que le téléphone sonne ; c'est plus imagé et aussi vrai, puisque, en réalité, il n'y a pas de sonnette.

– J'écoute.

– Le doris est paré à être mis à l'eau.

– Stoppez.

– En arrière demi.

– Stoppez.

Nous sommes à cent mètres du *Prentout*, sur son arrière, un peu au vent à lui. Notre doris sera aidé par le vent pour y aller, et, comme nous dérivons plus vite que le chalutier, il sera encore aidé par le vent pour revenir.

– Doris à l'eau.

Le timonier tourne la manivelle de sa magnéto ; le chat martyr est à l'autre bout, cette fois.

Le doris est une embarcation à fond plat, relevé aux deux extrémités, et qui va en s'élargissant du fond jusqu'au plat-bord. Très stable, léger, il est parfaitement adapté aux mers agitées.

Pour le mettre à l'eau, on le pose sur le pont, l'avant en porte à faux à l'extérieur. On attend le moment favorable, celui où le roulis rapproche le bord intéressé de la surface de la mer, et hop ! deux hommes le poussent. Il tombe dans un jaillissement et se met à gambader au bout de sa bosse, bien fixée sur *L'Aventure*.

Bien sûr, il y a un peu d'eau à l'intérieur, mais ce n'est rien. Le premier dorissier qui y saute a une écope et le vide. On y descend les avirons et la caravane prend place.

Les deux dorissiers d'abord, puis le médecin, l'officier des pêches, chacun à un bout, là où les bordés, en se rapprochant, forment un creux où on est bien calé. L'infirmier... où il peut.

Tout ce monde a, par réglementaire mesure de prudence, la brassière de sauvetage.

– Le doris est prêt à pousser.

– Pousse.

Dès qu'il a quitté l'abri du bateau, il se met à danser sur la mer comme une coque de noix. Les deux paires d'avirons ont fort à faire pour le maintenir dans la bonne direction. Heureusement les dorissiers sont des anciens des bancs qui font leur troisième campagne et connaissent la musique.

Les voila rendus sur le chalutier. A la jumelle, nous les regardons grimper à l'échelle de pilote.

Une demi-heure se passe.

– Ah ! Il y en a ! dit le timonier avec satisfaction, sans quitter ses jumelles.

Je regarde ; les hommes du *Prentout* jettent des morues dans le doris ; le menu s'agrémentera de poisson frais.

Voici d'ailleurs l'armement qui redescend dans l'embarcation ; elle revient vers nous.

Le *Prentout* se remet en route.

« *Prentout de Aventure*. – Merci pour le poisson. »

Mais surtout, jamais, jamais « bonne pêche ». Cela porte malheur. Pas plus sur les bancs de Terre-Neuve que sur les bords de la Marne, il ne faut faire ce souhait à un pêcheur. Il vous en voudrait sérieusement.

« L' AVENTURE » AU TRAVAIL

– Hissez le doris aussitôt paré. Ne pas le saisir aux postes de mer.

Le médecin monte sur la passerelle.

– Rien de sérieux, deux plaies infectées, et un bonhomme qui avait un peu de fièvre, mais pas grave.

L'officier des pêches aussi vient me rendre compte :

– Ils rentrent bientôt en France. Pêche moyenne, sans plus.

Bon, à la suite, maintenant.

– Dites à la radio de prendre contact avec le *Victoria*. Relevez-le au gonio, et dites-lui que nous faisons route sur lui.

A l'horizon, une traînée grise flotte sur l'eau. Mauvais signe. Il faut garder le radar en route.

– Attention T.S.F.... Vous avez le *Victoria* ?

– Oui ... il nous passe sa position.

Le *Victoria* est à trente milles de nous dans le 80. Nous y serons dans trois heures environ.

Il est 11 heures. Ce sera pour 14 heures, c'est-à-dire 17 heures G.M.T. ²

« *Victoria de Aventure*. – Je serai près de vous à 17 heures G.M.T. Voulez-vous prendre la veille radio à 16 heures ? »

« *Aventure de Victoria*. Entendu. »

Les chalutiers n'ont qu'un radio. Ils n'assurent donc pas une veille permanente. Les règlements leur imposent de faire une veille de 11 heures à 14 heures G.M.T., de 17 à 20, de 23 à 1. En dehors de cela, ils demandent leurs relèvements au cap Race de 10 à 11, et surtout ils écoutent les résultats de pêche que les autres bâtiments transmettent à leur armateur, le plus possible.

Mais on n'est pas sûr de les trouver au rendez-vous, en dehors des heures prévues par le règlement. C'est pour cela que nous demandons au radio du *Victoria* de se trouver à son poste à 16 heures G.M.T. (13 heures de notre heure).

Nous remettons en route. A 11 heures 30, nous sommes dans la brume épaisse, humide, froide. Tous les sons sont étouffés.

Une heure passe, puis encore une demi-heure. Une tache apparaît sur le radar. En même temps, la sonnette éclatante qui nous relie à la cabine de l'opérateur tinte.

– Echo dans le 100 à 16.000 yards.

C'est peut-être lui, mais on devrait l'avoir au gonio. Deux minutes après :

– *Victoria* dans le 82.

Ce n'était pas lui. Nous continuons. Un quart d'heure après, nous voyons une autre tache, droit devant.

Le même scénario se déroule : « Prévenez le médecin, etc. ... »

Nous nous approchons ; le radio annonce :

– *Victoria* dans le 81.

– Il doit être tout près ?

– Non, pas tellement ; on ne l'entend pas trop fort, et le gisement est très précis.

C'est bizarre, quand l'émetteur est tout près, on a du mal à le relever avec précision. Pourtant, celui-là doit être à moins de 5.000 yards. Curieux, vraiment ! En comparant les distances à intervalles fixes, nous en déduisons notre vitesse de rapprochement. Cette vitesse est plus faible que la nôtre. C'est donc qu'il s'éloigne de nous. Comme il reste toujours droit devant, c'est qu'il a juste l'arrière sur nous.

Très bien, nous allons passer près de lui, pour voir si c'est cela, avant d'envoyer un message ; en passant par bâbord, naturellement, puisque son filet est à tribord.

² L'heure G.M.T. est l'heure du fuseau de Greenwich, seul élément stable, car, à la mer, un bâtiment peut choisir son heure, qui est en principe celle du fuseau horaire où il est, mais ce n'est pas obligatoire.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

3. 500 yards : on entend son sifflet.

L'aumônier est monté sur la passerelle.

– Qu'est-ce que vous en pensez, monseigneur ?

Il est courant, dans la Marine, d'entendre appeler l'aumônier monseigneur, quel que soit le rang qu'il occupe dans la hiérarchie ecclésiastique. Le Père Laloux, de la Compagnie de Jésus, aumônier des bancs, a l'habitude et ne s'en trouble plus.

– Ce n'est pas le sifflet du *Victoria*, dit-il.

Et, le pis, c'est qu'on peut le croire. Il connaît bien ses paroissiens, mais aussi ses paroisses, si on peut appeler ainsi les chalutiers.

1.500 yards :

– En avant demi.

800 yards :

– 60 tours.

Nous continuons à six nœuds.

A 200 yards, nous apercevons une masse grise, nous déboîtons un peu sur la gauche.

A 100 yards, on voit sa passerelle.

– Jaune ! C'est un espagnol ou un portugais.

On lit maintenant son nom : c'est un portugais de Lisbonne.

Nous le dépassons très lentement ; le capitaine, de sa passerelle, nous salue et nous crie :

– Il y a oune chalutier françès pas louin dé nous !

Je remercie et demande s'il n'a besoin de rien.

– Non, nous avons oune dotteur à bord.

Il est déjà sur notre arrière. Je remets à dix nœuds.

On voit une autre tache au radar, à 12. 000 yards de nous. J'espère que, cette fois-ci, c'est lui.

4.000 yards : on entend son sifflet.

– Cette fois, ce peut être lui, dit l'aumônier.

Mais l'écho se déplace vers la gauche et la mesure de la vitesse de rapprochement montre qu'il vient vers nous.

– A droite quinze.

Nous venons à droite, pour aller nous placer derrière lui et le remonter doucement, manœuvre plus sûre par temps de brume.

« *Victoria de Aventure*. – Je suis près de vous. Quand virez-vous ? »

Aventure de Victoria. – Dans un quart d'heure. »

Bien, il suffit d'attendre.

– 60 tours les machines.

Une dizaine de minutes se passent. Il est à 600 yards devant nous, sifflant un coup toutes les deux minutes.

Tiens, deux coups : il est stoppé.

En même temps, la radio annonce :

– Le *Victoria* dit qu'il est stoppé.

– Stoppez. Paré à mettre le doris à l'eau.

On le voit à trois cents mètres, cette fois ; la brume est ainsi, tantôt dense, tantôt claire.

Près de lui, on bat en arrière, pour casser notre erre³ et le doris est à l'eau.

³ L'erre est la vitesse que garde le bâtiment, machines stoppées. Pour s'immobiliser, on bat en arrière : on « casse » l'erre.

« L'AVENTURE » AU TRAVAIL

La même scène se déroule, avec les mêmes acteurs.

On voit sur le radar une autre tache qui se rapproche. 6.000 puis 5.000 yards. Deux coups de sonnette.

« *Aventure de Magdalena*. – Puisque vous êtes près du *Victoria*, je vais aller près de vous. Nous avons deux hommes à montrer au médecin. »

C'est l'étonnement perpétuel des bancs : ils nous ont entendu à la radio et savent que nous sommes près du *Victoria*, mais où ? Et, pourtant, ils viennent à peu près droit sur nous.

Nous sifflons, toutes les deux minutes, deux coups.

Nous l'entendons, maintenant ; lui, siffle un coup, et plus proche à chaque fois. Et le voilà, stoppé, à deux cents mètres à peine. Les capitaines expérimentés savent ainsi apprécier les distances au son et viennent rallier par brume, sans radar.

Le *Magdalena* met son doris à l'eau et nous envoie ses malades, en même temps qu'une nouvelle cargaison de poisson.

A bord, les visiteurs s'affairent. Ils prennent le courrier, donnent le leur, vont à la coopérative faire des achats. Il leur manque toujours des cigarettes, du savon, de l'eau de Cologne.

Et, surtout, ils bavardent interminablement avec les connaissances et les « pays ».

Il n'y a qu'à attendre patiemment que le médecin ait fini d'ausculter, de percer, d'arracher, de panser. On annonce encore un écho radar qui s'approche de nous rapidement.

Une demi-heure après, il est là, arrivé à toute vitesse, et stoppé juste à temps, sans avoir envoyé le moindre de message radio.

Dès qu'il est près, je comprends : c'est l'*Heureux*, le seul chalutier français qui ait un radar. Lui, il joue à cartes égales avec nous.

Il fait nuit noire quand tout est fini. Où aller, maintenant ?

Nous avons du courrier et un passager pour le *Groenland*, qui est à 60 milles de nous. Route sur lui, à petite vitesse, pour y arriver au jour.

A onze heures du soir, tout à coup, la brume se lève, et nous nous trouvons sous un ciel clair, étoilé, sans un nuage.

On voit même, à l'horizon, les feux d'un bâtiment en pêche. Allons le voir, puisqu'on a le temps.

Nous sommes derrière lui, et, avec le projecteur nous éclairons son arrière. On lit le nom : *Pingouin*.

Nous remontons lentement. Je fais pointer le haut parleur vers lui et je prends le micro :

– Bonsoir. Vous n'avez besoin de rien ?

Il répond dans son porte-voix.

– Bonsoir commandant. Non, merci, tout le monde va bien.

L'Aventure dégage sur la gauche et reprend sa route vers le *Groenland*. Il est temps d'aller dormir.

A 6 heures du matin, je suis réveillé par le fracas de mes livres qui tombent de leur étagère. Le bateau roule beaucoup. Que se passe-t-il ?

Je m'habille en m'adossant à la cloison, et je monte sur la passerelle. Il fait beau ; le temps est clair, il n'y a presque pas de vent, mais une grosse houle nous prend par tribord arrière et nous fait rouler. Dans une heure, nous serons près du *Groenland*.

– Il va falloir mettre le doris à l'eau. Qu'en pensez-vous, Denis ?

– Il n'y a pas d'inconvénients, à mon avis. La mer est creuse, mais il n'y a pas de clapot. Il suffit que les voyageurs choisissent bien leur moment pour embarquer et débarquer.

Il suffit, oui. Pourtant, quand nous stoppons près du *Groenland*, je vais sur la plage arrière, pour assister à l'opération.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Pour le doris, ça va. Il est à l'eau ; les dorissiers aussi sont à leur place et, de la main, empêchent l'embarcation de venir cogner contre la coque. Le médecin et l'officier des pêches hésitent, puis se lancent. Pas mal ! L'enseigne de vaisseau Perrier a peut-être sauté un peu trop tard et l'arrivée était plus lourde qu'il n'aurait souhaité, mais, dans l'ensemble, c'était bien.

– Pousse.

Le doris s'éloigne. Dès qu'il est à vingt mètres du bord, il disparaît dans un creux. Quand on le revoit sur la crête, il fait route à 30 degrés de son but ; il rectifie immédiatement. C'est que, dans les creux, ils ne voient plus rien, ni *L'Aventure* ni le *Groenland*, rien qu'eux-mêmes entre deux montagnes liquides.

Après être rentré à bord, Perrier dit :

– On se sent un petit peu seul, par moments ...

L'embarquement sur le chalutier se passe bien ; le retour aussi.

Pendant ce temps, l'*Islande* a demandé notre visite. Il n'est pas loin. Route dessus. La partie agitée de canotage va recommencer.

Pas du tout ! Une heure après, la houle a diminué de moitié. Cela fait partie de ces anomalies imprévisibles, mais, comme la variation est dans le bon sens, nous ne nous en plaignons pas.

Nous voilà près de l'*Islande*. Le second capitaine vient à bord, avec un de ses hommes malade, Il monte sur la passerelle pour me saluer, puis, incidemment, me demande qui nous avons vu, si la pêche était bonne et ...

– Combien ont-ils en cale ?

La voilà, la question intéressante. On a beau être un capitaine chevronné, on est toujours un peu inquiet de savoir si on a pêché autant que les camarades.

– Sans vouloir en avoir plus que les autres, n'est-ce pas, on n'aime pas être à la traîne !

Oh ! non, ils n'aiment pas être à la traîne, et même ils voudraient bien en avoir plus que les autres.

– Savez-vous s'il y a d'autres chalutiers dans les parages ?

– A 10 ou 20 milles dans le sud, il doit y avoir le *Pierre-Vidal* et les trois Duhamel.

Les trois Duhamel, ce sont le *Cap-Fagnet*, le *Belle-Normandie* et le *Bois-Rosé*, que l'on trouve presque toujours groupés. Je vais aller faire un tour par là.

A ce moment, l'aumônier intervient :

– Commandant, pouvez-vous demander au *Vidal* s'il veut me prendre à son bord ?

– Mais certainement, monsieur l'aumônier, nous envoyons tout de suite le télégramme et nous savons la réponse avant même de l'avoir lue. Le capitaine Michelet dira oui.

C'est le seul capitaine au long cours qui commande un chalutier.

Il a d'autres talents, d'ailleurs, et le carré des officiers de notre frégate s'orne de deux de ses aquarelles. Lorsque le Président de la République, en revenant du Canada, passa en avion au-dessus des bancs, il reçut un télégramme :

« Des bancs de Terre-Neuve, où depuis trois siècles flotte le pavillon français, deux mille marins vous envoient le salut... »

Le télégramme était envoyé par le capitaine Michelet. Je suis donc sûr de l'accueil que sa courtoisie réservera à la demande de l'aumônier et, effectivement, il accepte « avec plaisir ».

Fini pour l'*Islande* ? En route.

Et pan, la brume ! Aussi rapidement qu'elle s'était levée la nuit dernière, elle retombe, imprévue, lourde, exaspérante.

A trois heures de l'après-midi, nous sommes tout près du *Pierre-Vidal*, que nous repérons au radar. Il va falloir s'en approcher sans rien voir, à nouveau.

Non, plus de brume, finie, envolée, on voit l'horizon tout autour de nous. On croirait qu'il n'y a jamais eu la moindre brume.

« L' AVENTURE » AU TRAVAIL

Tant mieux, nous voilà près du *Pierre-Vidal*. L'aumônier vient me dire au revoir.

– En allant là-bas, monsieur l'aumônier, demandez donc au capitaine Michelet si je peux lui envoyer deux ou trois de mes officiers, pour faire un trait de chalut.

Le doris pousse et revient avec l'accord du capitaine. Ce sera, cette fois, l'officier en second, l'enseigne de vaisseau Perrier et le médecin. Les autres les regardent avec envie. Mais d'ici la fin de la campagne, tout le monde aura eu l'occasion de passer quelques heures sur un chalutier et de s'initier au métier de pêcheur de morues.

On rehisse le doris et, à petite vitesse, nous suivons le *Vidal*. A la jumelle, on voit, sur sa passerelle, le capitaine expliquant patiemment les diverses phases de la manœuvre, sous l'œil approbateur de l'aumônier.

Dring, dring ! ... C'est la radio.

« *Aventure de Cap-Fagnet*. – Bonjour commandant. Ici, nous avons un homme qui a un vilain abcès et que nous voudrions montrer au médecin. Nous sommes à 10 milles dans le sud. Respectueuses salutations. »

« *Cap-Fagnet de Aventure*. – Entendu, nous allons aller près de vous. »

Il faut attendre la fin du trait, pour reprendre mes officiers qui reviennent à bord, enchantés de la manière dont le capitaine les a accueillis et leur a expliqué la pêche au chalut.

– La prochaine fois, Denis, c'est vous qui resterez à bord, et moi qui irai sur le chalutier.

Cela ne semble pas non plus déplaire à mon second, qui aura pendant quelque temps le commandement de l'*Aventure*.

En route vers nos clients.

Pendant que nous sommes arrêtés près du *Cap-Fagnet*, le *Belle-Normandie* et le *Bois-Rosé* passent près de nous et nous saluent du sifflet.

– Besoin de rien ?

– De rien, merci.

Le commissaire est monté sur la passerelle, pour surveiller la manœuvre, dit-il.

– Bonne journée commissaire, pour la cuisine ?

– Oui, on a embarqué pas mal de poulet.

– Du poulet ?

Je mets un moment à comprendre. On a embarqué beaucoup de poissons, de toutes sortes, et, pendant plusieurs repas, l'ordinaire de l'équipage va être sérieusement amélioré. Le commissaire en profite pour faire, sur les autres éléments, des économies qui, elles-mêmes, seront utilisés pour acheter des aliments chers, le poulet par exemple.

De sorte que, pour lui, en fin de compte, c'est du poulet pour l'équipage qui nous avons embarqué.

Le médecin est revenu à bord, avec un malade. De l'aileron de passerelle, je l'entends rendre compte à l'officier en second.

– J'en garde deux à bord, un qui a un méchant panaris, et l'autre qui a un abcès au ...

Je me retourne.

– Au quoi ?

– Euh... entre les fesses, commandant.

J'avais bien entendu.

Alors, tout est fini, ici. Un dernier message :

« Tous chalutiers français de *Aventure*. – Personne n'a plus besoin de nous ? »

Pas de réponse. Bien, nous allons redescendre vers le Platier, où est mouillé le *René-Guillon*, unique voilier français.

Nous y serons demain.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

« *René-Guillon de Aventure*. – Nous faisons route vers le Platier, où nous serons demain dans la matinée. Signalez votre position et nous irons près de vous. »

La journée est finie. Pendant toute la campagne, les mêmes événements se dérouleront ; le cadre, le temps, seront différents, mais l'essentiel de l'opération restera la même, demain, les jours suivants...

« LES LIEUX DE PECHE

LES LIEUX DE PECHE

Les bancs de Terre-Neuve.

Ce sont des mots qui sont connus de tout le monde, mais combien savent exactement de quoi il s'agit ?

Sur la côte est du Canada, bouchant l'entrée du golfe du Saint-Laurent, se trouve Terre-Neuve, séparée, au sud de l'île du Cap Breton par le détroit de Cabot, et, au nord, du Labrador par le détroit de Belle-Ile.

C'est une île découpée de nombreuses criques et qui se prolonge dans l'Atlantique par un plateau assez accidenté, dont la profondeur varie de 40 à 200 mètres. Ensuite, ce plateau descend à pic vers des profondeurs de plusieurs milliers de mètres.

C'est lui qu'on appelle « les bancs » ; Il y a : le Grand Banc, à l'est et au sud-est de Terre-Neuve (la pointe sud du Grand Banc s'appelle le Platier), les bancs d'Artimon et de Misaine, le Banquereau, le banc à Vert, etc. ... Ils sont séparés par des chenaux plus profonds, aux noms évocateurs : chenal du Flétan, chenal de l'Eglefin, trou de la Baleine.

Il y a des endroits que les pêcheurs ont baptisés eux-mêmes. Ainsi à la hauteur de Saint-Jean de Terre-Neuve, se trouvent « les Alpes », qui ne figurent sur aucune carte. Mais, quand on a regardé la courbe du sondeur enregistreur, où les montées et les descentes brusques indiquent des pics acérés, on comprend très bien ce nom.

Par contre, je n'ai jamais saisi pourquoi on appelait « La Ville d'Ys » un coin particulier à l'est du Platier... et personne ne m'a donné d'explication.

– Je ne sais pas, on l'a toujours appelé comme ça !

Les Terre-Neuvas n'ont pas toujours fait preuve de tant de poésie : il est courant d'entendre un pêcheur dire qu'il pêche au « Trait d'Union ». Ce trait d'union est tout simplement celui qui, sur la carte, réunit les mots Terre et Neuve.

On dit de même « sous les R » : ce sont les deux R de Terre-Neuve.

Ou bien, plus crûment, « dans le Q » : c'est celui du Banquereau.

On utilise même d'autres notations de cartographie. Par exemple, on pêche sur la « Déclinaison » (c'est-à-dire la flèche qui marque la déclinaison magnétique) ou sur « Navires en pêche » (petite annotation portée aussi sur la carte).

Mais la science envahit tout et les capitaines ont tendance à abandonner ces expressions traditionnelles pour des termes plus impersonnels ; ils sont, maintenant que les gonios les renseignent, « par fonds de 100 mètres dans le 54 du cap Race », ou même par « tant de latitude et tant de longitude ». C'est plus sérieux ... mais c'est dommage.

Notre incompréhension de la raison qui a présidé au baptême de certaines régions doit être peu de chose à côté de celle des Anglais ; imaginez leur étonnement quand ils lisent, sur un banc qui se trouve à deux jours de mer à l'est de Saint-Jean : Flemish Cap, c'est-à-dire Chapeau Flamand.

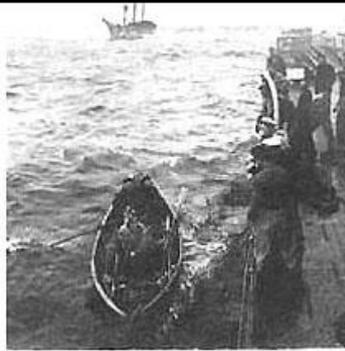
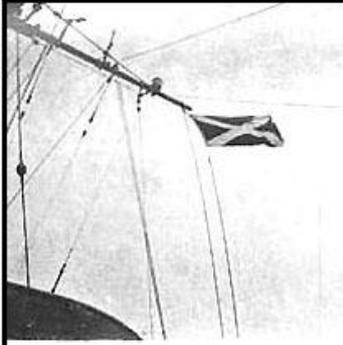
Pourquoi ? Sur les cartes françaises, cela s'appelle le Bonnet Flamand. Et ce baptême est évident, car la ligne qui marque les fonds de 100 mètres dessine exactement le bonnet traditionnel des Hollandaises.

Les cartes anglaises, elles, sont graduées en brasses, et ni la ligne des fonds de 50 brasses ni celle des fonds de 100 ne rappellent, de près ou de loin, le fameux bonnet. Ce nom, directement traduit des cartes françaises, doit donc plonger les Britanniques dans un abîme de perplexité.

Je disais que le Bonnet Flamand se trouvait à deux jours de mer de Saint-Jean. C'est qu'en effet, les bancs sont immenses. Le Grand Banc, à lui tout seul, a une surface plus grande que la France tout entière. *L'Aventure* a fort à faire pour sillonner toute cette région et, quelquefois, quand un bateau l'appelle pour un malade grave, il faut 24 heures pour se rendre près de lui.

Il arrive couramment qu'un chalutier fasse une campagne de trois ou quatre mois sans jamais voir les côtes de Terre-Neuve, dont il est resté à plusieurs dizaines de milles !

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS



Pavillon M.
Dorissier.

Un blessé du Guillon arrive.
Le boulanger.

Timonier.
La coopérative... et son moine.



Dans la brume, un chalutier, même tout près,
se voit à peine.

« LES LIEUX DE PECHE

Cette région si vaste est pourtant d'une navrante uniformité sur un point : il y fait mauvais presque toujours. Froid d'abord, quoique Terre-Neuve soit à la même latitude que la France.

C'est qu'en effet le Gulf-Stream, courant chaud, passe au sud des bancs, tandis que le courant froid du Labrador y déverse ses eaux glacées.

Et ce n'est pas une simple image de géographe imaginaire ; quand nous sommes arrivés sur les bancs, en moins de trois heures, la température de l'eau est passée de +17 à +2. Nous pouvons encore nous estimer heureux quand le courant du Labrador ne charrie pas avec lui d'énormes icebergs.

Et la terre, elle-même, est naturellement froide ; la partie est d'un continent est toujours plus froide que la partie ouest... heureusement pour la France !

Comme si cela ne suffisait pas pour rendre le séjour peu agréable, le vent se met de la partie. De grandes dépressions se forment sur les grands lacs de l'Amérique du Nord, passent sur Terre-Neuve en se creusant, puis continuent leur route sur l'Atlantique. Parfois, elles défilent sur notre pays, et vous entendez le speaker de la radio vous annoncer avec indifférence « qu'au nord d'une ligne de Bordeaux à Lyon le temps sera couvert avec de nombreuses pluies, le vent fort, de la région ouest et la température en baisse » ! Mais, quelquefois aussi, par chance, les dépressions passent plus nord ... ou plus sud, ou encore meurent en route (les spécialistes disent « se comblent »).

A Terre-Neuve, on a même pas l'espoir qu'il en soit ainsi. Pas une seule ne nous épargne ; un vent de 35 nœuds, c'est-à-dire de plus de 60 kilomètres à l'heure, est chose courante. Bien entendu, ce vent ne tarde pas à soulever une mer creuse, qui serait déjà fort désagréable si la situation n'était aggravée par un phénomène particulier à cette région si favorisée : il y a toujours à Terre-Neuve des houles de directions différentes. C'est-à-dire qu'en plus de celle que la brise est en train de former, il y en a une autre, venue de loin, où elle soufflait d'une direction différente, et qui, évidemment, n'est pas parallèle à la première. Cela crée une mer quadrillée, gaufrée... et difficile à manier. Car, lorsqu'il n'y a qu'une houle, on peut changer un peu la route, pour que le bâtiment la « prenne » obliquement à vitesse réduite ; mais, s'il y en a deux, que faire ? On s'arrange pour composer avec celle que l'on juge la plus dangereuse.

Et l'autre vient s'écraser sur la coque, couvrant le bateau d'embruns qui savent fort bien trouver leur chemin pour venir à l'endroit qu'ils affectionnent le plus : entre le col et le cou !

Ce charmant tableau n'est pas achevé : il y a la brume. Si le vent souffle du sud ou du sud-est, l'air qui vient de ces régions réchauffées par le Gulf-Stream est chargé d'humidité tiède.

En arrivant sur les eaux froides des bancs, cette humidité se condense, produit une brume dense, désagréable au possible, qui rend la navigation dangereuse.

Souvent, la couche de brume n'est pas épaisse et l'on peut voir les étoiles, mais on ne devine même pas un autre bâtiment à 100 mètres, ce qui ôte toute envie de contempler les constellations les plus belles !

Si encore, comme en France, on avait la consolation de voir le vent et la mer tomber, lorsqu'il y a de la brume. Mais non, à Terre-Neuve, le vent peut être fort, la mer dure, et la brume continuer de sévir.

Nous avons même vu, simultanément, du vent, de la brume et de la pluie battante.

Vraiment, cela ne rappelle pas du tout la Côte d'Azur.

Attendez, ce n'est pas tout : il y a aussi des icebergs. Du moins presque toujours, car je dois avouer qu'en 1951 il n'y en a pas eu un seul sur les bancs de Terre-Neuve.

Mais, presque tous les ans, d'énormes icebergs poussés par le courant du Labrador viennent s'échouer sur les bancs. Ce sont des morceaux de glaciers, c'est-à-dire de glace d'eau douce, venus du Groenland.

Le Groenland est en effet composé, grossièrement, de deux chaînes de montagnes qui en constituent les rivages.

Ces deux chaînes forment une sorte de cuvette qui s'est comblée de neige, puis de glace. C'est l'Inlandsis, énorme calotte glaciaire de 3.000 mètres d'épaisseur.

Au milieu de cette calotte s'était installée l'expédition de Paul-Emile Victor pour y faire ses observations scientifiques.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Par les vallées, entre les chaînes de montagne, cette masse de glace s'écoule lentement.

Quand je dis lentement, la vitesse est quand même hors de proportion avec celle de nos glaciers alpins. Ceux-ci se déplacent à quelques dizaines de mètres par an. Au Groenland, c'est à l'allure de dix mètres par jour qu'ils avancent parfois.

Ajoutez à cela que le front du glacier se compte par kilomètres, qu'il a jusqu'à 800 mètres de haut, et vous comprendrez la taille des énormes blocs qu'il « vèle » (c'est le terme technique).

Les icebergs – sur les bancs ont dit seulement les « bergs » – dérivent avec le courant. Ils offrent peu de prise au vent, puisque la partie émergée ne constitue que quinze pour cent de la masse totale. N'ayant pratiquement pas de vitesse par rapport à l'eau, ils ne sont pas léchés par la mer, au surcroît très froide, qui les baigne, et ne fondent que lentement. Ce sont donc des icebergs de deux ou trois ans qui viennent sur les bancs de Terre-Neuve et même beaucoup plus bas.

Le Gulf-Stream, seul, parvient à les fondre assez rapidement.

Ces bergs constituent un danger permanent pour la navigation. La catastrophe du *Titanic*, grand paquebot britannique, qui, au début de ce siècle, coula après avoir heurté un iceberg, en entraînant avec lui plusieurs centaines de passagers, est encore présente à toutes les mémoires.

C'est pourquoi on a coutume de résumer l'opinion des marins à leur sujet par cette simple phrase :

« Un berg, beau berg ! Deux bergs, assez de bergs ! Trois bergs, trop de bergs ! »

Beau berg, en effet, car il est en général magnifique. Il y en a de blancs et lisses, fantômes éclatants au soleil ; d'autres semblent tout striés par les houles ; d'autres encore sont tellement rongés par la mer qu'ils ont l'air de grosses éponges ; le reflet du ciel ou de l'eau, reproduit à l'infini par les parois de ces trous, les fait paraître tout bleus ou verts.

Parfois aussi, en raclant le fond des vallées, ils ont entraîné des pierrailles qui forment des veines diversement colorées.

Ils sont entourés en général de glaçons tout petits (cela va quand même jusqu'à la dizaine de tonnes !), nés de leur propre substance, et cette garde d'honneur fait que l'on n'aime pas beaucoup s'en approcher de près.

Peut-être, quelques esprits critiques se demandent-ils si je répète là des descriptions lues quelque part, ou si mon imagination seule travaille, puisque j'ai commencé par avouer qu'il n'y avait pas eu, en 1951, d'icebergs sur les bancs.

C'est vrai, mais nous avons passé un mois au Groenland et, là, il y en avait ... oh ! combien ! ...

Heureusement, il y a des compensations. La plus goûtée est le spectacle magnifique que nous offrent les aurores boréales.

Il y en a presque toutes les nuits, paraît-il, mais, la plupart du temps, le ciel est couvert et nous ne pouvons les observer.

C'est dommage, car elles sont fort belles et d'aspect varié. Les plus courantes sont des aurores « en draperie ». Imaginez un immense rideau à grands plis, descendant du ciel et s'arrêtant à une certaine hauteur. Ce rideau, d'un vert clair très beau, à grandes traînées verticales, ondule doucement comme s'il était agité par quelque souffle céleste imperceptible à nos sens.

Il se referme, s'étend, pâlit, brille à nouveau et semble vivre d'une vie mystérieuse. Il y a fréquemment cinq ou six rideaux, sur des plans différents, qui s'étendent sur 40 ou 50 degrés d'horizon, et même plus, et se balancent ainsi, indépendamment les uns des autres.

Cela dure un quart d'heure, ou trois heures, et disparaît comme c'était venu.

D'autres fois, des pinceaux de projecteurs surgissent de derrière l'horizon et montent jusqu'au zénith. Il y en a 5, 10, 20, tantôt pâles et tantôt brillants. Certains jours, ils sont immobiles ; d'autres, on les voit s'agiter lentement, comme les projecteurs de D.C.A. quand ils cherchent leur proie.

Mais le spectacle de choix, beaucoup plus rare, c'est l'aurore « en bouffées ».

« LES LIEUX DE PECHE

On dirait que, sous l'horizon, des bouches de vapeur invisibles, placées à intervalles réguliers, émettent toutes les deux secondes environ, à une cadence différente pour chacune, une bouffée de vapeur d'un blanc verdâtre, fantomatique. Ces bouffées montent en grandissant et en s'atténuant jusqu'à 45 degrés de hauteur où elles disparaissent, complètement éteintes. Leur vie a duré quatre secondes.

Le 1^{er} août, à minuit, tout le monde est sur le pont pour regarder une belle aurore, qui couvre un quart de l'horizon. Le spectacle est splendide. L'aumônier nous apprend que les pêcheurs appellent ce phénomène « les marionnettes ».

Une heure après, nous sommes tous encore là et, quand le feu d'artifice s'éteint, nous avons l'impression que nous regardons depuis quelques minutes à peine.

Personne ne regrette le sommeil perdu. Au fond Terre-Neuve n'est pas un pays si désagréable que cela !

CEUX DE « L' AVENTURE »

Dix officiers, cent dix officiers marinières, quartiers-maîtres et marins.

Voilà les hommes qui vivent à bord de L' Aventure et la font marcher. Tout en eux diffère, la formation, les grades, les caractères, les fonctions, et cependant cela s' agglomère pour faire un ensemble qui s' identifie au bâtiment et lui donne une âme.

Les officiers sont dix : l' officier en second, président de carré, a la lourde tâche de faire fonctionner le bâtiment sans heurts, de le tenir propre et bien entraîné ; il est secondé par quatre officiers de marine, un lieutenant de vaisseau et trois enseignes. Il en est suffisamment parlé dans ces pages pour que vous les connaissiez.

Les trois autres, médecin, commissaire et officier mécanicien, constituent ce qu' on appelle traditionnellement dans la Marine « la garde nationale ». Non moins traditionnellement, il est de bon ton de paraître penser qu' ils n' ont rien à faire et qu' ils voyagent à bord en touristes, « comme leur malle ».

La garde nationale, en réplique, affecte de manquer totalement de confiance dans les talents nautiques des officiers de Marine et il est courant de voir le médecin ou le commissaire monter sur la passerelle en déclarant froidement :

– On est un peu près de terre ; je préfère être là pour surveiller l' officier de quart.

D' ailleurs le commissaire adore jouer au bateau : quand un changement de route est prévu, il demande à l' officier de quart :

– Vous me laisserez prendre le virage.

Il est alors tout content d' ordonner :

– à gauche 15.

Et, penché sur le compas, de regarder tourner la rose jusqu' au moment de dire :

– Zéro ... gouvernez au 120.

Mais il est tellement pince-sans-rire que ses camarades n' arrivent jamais à démêler avec sûreté, s' il est sérieux ou pas. Aussi guettent-ils toute occasion de le mettre en boîte à leur tour.

Une bonne occasion leur a été donnée à Saint-Pierre. Quoique marié et père de deux enfants, notre officier de plume a gardé une apparence juvénile qui ne permet pas de soupçonner son âge.

Il était allé jouer au tennis avec plusieurs autres membres du carré.

Grande fut la joie de ceux-ci d' entendre une jeune Saint-Pierraise murmurer à une amie :

– Tiens, regarde, ils ont emmené le mousse pour ramasser les balles.

Le commissaire a ri aussi, mais il semble qu' il n' ait pas apprécié tout le sel de cette histoire.

Son partenaire habituel dans les discussions est le médecin dont l' exubérance d' enfant du Sud-Ouest se donne parfois libre cours. Le carré retentit alors de ses menaces dont la moindre est :

– Il va y avoir de la viande collée au mur !

Bien entendu, comme dans toutes les communautés fermées, un certain nombre de plaisanteries, répétées à longueur de journée, ont cours forcé.

Se référant à l' histoire bien connue de la jeune femme qui va chez un médecin et se déshabille devant deux personnages en blouse blanche avant de les interroger et de s' entendre répondre : « Nous, en s' en fout, on est les peintres ». l' état-major de *L' Aventure*, à tout propos, et surtout hors de propos, répète :

– Ils s' en foutent ; ils sont les peintres.

Aussi, jugez du succès qu' a la réponse du commissaire au lieutenant de vaisseau de Talhouët. Ce dernier, montant sur la passerelle le jour de l' appareillage, tache son uniforme de peinture ; les timoniers avaient cru bon de repeindre quelques instruments le matin même.

Naturellement, la victime apprécie très peu ces soucis de décoration et leur adresse de véhéments reproches au sujet de leur idée du moment favorable pour peindre la passerelle.

CEUX DE « L' AVENTURE »

Le commissaire intervient d'une voix douce :

– Mais pourquoi leur dites-vous cela, Talhouët. Ils s'en foutent, voyons. C'est eux ... les peintres ...

Quant aux innombrables sujets de plaisanteries que fournit le tandem aumônier– président de carré, il vaut mieux n'en pas parler. Le président de carré est protestant, l'aumônier est jésuite. Comme ni l'un ni l'autre ne manquent de sens de l'humour, le résultat est excellent, du point de vue moral.

Le tableau d'affichage des ordres du carré enregistre les coups au but. On y voit un jour un découpage de journal relatant l'aventure d'un jésuite qui, demandant son chemin, s'entend répondre :

– Vous ne trouverez jamais, c'est tout droit.

La semaine suivante, c'est une découpeure du journal breton Le Télégramme qui publie, à la suite d'une erreur de typographie, une photo du clergé, à une fête locale avec la légende : « un groupe de danseuses folkloriques ».

Belle compétition, sans danger aucun.

Les officiers mariniers, eux, manifestent peu, mais leur personnalité ne s'affirme pas moins. Ils ne manquent jamais une occasion de se moquer de l'un des leurs, et les qualités professionnelles les plus solides sont indispensables pour échapper aux sarcasmes des camarades.

Si l'on me demandait lequel des postes d'officiers mariniers a le plus d'ambiance, je répondrais sans hésiter : le poste des seconds maîtres du pont ; mais mon avis est sujet au caution.

En effet, il y a trois postes : celui des maîtres, qui, de par l'ancienneté de ses membres, doit représenter la pondération et la sagesse. Plus exactement, il devrait. En fait, à la mer, c'est vrai.

Les seconds maîtres sont nombreux ; il y a donc deux postes : ceux de la machine et ceux du pont. Le poste des seconds maîtres du pont est exactement sous mes appartements. Pas une de leurs manifestations artistiques ou vocales (les deux ne vont pas forcément de pair) ne m'échappe. Quand je rentre tard d'une réception (officielle bien entendu), je me couche, espérant dormir paisiblement.

Nouveau Montaigne, je suis réveillé par des torrents d'harmonie : le branle-bas ayant tiré de leur hamac les seconds maîtres de pont, ils ont instantanément démarré leur poste de radio.

Et me voilà obligé d'écouter avec eux, tant qu'ils n'en sont pas lassés, la musique, les conférences, et, hélas ! la publicité canadiennes.

Comme les cloisons font leur office, je ne comprends même pas ce qui se dit et je ne bénéficie que d'un brouhaha joyeux. Que voulez-vous que je fasse ? Je démarre mon propre poste, et là, au moins, je puis choisir mon programme.

Le second maître commis est chargé de la nourriture de l'équipage. C'est un métier qui demande avant tout... un bon caractère, car jamais, au grand jamais, je n'ai entendu quelqu'un faire un compliment au commis. Mais dès que quelque chose cloche, tout le monde s'abat sur lui. Un fruit véreux ou un morceau de viande trop gras suffisent pour lui attirer une avalanche de reproches. Habitué par une longue pratique, il écoute, hoche la tête et repart avec sérénité.

Il applique, sans l'avoir lu, le très vieux texte qui figurait autrefois dans les ordres des présidents de carré :

« Le chef de gamelle a le devoir d'écouter courtoisement les récriminations des membres du carré. Il a le droit de n'en tenir aucun compte. »

Mais ses fonctions sont importantes, car, particulièrement sur un bateau en campagne, le moral se met régulièrement au niveau de la nourriture ; ils sont bons ensemble, mauvais ensemble.

Sur *L'Aventure*, le moral est élevé : c'est que la nourriture est bonne. C'est facile à contrôler, d'ailleurs : il n'y a qu'une cuisine pour tous.

Dans ce local, toujours propre et bien tenu, trône le quartier-maître cuisinier Gouez.

Ses deux aides et lui s'affairent devant une grande cuisinière à gas-oil, d'où sortent, régulièrement à l'heure, des mets toujours excellents.

Les femmes qui se plaignent de l'imperfection de leurs cuisinières ou de l'inconfort de leurs appareils devraient venir regarder travailler Gouez.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Par mauvais temps, les marmites sont saisies solidement par des barres de fer, mais le liquide y oscille de façon impressionnante. Dans ce cas-là, bien sûr, le menu est limité, et il n'est pas question de faire des frites, par exemple. Alors, on passe automatiquement aux pommes à l'anglaise.

Et tout le monde proteste :

– Commis, encore des pommes à l'anglaise !

Le commis dédaigne de faire remarquer qu'il n'y en a pas eu depuis une semaine, pas plus qu'il n'annonce qu'il est probable qu'il va y en avoir pendant trois repas de suite.

La cuisinière au gas-oil ne marche pas s'il n'y a pas de courant électrique ; cela paraît paradoxal, mais il faut que les ventilateurs tournent. A la mer, c'est facile : la dynamo est toujours en marche ; mais, au mouillage, on tient parfois à mettre bas les feux.

Le courant électrique est alors fourni par le diesel. Celui-ci est capricieux et ses sautes d'humeur sont un souci permanent des mécaniciens. Parfois, cependant, ils ont en ses talents une confiance soudaine.

– Commandant, puisqu'on reste quatre jours à New-Bedford, on pourrait mettre bas les feux ? me dit Paul, l'officier mécanicien.

– Le diesel tiendra ?

– Oh ! oui, il marche bien.

– D'accord, alors.

Le lendemain, j'ai cinq invités à déjeuner. Des invités que je ne connais pas, mais le consul général à Boston, M. Chambon, m'a longuement expliqué qu'il était intéressant pour le prestige national d'inviter messieurs Untel et Untel ... De telles demandes ne sont pas de celles que l'on peut repousser. Va pour les cinq personnalités.

A neuf heures du matin, la lumière pâlit, vacille et s'éteint. Un silence soudain remplace le ronron du diesel.

Un minute après, on m'annonce qu'il a grillé une soupape. Ce n'est rien, une heure et demie après, ce sera réparé.

A l'heure dite, on entend le démarrage du moteur. Je vais assister à ses nouveaux débuts. On ferme les interrupteurs, la lumière revient ; elle est plus belle que jamais. Sauvés !

Dix minutes plus tard, après quelques éruclatations qui ressemblent à un rire sardonique, le moteur s'arrête. Même maladie, les soupapes que nous avons en stock ne valent rien. On redémonte, on répare, on relance. Il est midi. A midi dix, nouvelle syncope du diesel.

Mais la lumière ne s'éteint pas. Prudent, Paul a fait rallumer la chaudière, heureusement encore tiède, et la dynamo a bravement pris de relais. Le cuisinier a réussi à garder son calme et rend son diagnostic.

– Je serai prêt... avec une demi-heure de retard.

Normalement, en France, ce serait parfait ; les invités auraient le même retard. Mais je n'ai pas cette chance et ils sont là, juste à l'heure, implacables.

En faisant passer les apéritifs d'un mouvement continu, j'arrive à tenir la demi-heure. Mais je vois apparaître avec soulagement la figure souriante du quartier-maître d'hôtel Morando.

– Paré, commandant.

Sauvé, mais je garde une dent au diesel, et jamais plus il ne sera lâché seul. C'est-à-dire que l'on gardera une chaudière « gonflée » et prête à intervenir eu cas de besoin.

Cette tutelle a le plus heureux effet sur le caractère du moteur, qui file droit à partir de ce moment.

New-Bedford a d'ailleurs été le lieu des incidents culinaires. Le cuisinier avait préparé du homard à l'américaine. Toute cette côte regorge de homards (il ne s'y trouve, curieusement, pas de langoustes) et le prix en est attendrissant. Nous l'avons payé 25 cents, c'est-à-dire 80 francs le kilo. C'est dire que ce crustacé est un mets bon marché.

CEUX DE « L' AVENTURE »

Aussi, à Argentinia, à Halifax ou à Yarmouth, nous en avons mangé à satiété. Et, en 1952, *L'Aventure* ira à Shédiac, au « festival du homard ». Là, il y en aura sûrement à tous les repas.

Mais la cuisson à la manière du pays est un peu simpliste. On vend la bête déjà morte, et pour cause ... Un bon coup de couteau lui a ouvert le ventre en long, pour la commodité du convive. Elle est ensuite bouillie longtemps et servie entière (la ration : un homard de 40 centimètres de long, armé de formidables pinces, par personne), chaude, avec une petite tasse de beurre chaud, fondu.

Ce n'est pas mauvais, mais où sont les « thermidor », les « newbourg » et autres préparations de choix ! La mort préalable, la longue cuisson, ont fait perdre son goût au homard.

Perrier dit, dédaigneusement :

– Leur recette, je la connais : bouilli six heures dans quatre eaux différentes.

Quand notre homard à l'américaine (je demande humblement pardon à mes compatriotes et aux puristes de ne pas dire à l'armoricaine, mais je voudrais être compris de tous) est apparu sur la table, il a été suivi de commentaires élogieux.

Le soir même, ces commentaires se sont cristallisés dans une question naïve posée par une jeune femme :

– Il y a donc plusieurs façons de préparer le homard ?

J'ai commencé à lui expliquer qu'il y en avait des dizaines ; je me suis arrêté devant son regard narquois : les Français ironisent toujours, mais ça ne prend pas ; deux façons, c'était déjà beaucoup ...

Notre pain avait aussi beaucoup de succès. Il faut dire que le quartier-maître boulanger Omnès est un as de la profession.

Calme et travailleur, il dissimule sous une apparence mélancolique un sens de l'humour très développé. Il vit à peu près perpétuellement dans le petit local, tout juste assez grand pour le four et le pétrin, et qu'on appelle pompeusement la boulangerie.

Là, il confectionne avec énormément de soin ses pains. Chacun d'eux à droit à sa considération. Il les change de place dans le four, au besoin, pour qu'ils méritent son satisfecit.

Il a exposé un jour à l'officier en second que le pain de grande série des boulangeries n'avait pas de personnalité et ne pouvait être de qualité supérieure. Lui, il étudiait la réaction au four de chacun de ses produits et c'est comme cela qu'il arrivait à ce résultat.

Il est de fait qu'il contente tout le monde, et c'est une véritable consternation quand on éteint la boulangerie.

Evènement très rare d'ailleurs, Omnès ne va pas souvent à terre ; le souci de faire à ses camarades du pain digne d'eux le fait rester volontairement à bord ; il faut presque se fâcher pour l'envoyer de temps en temps se promener. Pourtant, une fois par mois, il demande à s'arrêter un jour ou deux : il lave son linge. Ça ne dure pas plus d'un jour, car, quand le linge est lavé, il faut le sécher, et où sécherait-il mieux que dans la boulangerie ?

Encore faut-il qu'elle soit allumée. Dès le lendemain, par conséquent, elle l'est.

Mais on a eu du pain acheté à terre pendant deux jours. Ces deux jours sont un mystère. On n'a arrêté la boulangerie que 24 heures ?

Omnès fait 80 kilos de pain par jour, 80 kilos pour 120 hommes ? Oui, j'ai honte de l'avouer mais c'est comme cela.

A bord de *L'Aventure*, ce n'est pas le pouvoir d'achat du client qui règle la consommation, mais la qualité de la nourriture. Il n'y a pas de gâchis, mais il faut 80 kilos.

Quand on achète du pain à terre, on en prend moins, 70 ou même 60 kilos. Il en reste ; il faut pourtant le consommer ; résultat : deux jours de pain « terrien ».

Celui de New-Bedford avait un aspect séduisant. Très blanc, régulier, il ressemblait au pain de mie à prix élevé qu'on voit en bonne place aux devantures des boulangeries. Du vrai pain américain, en somme, bien présenté, standard... et un peu insipide.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Par un souci de préparation digne d'un meilleur accueil, le fournisseur l'avait coupé en tranches séparées par une feuille de papier. L'équipage a regardé arriver cette splendeur industrielle sans aucun enthousiasme et j'ai entendu un quartier-maître canonier murmurer entre ses dents :

– Encore une veine qu'ils n'aient pas eu l'idée de le mâcher à l'avance.

Un signe sûr : jamais même de la patte la plus légère, les chansonniers de L'Aventure n'ont fait la moindre allusion au pain d'Omnès. C'est un sujet tabou, et le pain quotidien garde à bord toute sa valeur de symbole.

Ils sont trois, les chansonniers de *L'Aventure* : le matelot sans spécialité Mouque est moine de son métier et ralliera son couvent à la fin de la campagne ; le matelot sans spécialité de Lombarès reprendra ses études d'officier de la Marine marchande, et le quartier-maître détecteur Clamart continuera à travailler pour gravir les pentes abruptes de la hiérarchie de la Marine.

Pour l'instant, ils ont décidé de mettre une partie de leurs talents en action pour distraire l'équipage. Mouque joue du violon et ne dédaigne pas de se mettre au travail aux escales pour faire danser ses camarades ; ses vœux sont une affaire personnelle qu'il ne cherche pas à imposer aux autres.

L'orchestre est complété par l'accordéon de Clamart et celui du quartier-maître électricien Guillard. Quelques amateurs viennent grossir cette équipe qui constitue le noyau de l'« Harmonie des Brumes ».

Mais de temps en temps, le trio, à l'occasion des fêtes, compose des chansons à propos des moindres incidents de la vie à bord, et, à la manière des chansonniers parisiens, transforme tout en sujet de plaisanteries.

Pour être tout à fait dans le ton, de Lombarès chante faux, même.

Ils constituent aussi le gros de l'équipe de rédaction de *Morue Digest*, le journal du bord, ce qui n'est pas une mince responsabilité.

Aussi, dès que quelqu'un du bord a commis un acte susceptible de fournir matière à plaisanterie, il tourne vivement la tête pour voir si un de ces trois humoristes ne se trouve pas dans les environs.

Le plus grave, c'est qu'en général il est là ; on croirait même qu'ils sont mille. D'ailleurs, ils ont des aides bénévoles.

Le jour du premier tir réduit, ils n'étaient pas là, et, pourtant ...

Le téléphone était solidement fixé autour de la tête d'un matelot radio à qui les commandements secs des canoniers semblaient rébarbatifs. Dès qu'on lui disait quelque chose, il semblait se recueillir ; un long silence précédait la répétition de l'ordre. Mais celui-ci finissait par être transmis fidèlement.

– Suspendez le feu.

Rien ; deux, cinq secondes s'écoulaient.

– Plus vite, voyons.

Enfin, la réaction arrive :

– Suspendez le feu.

On respire, l'ordre a fini par passer ; à ce moment, on entend le téléphoniste murmurer dans son instrument :

– plus vite, voyons.

Cette exclamation qui n'était destinée qu'à lui, il l'avait considérée comme un ordre, qui, bien tranquillement, poursuivait son petit bonhomme de chemin.

Bien entendu, cela avait fait la joie de la passerelle ; mais quoique aucun des chansonniers n'ait assisté à l'incident ne numéro suivant de *Morue Digest* y faisait une perfide allusion.

On ne saurait parler de l'équipage de *L'Aventure* sans faire allusion aux pêcheurs terre-neuvas qui s'y trouvent.

CEUX DE « L' AVENTURE »

Avant le départ de Brest, le ministère de la Marine avait ordonné d'embarquer sur L'Aventure les inscrits maritimes, marins des chalutiers, qui faisaient leur service militaire. Pour une fois qu'ils avaient l'occasion de passer un été en France, ils auraient pu en profiter, pensez-vous ? Non, ils avaient eux-mêmes intrigué pour obtenir cette faveur.

Ils ont vite été connus de tout le monde.

Marcotte est Fécampois. Tellement même qu'il a du mal à aligner deux phrases de suite en français. Il revient machinalement au patois. L'équipage affecte de lui demander quelle langue il parle, on lui fait compliment sur ses progrès en français.

Il a quatre frères, tous embarqués sur des chalutiers.

Dès que nous stoppons près d'un bateau, Marcotte vient tourner autour de l'officier en second :

– Capitaine, je peux aller dans le doris ? C'est pour aller voir mon frère.

La répétition de cette requête a laissé croire pendant un temps qu'il avait un frère sur chaque chalutier ; mais un pointage sérieux a prouvé qu'ils n'étaient que quatre. Comme *L'Aventure* a vu plusieurs fois chacun de leurs navires, Marcotte a vu ses frères beaucoup plus souvent que les années précédentes.

C'est un slogan à lancer, à l'usage exclusif des Terre-Neuvas : « Pour voir votre famille, engagez-vous dans la Marine. »

En fait, la première fois, cela a failli tourner au désastre. Le frère, l'ancien capitaine de l'intéressé, ses camarades, tout le monde avait fêté l'arrivée du visiteur en lui offrant à boire. Au retour à bord, la verticale déjà ébranlée par le roulis basculait dangereusement. L'officier en second l'a gratifié, dès le lendemain, d'un sermon en trois points qui a eu l'effet souhaité : les visites suivantes se sont déroulées sans incident.

Morin est parisien. Eh ! oui, il y a des Terre-Neuvas parisiens ! Solide, athlétique même, il a en plus un don d'observation remarquable. Malgré sa jeunesse, il connaît les particularités de chaque chalutier.

L'officier de quart, la jumelle aux yeux, examine un bateau à l'horizon, en cherchant à l'identifier.

Morin, les mains dans les poches, est sur l'aileron tribord ; sans même ciller, il annonce :

– C'est le Minerva.

Et c'est toujours vrai. Cet homme est un vivant carnet de silhouettes.

Il y a sur *L'Aventure* un carnet de silhouettes de chalutiers. A première vue, ils semblent tous pareils, mais on les reconnaît à des détails. Les uns n'ont qu'un mât, d'autres deux ; la cheminée dépasse nettement la passerelle, ou s'arrête au ras. Le *Saturnia* a un mât avant portique. Le Vikings a une grosse pièce de fer en losange dans son mât.

Le carnet a codifié tout cela. Chaque bateau a un numéro, octroyé par nous. Le premier chiffre indique le nombre de mâts, le deuxième, la hauteur de la passerelle, le troisième, la couleur de la coque, le quatrième, les détails du gréement, etc. ...

A la jumelle, on regarde tous ces détails, et on écrit 1, 2, 3, 4, 6,. On se lance dans le carnet pour annoncer triomphalement : *Jacques-Cœur*.

Morin, lui, n'a pas besoin de tout cela. Il a leur physionomie dans la mémoire, et, d'un coup d'œil, il reconnaît l'intéressé ;

Leprévost, l'autre Terre-Neuva, annonce aussi, avec la même assurance, le nom des bateaux aperçus. Seulement, pour lui, en général, c'est faux.

Il n'est pas de gens plus dissemblables. Morin cherche toujours le pourquoi des choses ; il connaît la faune marine et aérienne des bancs. Quand Perrier rapporte de curieux animaux de fond qu'il a trouvés dans les filets, Morin sait le nom, les mœurs de la bête. Quand par hasard il l'ignore, il s'en va sans répondre, très vexé.

Pour Leprévost, c'est beaucoup plus simple :

– C'est une saloperie ; il y en a des tas comme cela.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Il a même triomphé au Groenland.

On avait pêché un hideux animal, un poisson gris-souris, visqueux, flasque, de 40 centimètres de long environ, mais aussi haut. Le dos formait une espèce de crête épaisse. Posé sur le pont, il écrasait son ventre comme un fer à repasser et faisait tourner des yeux globuleux au-dessus d'une bouche dégoûtée, aux lèvres épaisses. Vu de face, il avait l'aspect d'une figure humaine monstrueuse.

En somme, un poisson affreux et même un peu répugnant.

Leprévost l'a exécuté en une phrase :

– C'est une souris ; c'est dégueulasse ; c'est pas bon à manger.

On l'a cru sans peine, et la souris a repassé par-dessus bord... après avoir été photographiée.

Mutel est placide, toujours souriant ; il remplit au carré les fonctions d'aide maître d'hôtel ; il trouve que c'est la bonne vie. Mais, quand on lui demande ce qu'il va faire quand il aura terminé son service :

– La pêche...

Entassés dans les postes, ballottés par les mêmes houles, ayant les mêmes joies et les mêmes peines, tous, à tous les grades sont attelés à une même tâche : mener *L'Aventure* à travers les brumes et les mauvais temps, sans défaillance, pour qu'elle accomplisse sa mission.

C'est cela, un équipage.

LES CHALUTIERS

LES CHALUTIERS

Ce sont surtout – je devrais même dire : ce sont uniquement – des chalutiers qui pêchent à Terre-Neuve, car le dernier voilier français a été désarmé à son retour de campagne 1951.

Les chalutiers, leur nom l'indique, sont des bâtiments qui pêchent en traînant sur le fond un filet appelé chalut. Il en est de tout petits, en bois, montés par sept ou huit hommes, et qui travaillent sur les côtes de France. Il en est de grands, de très grands même, qui pêchent en haute mer, et, parmi eux, ceux des bancs. C'est ce que les Fécampoïses appellent « le Grand Métier ».

Ils ne sont pas tous pareils, tant s'en faut. De relativement petits, comme l'Hourtin, portent moins de 500 tonnes, et d'autres énormes comme le Jutland, portent plus de 1.500 tonnes.

Pourquoi cette différence ? Eh bien ! certains bateaux partent au mois de février et rentrent fin novembre. Pendant ce temps, ils ont rempli leurs cales deux ou trois fois et sont rentrés en France pour livrer leur pêche. D'autres, au contraire, sont partis plus tard et rentrés plus tôt. Les premiers sont des bateaux de deux ou trois campagnes ; les autres, des bateaux d'une campagne.

En mettant en balance d'une part les dépenses de ces voyages répétés, d'autre part les frais moins grands des petits chalutiers et la possibilité de vendre quand les cours sont au plus haut, les armateurs accordent leur préférence à tel ou tel type. Je me garderai bien d'essayer de trancher cette importante discussion sur laquelle chaque capitaine a une opinion bien ferme... et basée sur le résultat de la dernière campagne.

Mais, quelle que soit leur taille, les chalutiers sont construits suivant le même schéma. A l'arrière, la machine, au-dessus de laquelle se trouvent, autour de la cheminée, les logements des officiers et du capitaine, le carré, l'infirmerie ; tout ceci constitue un bloc, dont la passerelle et le poste radio occupent l'avant.

La passerelle surplombe ainsi le pont, très vaste, comprenant, de l'arrière à l'avant, les treuils de pêche et les parcs où l'on travaille le poisson. A l'avant du pont, se dresse le gaillard ; sous le gaillard, les logements de l'équipage et quelques magasins : cambuse, cale à filins, etc. ...

Sous le pont, les cales à poisson, pleines de sel au départ et pleines (si tout va bien) de poisson salé au retour.

N'allez pas vous imaginer surtout que ces installations sont misérables. De plus en plus, sur les nouveaux bateaux, on cherche à donner le maximum de confort à ces hommes qui mènent une vie très dure.

Car, si l'on ne peut comparer les voiliers d'autrefois aux chalutiers d'aujourd'hui, du point de vue du confort, de la nourriture ou même du danger, il y a un point sur lequel l'avantage reste aux voiliers. Quand le temps est mauvais, ils ne peuvent mettre à l'eau leurs doris, et c'est un jour de repos, de repos un peu cahotant, mais on finit par s'y habituer. Sur les grands chalutiers, au contraire, il faut vraiment qu'il fasse mauvais pour arrêter la pêche et prendre la cape, debout à la mer, à petite allure.

Cela arrive quelques rares jours par an ; et lorsque le capitaine s'est résigné à prendre cette décision, tout le monde, sauf quelques hommes de quart, se couche et dort, dort...

Voilà pourquoi sur les chalutiers, le travail est plus soutenu et plus épuisant que sur les voiliers. Comme compensation, ils ont des postes d'équipage spacieux et clairs. Il y a deux ou trois postes, cela dépend des armateurs. Le capitaine Fernando, doyen des capitaines des bancs, préfère les trois postes.

Vous comprenez, il y a à bord trois sections : une au travail, une au repos, l'autre en renfort ; c'est-à-dire que, si la pêche donne bien, elle est aussi au travail. Mais quand une section se repose, les hommes dorment sans être dérangés par les allées et venues.

D'autres capitaines, au contraire, disent :

– Moi, je préfère le service par bordées ; jamais deux tiers de l'équipage au travail. Si je n'ai pas besoin de la moitié de mon monde, je dédouble la bordée. Deux postes me suffisent.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Différence donc, mais je n'ai pas l'intention d'arbitrer cette discussion, pas plus que celle des 1, 2 ou 3 campagnes. Je ne veux pas apprendre la pêche aux capitaines.

A côté des postes d'équipage, les réfectoires, les lavabos et salles de douches, avec eau chaude, sur les bâtiments modernes ; il y a même, sur certains d'entre eux, un local à cirés. Les hommes peuvent y enlever leurs vêtements trempés et garder le poste au sec.

Quant aux officiers, ils ont des chambres à une ou deux couchettes, aux environs du carré, et sont certainement mieux lotis que ceux de L'Aventure, de ce point de vue. Ils sont assez nombreux. Il y a le second capitaine, le radio, le chef mécanicien et ses adjoints, les lieutenants. Ceux-ci ont leur spécialité, en général : chef saleur, chef ramendeur, chef trancheur. Personnages importants comme on le verra.

Voici donc cette soixantaine d'hommes à bord d'un chalutier sur les bancs de Terre-Neuve. On vient de virer un trait de chalut ; il a été vérifié réparé. On recommence.

– Hors cul.

Et le chalut est passé par-dessus la lisse. Je vais essayer de vous décrire l'opération, en vous épargnant une avalanche de termes techniques, dans laquelle vous vous perdriez sûrement ! Et puis, confidentiellement, je ne suis pas absolument certain de les employer correctement. Ce n'est pas si simple, d'ailleurs, car un même filin peut s'appeler, d'un bateau à l'autre, un « parpaillot » ou un « biribi ». Bien sûr, si vous employez un mot pour un autre, on vous comprend, mais ce n'est quand même pas très poli ... que de parler malouin sur un bateau fécampois !

Imaginez donc une espèce de grand sac, en filet, naturellement, qui va en se rétrécissant vers le fond. Ce fond est fermé par un coulisseau. La partie inférieure en est tapissée de peaux de vaches : il ne convient pas de laisser les mailles du filet s'user au frottement sur le fond, lorsqu'il est plein de poissons.

La gueule du filet est élargie par des ailes, qui augmentent la surface qu'il balaye. La partie basse de cette gueule est alourdie par des masses de fer qui s'appellent des diabolos... probablement parce qu'elles ont exactement la forme inverse des jouets de ce nom, à l'honneur en 1900 : ils sont plus larges au milieu qu'aux bouts. Ces boules roulent sur le fond et doivent « avaler » les menus obstacles. La partie supérieure est maintenue en l'air par des flotteurs.

Les ailes sont tenues ouvertes par des panneaux de bois, traînés par le chalutier qui tendent à s'écarter sous l'effet de la vitesse. Vous voyez donc ce chalut, roulant sur le fond, gueule ouverte vers le haut par les flotteurs, vers les côtés des panneaux, et traîné par les deux brins.

Voici maintenant comment on réalise l'opération : le chalut est à l'eau et flotte doucement, la gueule appliquée le long de la coque à tribord, l'aile de droite sur l'avant.

« Filez l'avant. » On laisse filer le brin de l'avant, le chalutier à petite vitesse, barre à droite, pour éviter d'envoyer le chalut dans son hélice.

« Filez les deux. » On file les deux brins. Puis on fixe le panneau de l'avant qui était accroché à une potence située à l'avant du pont. Quand elle arrive au niveau du panneau arrière, placé à une deuxième potence, un peu sur l'arrière de la passerelle, on fixe celui-ci à l'autre brin. On file « les deux » et l'on stoppe.

Car si le panneau de bâbord venait heurter l'hélice en marche, cela ferait du dégât.

Bon, les panneaux ont passé l'arrière.

« En avant », et l'on file les deux brins jusqu'aux « marques ». Suivant la profondeur du fond relevée au sondeur enregistreur à ultrasons et sa nature plus ou moins rugueuse, on règle à 100, 150, 200 mètres ou même plus. L'opération est surveillée de la passerelle par le capitaine ou son second. C'est sérieux.

C'est fait, maintenant ; les deux brins sont à leurs marques, s'écartant bien ; le chalut doit avoir, au fond une position correcte.

On vient un peu à gauche ; à l'aide d'une pièce montée sur un fil d'acier, on rapproche les deux brins ensemble, de l'arrière et on les enferme dans une mâchoire de fer, le « chien ».

On est en pêche.

Ce n'est pas sorcier, n'est-ce pas ?

LES CHALUTIERS

Bien sûr, mais il faut savoir régler son filet, suivant le fond, plus ou moins ouvert, et, pour cela, agir sur les éléments qui le composent. Deux bâtiments passent au même endroit pendant le même temps, avec des chaluts différemment réglés. L'un ramène dix tonnes de poisson, l'autre, une tonne. C'est que la pêche est métier qui demande des connaissances et de l'expérience...

On va traîner ainsi le chalut pendant un temps variable, mais qui est en général de l'ordre de une heure et demie à deux heures ; on a vu des « traits » exceptionnels de dix minutes dans des eaux très poissonneuses. Et là le vieil adage maritime : « Trop fort n'a jamais manqué », n'est pas de mise.

Si on ramène trop de poisson, c'est le désastre ; les morues se gonflent en remontant des grands fonds en surface, l'air qui remplit leur vessie natatoire se dilate ; le filet crève.

Et la pêche miraculeuse s'en va à la dérive. Il faut s'arrêter à temps.

Il peut y avoir des incidents. Un bruit aigu désagréable : ce sont les freins des treuils qui cèdent « du mou », quoique serrés. Le capitaine bondit. On file les brins, on stoppe, on manœuvre. Le chalut a, au fond, accroché quelque chose, roche ou épave. Il s'agit de le dégager sans le déchirer. Laissez faire le capitaine ; il a l'habitude et c'est de son talent que dépend la remontée du trait... ou la déchirure du chalut, si même les brins ne sont pas cassés et le chalut perdu.

Il y en a d'autres à bord, bien entendu ; mais le temps mis à habiller le suivant (le gréer, disent les marins), à le filer, est bien perdu, et un chalut vaut plusieurs centaines de milliers de francs.

Cette fois-ci tout a bien marché. C'est l'heure de relever le filet, de virer.

« Bâbord la barre. »

Les règlements de la Marine marchande sont formels. On doit dire « à gauche ». Il ne faudrait pas faire de confusion avec les machines : « A gauche 30 » veut dire que la barre doit faire 30 degrés avec l'axe du navire. « Bâbord 30 » veut dire « réglez la machine bâbord à 30 tours ». Mais les chalutiers n'ont qu'une hélice et l'on continue à dire bâbord ou tribord. On se comprend, et c'est l'essentiel.

Le bateau vient à gauche, les filins se tassent au fond du chien. On l'ouvre. Les deux brins libérés.

« Tribord la barre. »

Le chalutier tourne pour offrir au vent son flanc tribord de manière que, quand il sera stoppé, la dérive due au vent ne le fasse pas passer sur le chalut, qui serait alors hissé en frottant sur la quille et probablement déchiré. On vire les brins.

Voici les planches. On accroche celle de l'arrière à sa potence, puis celle de l'avant. On est stoppé, on vire encore.

C'est le moment de l'émotion... A tribord, la mer verdit... « le cochon », le flotteur qui soulève le « cul » du chalut, saute hors de l'eau. Voici la poche même du chalut, pleine de poisson.

« Au moins six pales ! » dit le capitaine avec un sourire de satisfaction.

Le filet est le long de la coque. On hisse la gueule à bord, ce qui est un moyen sûr de le fermer ; on « sacque », c'est-à-dire que l'on hisse sur le pont tout ce qui n'est pas chargé de poisson. Un filin coulissant isole le cul du chalut, en prenant près d'une tonne de morues. On le hisse au mât de pêche et voilà cette poche au-dessus du pont, à tribord.

Un homme enlève la coulisse de fond, dont je parlais tout à l'heure ; le poisson glisse d'un coup à côté de lui ... sur lui quelquefois ! Il referme la coulisse. On remet le cul à l'eau. On recommence jusqu'à ce que toute la pêche soit sur le pont.

Chaque opération s'appelle une pale. Un trait de quatre pales est très honnête. Dix à douze pales sont rares. Plus... attention à ne pas crever le filet !

Le voilà presque entièrement sur le pont, maintenant ; les ramendeurs s'affairent. Ce sont les hommes chargés de raccommoder le filet. Il est rare qu'un trait se fasse sans avaries aucune. Même dans les bons fonds, il y a un fil ou deux de cassé (un fil gros comme le petit doigt). On le répare immédiatement.

Si c'est plus grave, le chef ramendeur ayant préparé des pièces, on pose un morceau tout prêt, comme un fond à la culotte d'un écolier.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Il arrive que ce soit vraiment catastrophique. On dégrée le chalut, on en met un autre ; le malade sera soigné pendant le ou les traits suivants.

« Hors cul. » Pas de temps à perdre : on recommence.

Bien entendu, il n'est pas question de soigner l'aspect extérieur et les chalutiers que nous voyons au pardon des Terre-Neuvas, à Fécamp ou à Saint-Malo, tout pimpants sous une couche de peinture fraîche, ne sont plus du tout les mêmes sur les bancs. A tribord surtout, où les diabolos et les planches ont raclé la coque et où la rouille apparaît.

A tribord, car les bateaux traînent presque toujours de ce côté ; ils ont des potences des deux bords et pourraient très bien avoir le chalut à bâbord, mais ils préfèrent s'en tenir à leurs habitudes. Ce n'est pas là l'effet d'une coutume solidement ancrée : ils n'ont qu'une hélice, dont la pale immergée travaille mieux que l'autre. En marche avant, cela a peu d'importance, l'hélice lançant les filets d'eau sur le gouvernail, l'action de celui-ci est prépondérante. En marche arrière, il n'en est plus de même et l'arrière du bateau vient irrésistiblement sur bâbord, s'écartant du chalut s'il est à bâbord, tombant sur lui s'il est à tribord. Voilà la raison de cette uniformité d'apparence routinière.

Les capitaines sont d'ailleurs des hommes à l'œil vif, prompts à voir ce que font les camarades, et à adopter toute innovation qui leur paraît intéressante. Ils doivent être à la fois pêcheurs, marins, directeurs d'usine. Pêcheurs, ils doivent sentir le poisson, savoir où il se trouve et à quel moment il se repose au fond, par quelle profondeur il se tient, et, quand il disparaît, où il est allé ; marins, ils doivent manœuvrer leur bateau pour que la mise à l'eau du filet et son relevage se fassent sans incidents ; ils choisissent leur filet suivant la nature du fond et le règlent avec soin ; usiniers, ils organisent leur travail de manière à obtenir le meilleur rendement.

– Voyez, commandant, cela ne me sert à rien de faire des traits de dix pales, si mon pont n'est pas dégagé au trait suivant. Le poisson s'entasse ; les hommes se découragent de n'en pas venir à bout, et, au total, à la fin de la journée, j'en ai mis moins en cale que si j'avais fait régulièrement un trait de quatre ou cinq pales, juste fini de travailler à l'arrivée du suivant.

Evidemment, c'est le problème du travail à la chaîne qui se pose pour eux.

Mais ces beaux bateaux, ces usines flottantes, ne sont pas à l'abri des tragédies ; la mer assène parfois des coups brutaux et imprévus.

Le *Duguay-Trouin* se rendait, après avoir livré la pêche de sa première campagne, de France au Groenland ; le capitaine Recher se trouvait sur le pont avec son second, son neveu qui avait son âge ; ils avaient été élevés ensemble. Mer houleuse, mais maniable. Pas de gros paquets de mer sur le pont, où l'on travaille à préparer les filets. Tout à coup, une vague lourde et haute embarque et balaise les hommes. Ils sont retenus, plus ou moins assommés, par la lisse. Quand le capitaine se relève, il s'aperçoit que son second a passé par-dessus bord.

Il ne peut être repêché malgré tous les efforts.

Le bateau lui-même, si moderne qu'il soit, n'est pas à l'abri d'un accident : le 24 mai 1951, le *Jacques-Cœur* et le *Ginette-Le-Borgne* s'abordaient dans la brume. Le *Ginette-Le-Borgne* coulait en quelques minutes ; douze hommes trouvaient la mort dans ce naufrage.

NAUFRAGE

NAUFRAGE

24 mai 1951. Saint-Jean de Terre-Neuve.

Nous sommes arrivés hier soir pour déposer à l'hôpital deux pêcheurs assez gravement malades.

J'ai prévenu les chalutiers de cette escale imprévue, et trois d'entre eux m'ont demandé de leur rapporter diverses choses : le courrier, bien sûr ; une pièce de machine ; l'un voudrait quelques sacs de pommes de terre.

C'est facile à rassembler, mais il subsiste un point noir : notre émetteur de radio est tombé en avarie. En y travaillant toute la nuit, il est prêt au matin.

J'ai décidé d'appareiller vers 7 heures 30 ; il n'y a pas de temps à perdre, puisque notre escale officielle dans cette même ville est prévue pour le 26. Escale officielle, cela veut dire visites, réceptions, qui sont préparées par le consul ou la Marine canadienne, et dont il ne saurait être question de troubler l'ordonnance par un retard intempestif.

D'après nos renseignements, les pêcheurs sont près du banc Woolfall, à trois heures de route à peine de Saint-Jean. Nous pourrons donc travailler dès aujourd'hui.

A 7 heures 30, *L'Aventure* appareille. Le temps est clair, le vent moyen.

Dès que nous sortons de l'étroite passe qui conduit au port de Saint-Jean, je vois une bande cotonneuse à deux ou trois milles de nous.

– Radar en marche.

Dans vingt minutes, nous serons dans la brume, comme il ne nous arrive que trop souvent.

Nous approchons de la lisière ; je vois émerger les deux mâts d'un cargo qui siffle éperdument, sans soupçonner qu'à 500 mètres à peine de lui se trouve la fin de sa cécité.

Nous sommes dans le coton ; un coup d'œil à l'écran radar : tout est net devant nous.

J'envoie alors un message pour les chalutiers :

« Je sors de Saint-Jean ; quelqu'un a-t-il besoin de médecin ? »

L'avalanche des réponses s'abat sur la passerelle. L'officier des pêches pique sur la carte la position des bateaux et j'établis l'itinéraire.

Le plus proche de nous est le *Magdalena*, qui a deux malades ; en route sur celui-là. Je trace ensuite une ligne brisée passant sur les bâtiments qui ont demandé à nous voir.

Il y en a beaucoup : *Magdalena*, *Minerva*, *Jacques-Cœur*, *Capitaine-Pleven*, *Bassilour*, *Pierre-Vidal*, *Lieutenant-René-Guillon*, *Colonel-Pleven*, *Président-Houduce*.

Je mesure la route à faire : même sans perdre de temps, ce sera juste ...

– 130 tours, les machines.

130 tours, cela fait 14 nœuds. Nous n'avons pour économiser le mazout, qu'une chaudière en marche et c'est presque la vitesse maximum que nous pouvons donner dans cette situation.

Les chalutiers sont plus au sud que je n'avais pensé : pour pouvoir les visiter tous, il faut que nous ayons fini de communiquer avec le groupe le plus nord avant la nuit.

Ensuite, je ferai route sur le *René-Guillon*, que je rencontrerai demain à l'aube, et je remonterai, par l'ouest, vers Saint-Jean.

Cela doit pouvoir aller.

A deux heures de l'après-midi, un tache sur l'écran radar : c'est sans doute le *Magdalena*.

– Faites route au 120.

– A gauche 15, dit l'officier de quart.

Puis :

– Zéro ... comme ça ... gouvernez au 120.

Je prends le chronographe.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– Distance ?

– 15.000 yards (Notre radar est anglais et, par conséquent, gradué en yards.)

J'attends cinq minutes :

– Distance ?

– 13.200 yards.

En cinq minutes, nous nous sommes rapprochés de 1.800 yards, un peu moins d'un mille marin. Notre vitesse par rapport au chalutier est donc de presque 12 nœuds. Comme nous en marchons 14, c'est qu'il s'éloigne de nous.

Nous avons le cap sur lui au 120 ; il est maintenant au 118, un peu plus à gauche : nous sommes par bâbord arrière à lui.

« *Magdalena de Aventure*. – Je suis à six milles de vous et je vous vois au radar. Quand comptez-vous virer ? »

« *Aventure de Magdalena*. – Je vire tout de suite. «

Effectivement, la distance diminue plus vite.

4.000 yards :

– 100 tours, les machines !

2.000 yards : on entend son sifflet ... Deux coups : il est stoppé.

1.500 yards... 1.000 yards ... 800 yards :

– En avant lente ; un veilleur sur l'étrave.

400 yards :

– Stoppez.

– Echo à moins de 300 yards.

On ne peut plus mesurer la distance.

Le veilleur tend le bras.

– Le voilà, un tout petit peu par bâbord.

– A gauche 25.

Oui, je le vois aussi, il est à moins de 150 mètres.

– En arrière lente, stoppez.

Nous sommes à cent mètres de lui.

– Doris à l'eau.

Le scénario habituel se déroule. Les malades viennent à la visite ; il y en avait deux de prévus : ils sont cinq. Les dorissiers du *Magdalena* vont à la coopérative. Echange de courrier. Ça traîne un peu.

– Faites activer à la coopérative, nous sommes pressés.

Le téléphone de la plage arrière annonce :

– Le doris du *Magdalena* a poussé ; le nôtre est hissé et saisi.

– Avant demi, à droite 25.

– Avant normale.

– Zéro la barre, route au 210.

– Réglez les machines à 130 tours.

– Signalez au *Minerva* que nous faisons maintenant route sur lui. Nous y serons vers 19 heures.

Il est 16 heures.

A 17 heures, la sonnette de la radio crépite.

NAUFRAGE

« *Aventure de Jacques-Cœur*. – je suis par 4545 nord et 5210 ouest, je fais route vers la France, mais j'ai un malade que je voudrais montrer au médecin. Je vais aller près du *Minerva*. Respectueuses salutations. – Recher. »

Bon, cela fera deux d'un coup.

J'ai demandé au capitaine Fernando, dont la bonhomie souriante n'exclut pas une autorité qu'il doit à son ancienneté sur les bancs, de réunir près de lui le *Basilour* et le *Pierre-Vidal*. S'il y parvient, nous tiendrons le programme que nous nous sommes tracé.

17 h. 52, un coup de sonnette ; le timonier se penche sur le porte-voix de la radio.

– ... S.O.S. ? Mais de qui ?

Je bondis et le pousse.

– Ici, le commandant. Qu'est-ce qu'il y a ?

C'est manipulé vite et on lit mal commandant. Je comprends ... abordage ... *Jacques-Cœur*... *Ginette-Le-Borgne*... S.O.S.. Je crois que c'est le *Minerva* qui parle.

Je reviens sur la passerelle et prends le téléphone :

– Donnez tout ce que vous pouvez. Allumez la deuxième chaudière. Dites à l'officier mécanicien de monter sur la passerelle.

– Veilleur ! ... L'officier en second et le médecin !

Voici l'officier mécanicien, l'officier des équipages. Paul, calme et silencieux comme toujours.

– Un abordage, Paul, et un S.O.S. A deux chaudières et tant que ça peut ! Le plus tôt possible.

– Bien commandant.

« Dring » ... la radio.

– C'est bien cela, commandant. Le *Minerva* signale que le *Jacques-Cœur* et le *Ginette-Le-Borgne* se sont abordés. Le *Ginette* a coulé. On est en trafic de détresse.

Trafic de détresse : sur 600 mètres, beaucoup de radios parlent, parlent, Mais, pendant six minutes par heure, de 15 à 18, de 45 à 48, tout le monde se tait et écoute. Si à ce moment, ou à un autre, les trois lettres sinistres : S.O.S., ont été lancées, seules les communications relatives à l'accident sont autorisées ; C'est le trafic de détresse ; Le bateau qui l'a déclenché le fait durer jusqu'à ce que tout soit arrangé... ou devenu inutile.

– On est à 138 tours, signale la machine.

Avec une chaudière, c'est un tour de force. Tout le monde y met du sien. Plus de plaisanteries, plus de sourires. Il y a des hommes, des marins comme nous, des Français comme nous, dont la vie est en danger.

Les messages d'abord :

« *Minerva*, *Jacques-Cœur*, de *Aventure*. – Je fais route vers vous à vitesse maximum. »

Je rends compte aussi à Marine-Paris, sur une autre longueur d'onde. La Jeanne-d'Arc, qui est au milieu de l'Atlantique, sert de relais.

Et nous nous préparons à aider de notre mieux le bâtiment qui en aura besoin.

Le médecin prépare son matériel.

L'officier en second fait disposer les pompes, les manches : il faudra peut-être pomper.

– Disposez le doris et la vedette pour les mettre à l'eau d'abord ; on affalera les autres embarcations si nécessaire.

18 h. 40. La machine annonce que la deuxième chaudière est en communication et que nous marchons à 17 nœuds. Cette opération a été réalisée en moins de trois quarts d'heure, temps record.

Nous avons réussi à prendre contact avec le *Jacques-Cœur* qui s'est fait relever au gonio par le cap Race. Comme nous le relevons nous-mêmes, nous avons sa position approximative. Il est plus près que nous le pensions. Tant mieux.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

« *Jacques-Cœur de Aventure*. – Vers vous à 18 nœuds. Nous pensons y être vers 22 h. 45 G.M.T. »

22 h. 45 G.M.T., c'est-à-dire 19 h. 45 de l'heure de Terre-Neuve, en retard de trois heures sur celle de Greenwich.

« *Aventure de Jacques-Cœur*. – faites attention en approchant ; il y a des baleinières à la mer et des hommes qui crient. »

Puis :

« Faites vite, commandant : ici, il y a des hommes qui ont du mal. »

Le médecin cherche à prendre contact avec le *Minerva*, par radiotéléphonie, pour ne pas encombrer l'onde de détresse. Mais cette onde est occupée par des pêcheurs portugais qui commentent l'évènement et parlent inlassablement.

– Rien à faire, dit notre radio, je ne sais même pas comment on dit : « Vos gueules ! » en portugais.

Hélas ! oui, le code Q permet en télégraphie, de dire ce que l'on veut, et d'être compris, mais quand on parle en clair, la tour de Babel renaît.

A bord de la frégate, d'ordinaire vibrante d'animation joyeuse, règne maintenant une activité silencieuse. Chacun a pleine conscience du drame qui se joue si près de nous.

Sur la passerelle, l'officier de quart et moi nous tenons chacun dans un coin, sans rien dire. Il est inutile de parler. Nous savons parfaitement ce que nous pensons.

L'aumônier est venu nous rejoindre. Immobile, il regarde l'avant. Son visage est très grave.

La brume, avec laquelle nous avons pris l'habitude de vivre, a repris brusquement son véritable aspect de rideau prêt à s'ouvrir sur une tragédie, hélas ! très réelle.

Il nous semble qu'il fait soudain plus froid.

J'ai hâte d'arriver, pour chasser dans l'action le poids qui me pèse sur le cœur. Je me dirige vers l'écran radar et reste là, les yeux fixés sur le pinceau lumineux qui tourne régulièrement.

19 h. 15. Une tache, puis deux, sur l'écran. Vraisemblablement, le *Jacques-Cœur*, puis le *Minerva*, qui l'a rallié.

19 h. 30. Un des bateaux est immobile. Ce doit être le *Jacques-Cœur*. L'autre tourne autour de lui. Le *Minerva* cherche sans doute les rescapés.

– Sifflez à partir de 2.500 yards.

3.000 yards. Nous savons où se trouvent les deux chalutiers, tout le monde écoute. Rien ; la brume épaisse étouffe tous les bruits.

Dans un coin de la passerelle, l'aumônier se tient silencieux : il connaît tous ces hommes, leurs familles. Il imagine la tristesse, les deuils, la gêne...

2.000 yards... rien. Pourtant, chacun a l'oreille tendue.

– 110 tours.

1.600 yards.

– J'en entends un, dit un veilleur.

Oui, ouaté, à peine perceptible, un coup de sifflet, puis un deuxième.

C'est le *Jacques-Cœur*, stoppé.

Puis un autre plus clair : le *Minerva*, en avant.

1.000 yards :

– En avant lente.

Nous sifflons aussi, pour indiquer notre arrivée.

400 yards :

L'Aventure court sur son erre.

19 h. 40 :

NAUFRAGE

– On le voit.

A cent mètres de nous, le *Jacques-Cœur* flotte droit, L'étrave aplatie, mais il ne paraît pas avoir d'avaries graves.

Aux dernières lueurs du jour qui s'assombrit, on distingue sur son pont, le long de la lisse, des silhouettes tournées vers nous.

Un silence étrange règne sur le bateau blessé.

– Arrière lente... Stoppez... Doris à l'eau... Vedette à l'eau.

Le doris pousse aussitôt avec le médecin, l'infirmier et leur matériel. L'officier des pêches les accompagne. Dans la vedette, l'officier en second embarque avec le second maître fourrier et une machine à écrire : il faut, le plus tôt possible, ouvrir l'enquête de police judiciaire ; cet abordage, où il y a eu perte de bâtiment, aura son épilogue devant un tribunal maritime. Ce tribunal doit être éclairé ; c'est notre rôle aussi.

– Monsieur l'aumônier, voulez-vous aller sur le *Jacques-Cœur* ?

– Je n'osais pas vous le demander encore, commandant.

Un message à Paris, maintenant, pour dire que nous sommes sur les lieux.

L'enseigne de vaisseau Perrier revient.

– Ils se sont abordés dans la brume, ayant entendu les sifflets trop tard. Le *Ginette-Le-Borgne* a coulé en quelques minutes. Il y a dix disparus et trois hommes mal en point sur le *Jacques-Cœur*.

Un temps, puis Perrier ajoute :

– Parmi les disparus, il y a le mousse, un petit gars solide, râblé, souriant et sympathique, que j'avais remarqué à ma précédente visite. Pauvre gosse !

Disparu depuis deux heures, dans de l'eau à deux degrés. Il n'y a aucun espoir, malgré le *Minerva* qui tourne toujours.

De temps en temps, il stoppe pour reconnaître une épave qui flotte sur l'eau sombre. C'est un baril, une planche, une bouée, mais l'attente anxieuse de retrouver un homme est toujours déçue.

A mesure que les minutes passent, l'espoir s'amenuise de retrouver même un cadavre flottant sur l'eau.

Transis par le froid, les hommes ont coulé. Les corps descendent maintenant lentement vers le fond, où ils vont reposer à côté de leur bateau, liés à lui dans le malheur comme ils l'ont été dans les jours heureux.

J'apprends que, au moment de l'abordage, se trouvaient sur la passerelle du *Ginette-Le-Borgne*, le capitaine, le second et le patron de pêche du bâtiment. Le *Jacques-Cœur* les a recueillis et va faire route vers la France avec les rescapés.

– Non !

Il ne faut pas que, pendant les huit jours, les états-majors des deux navires restent ensemble, à ressasser cette aventure. Le juge d'instruction ne débrouillera plus rien.

Je donne l'ordre à ces trois officiers de passer sur *L'Aventure* ; ils viennent immédiatement.

La nuit tombe ; pas un bruit autre que les coups de sifflet des bâtiments : deux coups pour *L'Aventure* et le *Ginette-Le-Borgne*, un coup pour le *Minerva*.

Puis deux coups pour le *Minerva*, qui est venu près de nous, abandonnant les recherches. Il y a deux heures que la limite des espoirs les plus fous est dépassée.

Un par un, les officiers de *L'Aventure* rentrent. Paul me dit que le *Jacques-Cœur* n'a que des avaries légères, colmatées par du ciment à prise rapide. Il peut faire route vers la France.

Le médecin vous fait dire qu'il a ranimé un des hommes, un jeune de dix-huit ans. Les autres ... il n'y a plus d'espoir. Il demande à les ramener à bord.

– Entendu.

La vedette rentre, elle rapporte le rescapé, qui devra rester quelques jours sous surveillance médicale, et les corps des deux marins.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

J' ai la liste des disparus et je la fais transmettre à Paris.

– Pavillon en berne.

Notre projecteur de passerelle éclaire le pavillon qui, lentement, descend jusqu' à mi-drissse.

L' Aventure et les deux chalutiers, immobiles sur la mer, semblent assister à la veillée funèbre de leur compagnon disparu.

Un heure passe ainsi.

Le *Minerva* vient près de nous pour prendre son ravitaillement : la vie continue.

Un de ses officiers monte à bord au moment où l' on transporte les corps : tous les pêcheurs se connaissent.

– Qui est-ce ?

On lui cite des noms ; il vacille et s' accroche ; une des victimes est son propre frère, qu' il croyait rescapé !

A 1 h. 20 du matin, tout est fini. Le *Jacques-Cœur* fait route vers la France, *L' Aventure* vers Saint-Jean de Terre-Neuve, le *Minerva* reprend la pêche.

– 130 tours.

Les messages : un pour l' attaché militaire à Ottawa, un pour le consul de France à Saint-Jean ; ce sont eux qui vont subir l' assaut des journalistes. Un pour les chalutiers français, pour donner la liste des victimes.

– Tâchez d' avoir le *Bois-Rosé* et le *Duguay-Trouin*.

Ces deux chalutiers sont commandés par les frères du capitaine du *Jacques-Cœur*.

Je fais transmettre à Paris la liste des disparus. Dès demain matin, dans des foyers paisibles de France, où l' on attendait patiemment le retour d' un père, d' un mari, d' un frère, des envoyés de la mairie viendront apprendre la triste nouvelle.

Pour l' instant, elles dorment tranquillement, sans se douter que le malheur les a déjà frappées.

Il nous reste encore un devoir à accomplir.

Dès que nous aurons « atterri » c' est-à-dire rectifié notre position par rapport à la terre, nous enverrons un autre signal à tous.

– Attention, par 46° 02' 8 de latitude nord, et 51° 59' 6 de longitude ouest, il y a une épave.

Une épave ! C' était hier le *Ginette-Le-Borgne*, beau chalutier, orgueil de son équipage et de ses armateurs, aujourd' hui ce n' est plus rien qu' un danger de « croche » pour les filets.

L' officier en second me rend compte maintenant des détails.

Ils étaient à peu près en route inverse. Sur le *Ginette-Le-Borgne*, en pêche, ils ont entendu, légèrement par bâbord, un coup de sifflet qui leur a paru très lointain. Le coup suivant était tout près ; ils ont mis la barre à droite et stoppé. Cela n' a pas eu le temps d' agir.

Le drame s' est déroulé très vite. Le second du *Ginette-Le-Borgne* est allé voir les cales déjà pleines d' eau. Le temps de remonter et le *Ginette* se couche lentement sur bâbord. Impossible de mettre à l' eau la baleinière de tribord. Celle de bâbord se trouve « en pendant » automatiquement. Plus de la moitié des hommes y prennent place.

Les officiers du *Ginette* sont tous restés à leur bord. Le bateau se couche, se couche ; il faut sauter à l' eau. Tout le monde s' y jette...

Et le matériel du pont, les parcs à poisson, les barriques, tombent du pont. Plusieurs hommes, assommés, coulent immédiatement.

Le *Jacques-Cœur* a mis ses embarcations à l' eau. Elles se hâtent. Les pêcheurs ragent d' impuissance. Pendant qu' ils hissent à bord un homme engourdi par le froid, à cinq mètres, un autre perd connaissance et coule lentement... En voici encore un à dix mètres, dont on ne voit plus qu' une main.

– Souque, les gars.

NAUFRAGE

Plus rien, mais un des marins a glissé son aviron sous le corps et d'un coup de poignet le ramène près de la surface. La tête affleure presque.

– Croche dans les cheveux.

Il est à bord. C'est lui qui sera ranimé et ramené sur *L'Aventure*.

Au bout de dix minutes, c'est fini. Dans l'eau glaciale, à deux degrés, l'homme ne résiste pas longtemps.

L'Aventure est en route pour Saint-Jean. Je descends au carré voir les rescapés.

Le capitaine Le Can est une vieille connaissance : il était second maître pilote de la flotte à bord du sous-marin Casabianca, dont j'étais l'officier en second, lorsqu'en décembre 1939 nous assurons l'escorte des convois, dans ces mêmes parages, du Canada en Europe.

Il est très soucieux ; le sentiment de sa responsabilité lui pèse, non qu'il ait commis une faute, mais il est dans une situation fautive : le *Ginette-Le-Borgne* avait un patron de pêche et un « capitaine porteur ».

Le patron de pêche est l'homme d'expérience, le pêcheur qui a fait ses preuves et qui, pour l'armateur, a du rendement. En l'espèce, Emile Friboulet est un homme solide, intelligent, et qui, une année, a rapporté plus de 3.000 tonnes de morue en trois voyages : record de France. Pourtant, il n'a pas de brevet pour commander à Terre-Neuve. Il a sûrement les capacités nécessaires pour le préparer et le passer. Mais il faudrait perdre une campagne..

– Et puis, entre nous, il n'y a pas un peu d'orgueil, là-dedans ? lui ai-je demandé un jour. Moi, Emile Friboulet, qui ai commandé en Islande, qui ai le *Ginette* depuis le début, aller comme un écolier devant ses messieurs...

Friboulet se défend, mais mollement ; il y a de cela aussi.

De sorte qu'il faut une couverture, un capitaine qui a son brevet et figure à ce titre sur le rôle. C'est Le Can. Mais c'est le patron de pêche qui embauche l'équipage qui décide de l'endroit où l'on ira, comment on pêchera, qui manœuvre, qui commande vraiment.

Situation anormale, que l'administration de l'Inscription Maritime réprovoque et voudrait voir disparaître.

Je rentre chez moi et je commence mon rapport. Dès l'arrivée à Terre-Neuve, il faudra l'expédier.

Il ne m'appartient pas de juger, et je me borne à transmettre les témoignages que l'officier de police judiciaire a recueillis.

Mais il est consolant de constater que, d'après ces témoignages, les officiers du *Ginette-Le-Borgne* sont restés à leur bord jusqu'au dernier moment et que le bâtiment les a quittés plus qu'ils ne l'ont quitté.

La tradition maritime, qui l'exige, est la même dans toute la Marine, nationale ou marchande.

A l'aube, je monte sur la passerelle. Nous approchons, Friboulet est là. Il a demandé en bas :
Combien marchons-nous ?

– 14 nœuds.

– 14 nœuds ? Et on ne siffle pas ?

– Mais non, il n'y a personne. On le sait au radar.

Il est venu voir l'écran radar et y contemple la côte. Il ne dit pas un mot, mais quand, deux mois après, il reviendra sur les bancs sur le *Saturnia*, il me montrera avec satisfaction son radar flamboyant neuf !

Les passes de Saint-Jean. A un mille de l'entrée, nous retrouvons la zone claire que nous avons vue hier matin. Hier matin ! Il nous semble que c'est à une autre époque.

M. Bonnave, consul de France, Monte à bord.

– Vous m'avez donné une rude émotion : la radio canadienne a annoncé que c'était vous qui aviez abordé et coulé un chalutier. J'ai dit que ce n'était pas possible.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– Très flatté de cette confiance. Merci !

– J'ai quand même été soulagé, quand j'ai reçu votre télégramme et deviné qu'il n'en était rien.

– Deviné ?

Je suis un peu vexé : j'avais l'impression d'avoir rédigé un télégramme clair. Il me tend le message : en français, naturellement, puisque adressé à un consul de France, par un commandant de bateau français, mais, transmis par des opérateurs qui ne comprennent pas un mot de notre langue, il a pris des allures de télégramme chiffré et il faut de la bonne volonté pour comprendre ce que j'ai pu vouloir dire.

Pendant trois jours, d'ailleurs, toutes les personnes que je rencontrerai, Canadiens, Américains ou Portugais, me demanderont si c'est bien moi qui ai coulé le *Ginette-Le-Borgne*. Cela commence à m'agacer ; il y a même des gens qui n'ont pas lu le démenti du consul et qui me regardent du coin de l'œil. Ceux-là ne disent rien ; s'ils parlaient, ce serait pour me traiter d'abordeur. Il faudra des semaines pour couper les ailes à ce canard né de l'imagination d'un radio de Halifax.

Dès notre arrivée, les corps des victimes sont débarqués. Embaumés et conservés à Saint-Jean, ils seront remis à bord, fin septembre, pour être inhumés en France. Pauvre consolation pour leurs familles !

– Remettez le pavillon à bloc.

Il y a dans le port le *Président-Théodore-Tissier*, navire de recherches océanographiques de l'Office des pêches maritimes. Il est commandé par une autre vieille connaissance, le capitaine de vaisseau Thébaut, ancien officier de la Marine de guerre, qui vient à bord très vite et me glisse une enveloppe.

Son équipage a fait spontanément une collecte pour les familles des victimes. Sur *L'Aventure*, le même geste de solidarité fraternelle des gens de mer s'est accompli.

Si nous ne pouvons rien pour diminuer la douleur des familles, nous pouvons du moins atténuer leur gêne.

Les trois officiers du *Ginette-Le-Borgne* prennent l'avion pour Paris. Le jeune rescapé reste sur *L'Aventure*. Quand il sera rétabli, nous le mettrons sur le premier chalutier qui rentre en France.

Les journaux consacrent à cette tragédie de longs articles, puis tout le monde oublie, sauf les proches.

Fortune de mer ; risques du métier...

LES VOILIERS

LES VOILIERS

Le Pardon des Terre-Neuvas à Saint-Malo : plus d'une centaine de grands voiliers arborent le grand pavois ; les pavillons multicolores battent au vent et dessinent les silhouettes gracieuses.

Une animation dans toute la ville, une atmosphère de fête, marquent la veille du grand départ.

Qui n'a pas entendu parler de ces manifestations, signe d'une splendeur passée ?

Il reste en 1951 un unique représentant de cette époque, le voilier *Lieutenant-René-Guillon*, de Saint-Malo, capitaine Fréfield. Au retour de cette campagne, il sera désarmé, et ce sera la fin des voiliers français.

C'est presque une oraison funèbre que j'ai à prononcer.

Cette façade spectaculaire masquait une industrie florissante et le nombre de goélettes a toujours été important. Au milieu du seizième siècle, plus d'une centaine de navires travaillent sur les bancs de Terre-Neuve. Il y en avait plus de deux cents à la veille de la guerre de 1914.

Dès le printemps, l'armée des pêcheurs déferlait sur les ports d'armement. (Il est rare qu'ils habitent les ports mêmes ; en particulier, les Malouins sont armés par des Bretons des Côtes-du-Nord.) Les hommes apportaient leurs vêtements de mer, leur paille, leur literie, et s'installaient à bord.

Chacun avait, dans le poste avant, sa cabane : un cadre présentant l'aspect d'un lit clos, où il dormait tout habillé, avec, à côté de lui, ses objets personnels. C'était sa maison pour toute la campagne.

A la fin du pardon, les goélettes allaient mouiller en rade et y passaient une journée... indispensable pour laisser se dissiper les brumes de la fête.

Puis on hissait les voiles blanches et toute la flotte faisait route sur les bancs de Terre-Neuve. La traversée durait en moyenne trois semaines. Elle était employée à préparer le matériel de pêche, les doris avec leurs ancres et leurs avirons, les lignes.

Le tirage au sort commence ; on tire beaucoup au sort sur les voiliers. On constitue d'abord des équipes de deux hommes, le « patron de doris » et « l'avant de doris ». Chaque équipe aura son embarcation ; elles sont identiques en apparence mais, à l'usage, il se révélera que celle-ci est un peu plus maniable, moins lourde à traîner aux avirons. On tire donc au sort, seul moyen d'éviter des récriminations. En effet, quand le voilier sera mouillé sur les bancs, les doris iront poser leurs lignes, en étoile, autour de lui. Le chemin aller et retour sera facilité ou, au contraire, rendu plus ardu par le vent et le courant. Comme ces éléments sont changeants, on peut les avoir contre soi à l'aller et au retour. Les positions ne sont pas indifférentes.

On divise l'horizon en autant de quartiers qu'il y a de doris, en commençant par le nord. Et l'on tire au sort le quartier de chacun.

C'est la position de départ. Puis la roue tourne à un rythme établi d'avance. Tous les jours (quelquefois seulement toutes les semaines) chacun se décale d'un rang vers la droite.

Pourquoi toute cette complication ? C'est que les pêcheurs sont payés au nombre de morues rapportées, et c'est de leur pêche que dépendra leur salaire. Ils ont intérêt à faire de « bonnes marées ». Or, chacun, indépendamment même de l'effort à accomplir, a son idée sur l'endroit où doit être le poisson. Si sa position ne lui était pas imposée par le respect d'une règle établie par le sort, il y aurait des discussions sans fin, peut-être même des bagarres.

En général, les capitaines des voiliers n'étaient pas des maîtres de la navigation théorique. Mais ils avaient une solide expérience de « pratiques », la plupart d'entre eux avaient commencé comme mousses, puis matelots, puis seconds. Ils se bornaient à prendre la latitude et à s'y maintenir. A partir du départ, ils naviguaient à l'estime, et, à l'approche des bancs, se fiaient à la sonde et aux signes : les oiseaux, la température de l'eau (au jugé, bien sûr, pas au thermomètre).

Le but à atteindre est le Platier. Le voici, dit la sonde. Le capitaine sait le point exact où il mouillera.

« A cette époque, le poisson doit être par là. »

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Et on y va tout doucement, à tâtons, à la sonde, comme un aveugle suit le bord du trottoir avec sa canne. Arrivé sur le point choisi : « Mouille. »

On enlève alors les belles voiles blanches de la traversée et on les remplace par d'autres plus petites qui serviront pour les déplacements sur le banc. Ces voiles sont en général traitées au goudron, pour leur éviter de pourrir dans l'atmosphère humide de Terre-Neuve.

Dès le soir, les doris sont mis à l'eau ; ils vont « bulotter », c'est-à-dire prendre les bulots qui serviront d'appât.

Le problème de l'amorçage des lignes est en effet très important. La morue est vorace et avale tout ce qu'elle voit... mais avec plus ou moins de continuité. Son aliment favori est le capelan, petit poisson qui passe à une certaine période sur les bancs, mais le passage du capelan dure peu de temps, et même alors il est d'une efficacité douteuse. En effet, la morue préfère chasser elle-même sa proie et quitte le fond pour se livrer à ce sport. Quand elle y revient, elle est repue et dédaigne un peu les lignes.

L'idéal est donc d'avoir du capelan et de pêcher dans un endroit où il n'y en a pas.

Un autre appât : l'encornet de la famille des seiches, se défend en crachant une encre noire qui trouble l'eau pour masquer sa fuite, et est muni de tentacules comme une pieuvre. Les Saint-Pierrais sont très friands d'encornets et il paraît que, farcis à la manière du pays, ils sont délicieux. J'en ai beaucoup entendu parler ; je n'en ai jamais goûté ; j'ai tendance à classer l'encornet farci dans la catégorie des loups blancs universellement connus ... Mais il y avait surtout autrefois le hareng ; salé ou conservé dans la glace, il constitue un appât de choix, et pendant longtemps les voiliers ont « boëtté » leurs lignes avec du hareng.

Lorsque les Canadiens commencèrent à vouloir chasser les pêcheurs étrangers de leurs eaux, ils cherchèrent tout d'abord à les priver de leurs appâts, et une loi interdit la vente du hareng aux étrangers.

Le remède à cette situation n'était pas loin ; les pêcheurs avaient remarqué qu'ils trouvaient souvent, dans l'estomac des morues, des bulots.

Ce sont des coquillages ayant la forme et la taille de gros escargots de Bourgogne ; ils sont de couleur claire ; leur coquille n'est guère plus dure que celle des escargots et doit se dissoudre dans l'estomac des morues, qui les gobe voracement.

Les pêcheurs ont donc entrepris de boëtter au bulot. Pour les prendre, on descend au fond une espèce de cercle pourtant un filet lâche, au milieu duquel on a placé un morceau de viande nettement faisandée, pour ne pas dire pourrie, ou des harengs, ou même des têtes de morues, car si la morue mange le bulot, celui-ci le lui rend bien, toutes les fois que cela lui est possible.

On laisse ces cerceaux au fond durant quelques heures. On les hisse doucement hors de l'eau ; ils sont couverts de coquillages que l'on recueille. En une journée, on fait ainsi des provisions pour plusieurs jours de pêche.

Admettons que le voilier arrivé sur les bancs a son stock de bulots. Les hommes préparent alors les lignes.

Une ligne a une centaine de mètres de long ; c'est un fil un peu plus gros qu'une grosse aiguille à tricoter, qui se termine à chaque bout par une petite ancre, dont la position sera marquée sur la mer par une bouée, pourtant un petit pavillon qui est particulier non seulement au voilier, mais au doris.

Quand on s'approche d'un voilier qui a mouillé ses lignes, on passe ainsi au milieu d'un véritable champ de petits drapeaux, et il faut zigzaguer constamment pour ne pas couper les lignes.

L'Aventure a eu, en 1950, l'occasion de rendre un grand service au *René-Guillon*. Celui-ci avait mouillé ses lignes, un soir. Dans la nuit, le mauvais temps s'était levé et le *Guillon* avait « chassé », c'est-à-dire qu'il avait traîné son ancre sur le fond, sans s'en rendre compte, pendant plusieurs milles. Au jour, il s'était bien aperçu du phénomène, en ne voyant plus ses lignes, mais comment savoir dans quelle direction les chercher. Le malheureux voilier errait donc pour tenter de les retrouver : la perte de tout un stock d'ancres et de bouées disparu avec les lignes constitue une véritable catastrophe pour la campagne.

LES VOILIERS

L'Aventure, passant à dix milles de là, aperçoit une floraison de pavillons flottant sur l'eau. Le bâtiment d'assistance est curieux, c'est le métier qui le veut.

A qui sont ces lignes ?

On s'approche. On dirait que ce sont les pavillons du *Guillon*. De plus près, il n'y a pas de doute.

« *René-Guillon de Aventure*. – Nous sommes sur vos lignes. »

Deux heures après, le voilier était là, et tout l'équipage avait repris sa bonne humeur.

A la fin de la campagne, au moment où *L'Aventure* regagnait la France, le capitaine, reconnaissant, lui envoyait un satisfecit sous cette forme, curieuse mais sincère :

« J'ai été bien content de *L'Aventure*, cette année. »

Les lignes, donc sont maintenant prêtes à être ancrées. on y fixe les hameçons, gros crocs d'acier de 7 à 8 centimètres de long, reliés à la ligne par des fils plus minces, mais quand même solides. Il y a quelquefois cent hameçons sur une ligne. Et un doris a environ dix lignes à gréer.

Quand tout est prêt, il ne reste plus qu'à les poser.

A la fin de l'après-midi, les doris s'en vont, chacun dans son secteur, et les posent parallèlement pour qu'elles ne s'embrouillent pas, bien fixées au fond par chaque bout.

L'opération prend une heure ou deux, ou trois. Cela dépend du temps et de la mer.

Les doris rentrent sur le voilier et sont amarrés à un gros filin filé à l'arrière du bâtiment et qu'on appelle la sabaye. Tout le monde peut aller se coucher.

A l'aube, on va relever les lignes. Chaque doris hale à bord les siennes, en ayant soin de ne pas les emmêler et empilant les prises au fond de l'embarcation. Si la pêche est bonne, il faut faire plusieurs voyages. On dit qu'il y a plusieurs « dorissées » de poisson.

Les hommes ont tendance à diminuer le nombre de ces allées et venues et chargent quelquefois leurs embarcations au-delà des limites du raisonnable.

Au fur et à mesure que les doris arrivent à bord, on compte le nombre de poissons qu'ils apportent et les totaux sont soigneusement enregistrés.

Suivant le temps et le rendement de la pêche, la relève des lignes dure plus ou moins longtemps, mais il n'est pas rare que les derniers doris ne rentre qu'à la fin de la matinée.

Il faut maintenant travailler le poisson, et le descendre en cale. La méthode était déjà, au début de ce siècle, celle qu'emploient maintenant les chalutiers. Il n'y a donc rien de particulier.

Si ce n'est que, en plus du travail du poisson, il faut à nouveau préparer et poser les lignes pour le lendemain ; cela mène parfois les hommes très avant dans la nuit. Ils ont l'impression qu'ils viennent à peine de s'étendre dans leur couchette qu'on vient déjà les tirer de leur sommeil : il est temps d'aller relever les cordes.

On appelle ces lignes des cordes, contrairement à la légende qui veut qu'il n'y ait pas de cordes dans la Marine, hormis celle de la cloche, et que tout a un nom, filin, ligne, touline, aussière, etc. ...

Les lignes de fond des pêcheurs sont des cordes, et les bâtiments qui pratiquent cette forme de pêche, des cordiers.

Quand le temps est maniable et clair, cela peut aller ; mais, parfois, quand le mauvais temps sévit, on hésite à mettre le doris à l'eau.

Vercel dans *Au large de l'Eden*, conte l'histoire d'un capitaine dont l'équipage, voyant le temps qu'il faisait, refusait de descendre dans un doris. Il y descendait alors lui-même, avec un de ceux qui ne font pas partie des armements normaux, et donnait un exemple que les autres, honteux, suivaient.

L'histoire est, aux détails près, authentique, et j'en rencontré les héros. Le capitaine est toujours capitaine et pêche toujours à Terre-Neuve.

L'homme était lors mousse. Il est cette année chef trancheur du *René-Guillon* et se souvient de cette aventure.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– J'étais tout fier, m'a-t-il dit, et je croyais déjà que j'allais finir la campagne comme dorisier, mais, le lendemain, j'ai repris mon travail de mousse.

Il arrive aussi que le mauvais temps se lève pendant que les doris sont dehors et que la force du vent ne permette pas aux embarcations qui sont « sous le vent » de remonter jusqu'au voilier. Il faut alors que celui-ci appareille pour aller reprendre ses embarcations s'il le peut.

Ou bien les doris vont sur un autre voilier attendre l'accalmie.

La brume aussi est l'ennemie redoutée. Quand elle tombe brusquement, il n'est plus d'autre ressource que de se diriger au son, vers la cloche du voilier, si on l'entend. Car la brume est traîtresse, étouffe les bruits, fausse la direction de laquelle ils proviennent, et il n'est pas rare que des doris pourtant éloignés de quelques centaines de mètres à peine ne retrouvent pas leur bâtiment.

Ils restent alors en dérive jusqu'à être recueillis par quelqu'un ... ou définitivement perdus.

Les règlements imposent aux embarcations d'emporter des avirons de rechange, un petit compas pour s'orienter, des vivres et de l'eau douce, ce qui leur permet de subsister plusieurs jours.

Ces précautions ne sont pas vaines ; on a vu des doris, après le naufrage de leur bâtiment, faire une centaine de milles avant d'être recueillis ou de regagner la terre.

Parfois, hélas ! ils sont perdus et on n'entend plus jamais parler de l'équipe de marins. Cela fait deux croix de plus dans leur cimetière de Bretagne ou de Normandie, deux croix qui portent la brève inscription : « Péri en mer. ».

L'année 1908 fut la plus tragique ; le mauvais temps et la brume égarèrent un nombre considérable de doris et, si une partie d'entre eux fut recueillie par le navire hôpital des Œuvres de Mer, qui séjournait alors sur les bancs, et l'avis de la Marine nationale, stationnaire de Terre-Neuve, plus de deux cents pêcheurs ne furent jamais retrouvés.

Les goélettes elles-mêmes, voiliers soumis aux caprices du vent, sans moteur, sans radio, avaient quelquefois un sort tragique. Dans la brume, elles venaient s'écraser contre un iceberg, ou, démâtés par la tempête, se couchaient et sombraient sans laisser de traces.

Un autre sujet de terreur : les paquebots. Ces villes flottantes illuminées, laissant derrière elles un sillage de musique, traversaient les bancs à toute vitesse. Par temps de brume, la vitesse réduite qui leur était imposée n'était pas une garantie suffisante et parfois leur étrave coupait en deux une goélette, sans que personne à bord ait entendu le fracas du bois brisé ni les cris d'angoisse des naufragés.

Les règlements maritimes, après le naufrage du Titanic, ont imposé aux paquebots de passer en dehors des bancs, et ce danger aurait disparu, même s'il n'avait pas déjà été considérablement atténué par l'apparition du radar. Les grands paquebots ont maintenant l'œil ouvert, en temps de brume, et les risques d'abordage ont diminué. Les voiliers portugais les redoutent cependant toujours et n'aiment pas les voir passer près d'eux.

Le Platier, où ont eu lieu les catastrophes les plus marquantes, en a gardé mauvaise réputation, et les chalutiers français n'y traînent pas volontiers leurs filets.

– Il y a trop d'épaves, disent-ils simplement.

Le travail est dur sur les voiliers, les risques sont certains. A cela s'ajoute un manque total de confort. Pas de vivres frais en dehors du poisson ; les légumes secs et le lard salé constituent l'aliment de choix. Il n'y a presque pas d'eau, et la propreté corporelle est assurée par la pluie, car la brosse et le savon ne sont guère employés.

Les logements sont exigus ; le bâtiment est avant tout une cale à poisson et l'on a réservé à l'équipage le strict minimum de place. Le capitaine lui-même n'a qu'une toute petite chambre et vit pratiquement de la même façon que ses hommes.

Il n'y a qu'une chose sur laquelle ceux-ci sont intransigeants : ils ont droit à leur boujaron de rhum et, dès l'aube, l'absorbent consciencieusement. Les voiliers devaient donc appareiller avec une provision suffisante pour toute la campagne.

Au beau temps des goélettes, le Platier était ainsi couvert de voiliers, répartis un peu partout, changeant de mouillage presque chaque jour, soit pour aller bulotter (les fonds à bulots ne sont pas les

LES VOILIERS

fonds à morues), soit pour fuir les parages où ils avaient jeté à la mer les têtes et les entrailles des morues.

Au milieu de ces bâtiments circulaient sans cesse l'avis de la Marine nationale, stationnaire de Terre-Neuve, et le navire hôpital des Œuvres de Mer, la *Sainte-Jeanne-d'Arc*, avec ses lits blancs et son aumônier.

C'est une époque révolue ; il n'y a plus sur les bancs de voiliers français. Seuls, les Portugais continuent la tradition.

L'*Aventure*, cette année, pour la dernière fois, a, parmi ses protégés, le *Lieutenant-René-Guillon*.

Ce bâtiment n'est pas très vieux, puisqu'il a été construit en 1934. Au dire des vieux Terre-Neuvas, c'est un bateau très confortable... pour un voilier. La coque est en fer, les mâts aussi. un moteur auxiliaire, entraînant une hélice, lui donne une vitesse de 7 à 8 nœuds. Les voiles ne servent plus que d'appoint, pour les grandes traversées, mais elles existent, et, à la rigueur, le bâtiment pourrait se déplacer grâce à elles ; on ne peut pas nier qu'il soit un voilier.

Mais c'est un voilier moderne. Il a une machine frigorifique qui lui permet de faire manger de la viande fraîche à son équipage, et un poste de radio qui le maintient en contact avec le monde extérieur... quand il marche. Il n'a pas plus d'eau que les vieux voiliers et la vue de son équipage est le témoignage le plus flagrant.

– Tout de même, dit le capitaine, il ne faudrait pas juger de la propreté de mes hommes en les comparant avec ceux des chalutiers. Ce n'est pas la même chose.

Certes non, ce n'est pas la même chose.

Le *Guillon* roule en outre de façon atroce, et le médecin fait la grimace à l'idée de grimper à l'échelle de pilote, le long de sa coque vertigineuse, pour aller se plonger dans l'atmosphère odorante du poste d'équipage.

L'équipage lui-même est curieux à voir. On trouve difficilement des hommes pour pêcher « aux cordes ». Aussi le capitaine a-t-il pris ce qu'il trouvait. Il est certain qu'en général ce ne sont pas des premiers communiant ni des tendres.

Ils sont atteints d'une maladie extrêmement curieuse. Dès que *L'Aventure* apparaît à l'horizon, par exemple, beaucoup d'entre eux ont la grippe. Cette grippe apparaît brusquement, d'une façon générale, et disparaît dès notre départ. Le médecin n'en discerne aucun signe, mais les hommes la sentent parfaitement.

D'ailleurs, ils n'ont pas besoin des soins des médecins ; tout le monde sait comme soigner la grippe on prend des gros bien chauds et bien tassés. Il ne manque qu'une chose : le rhum ; le *Guillon* n'en a pas.

– Alors, cap'taine, on vous apporte un bon à signer.

Le bon c'est pour demander à *L'Aventure* de céder un litre de tafia, à titre purement thérapeutique, bien entendu.

Nous avons eu une représentation de cette cérémonie à chaque arrivée, jusqu'au jour où le capitaine a décidé de soigner la grippe avec des cachets d'aspirine ;

Le capitaine lui-même est un homme très pittoresque, vieux marin éprouvé, qui en a vu de toutes les couleurs et ne s'émeut plus de rien.

Il a commandé, avant la guerre, un voilier en bois tellement pourri qu'il faisait eau et qu'il fallait pomper constamment. Il était mouillé sur le Banquereau et, voyant que cela ne s'arrangeait pas, il demanda à un capitaine portugais de venir examiner la coque pour lui donner son avis.

Celui-ci, après avoir jeté un coup d'œil, est redescendu précipitamment dans son doris, déclarant qu'il s'y trouvait plus en sûreté.

Il n'y avait plus à tergiverser, il fallait rentrer à Saint-Pierre, d'autant plus que le vent se levait et que l'eau montait dans la cale.

– Pourtant, on pompait tout le temps !

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Essayez d'imaginer ce bateau qui fait eau et qui se traîne vers le port. L'essentiel est d'y arriver, croyez-vous ?

Pas du tout ; en passant à un certain endroit, le capitaine a eu l'idée que « là » il devait y avoir du poisson et a décidé de s'en assurer.

Il a mouillé et posé ses lignes.

On ne les a pas relevées et un autre bâtiment est venu recueillir l'équipage juste au moment où le voilier coulait.

Mais, même sur ce bateau coulant bas, le pêcheur réapparaissait et avait son mot à dire.

Le capitaine nous conte cela simplement, comme s'il s'agissait d'une chose toute naturelle. Il a eu tellement d'aventures !

Sous l'occupation, on avait décidé de reprendre la pêche à Terre-Neuve et il s'est trouvé sur un bâtiment faisant route sur les bancs.

Les Anglais, eux, n'étaient pas d'accord, et, à peine sur le Bonnet Flamand, ils furent arraisonnés par un bâtiment britannique qui leur ordonna de faire route sur Saint-Jean.

Pour s'assurer de l'exécution de leur ordre, ils mirent à bord une équipe de prise, pas trop ravie de se trouver sur un voilier empuanti d'odeur de morue rance.

– Ça n'a pas été drôle, dame non ! Il faisait mauvais et en plus il fallait soigner les Anglais qui étaient malades à crever et ne pouvaient plus bouger ; Il a même fallu leur donner un coup de main pour débarquer à Saint-Jean.

Nous avons un faible pour le *René-Guillon*, ce rescapé du vieux temps. Dès que nous le pouvons, nous faisons un détour pour passer sur le Platier, où il est mouillé.

« *René-Guillon de Aventure*. – Je passerai près de vous vers 10 heures demain matin. Prenez la veille radio à partir de 8 heures pour que je puisse vous relever au gonio. »

Les positions du *Guillon* ont la réputation d'être d'une fantaisie absolue ; depuis quinze jours ou trois semaines il est sur le Platier sans voir le soleil, sans faire d'observations astronomiques par conséquent, et soumis à des courants inconnus. On le trouve parfois très loin de l'endroit où il doit être. Un jour, nous avons fait route pendant deux heures, à 14 nœuds, après avoir dépassé la position qu'il nous signalait, avant de l'apercevoir.

Nous nous arrangeons pour arriver à la fin de la matinée, de manière à ne pas gêner les hommes qui relèvent leurs lignes.

De demi-heure en demi-heure, le gonio nous donne la direction dans laquelle il se trouve. Le temps est couvert, la visibilité n'est pas fameuse. Le radar nous indique enfin une tache à 15.000 yards. On le voit, c'est lui.

On s'approche, Raté ! C'est un quatre-mâts portugais. Le gonio indique toujours la même direction. On continue et on finit par le trouver.

Nous passons le long de son bord, salués par les aboiements de son chien. Ce chien est une merveille d'électronique. Un jour, nous nous approchons, dans la brume, du voilier. Nous ne l'avons vu qu'à cent mètres. Mais le chien avait commencé à aboyer à quatre cents.

Nous allons mouiller sur l'avant du *Guillon*. Toujours sur son avant ; d'abord parce que nous n'avons qu'une confiance relative dans la tenue de son ancre, et aussi... à cause de l'odeur. Nous ne voulons pas que le vent nous apporte les arômes de ce fier bâtiment.

Dès que nous sommes mouillés, un doris se dirige vers nous, portant le capitaine et deux ou trois marins. Il est bien rare qu'il n'y ait pas à bord quelques éclopés, mais il y a aussi toujours des visiteurs pour *L'Aventure*.

Traditionnellement, le carré des officiers offre un quart de vin aux dorissiers qui viennent apporter du poisson à bord. Cela suffit à déchaîner les bonnes volontés.

Et puis, un autre doris vient apporter le courrier. Et un troisième vient chercher les cigarettes à la coopérative.

LES VOILIERS

Encore un autre, avec un « grippé ». En peu de temps, nous sommes flanqués de toute une flottille ; les uns nous apportent du poisson, d'autres des bulots, et les pêcheurs invétérés du bord s'en servent aussitôt pour essayer de capturer au moins un poisson.

Le capitaine vient dans mon bureau et me raconte les événements des derniers jours :

– Ah ! il a fait mauvais, cette semaine. On a gardé pendant quatre jours les doris sur le pont. J'aurais bien invité les hommes mais ils m'auraient refusé.

Ne croyez pas qu'il avait l'intention de les convier à quelques agapes : quand un capitaine de voilier « invite », c'est qu'il ordonne à ses hommes de mettre les doris à la mer pour poser les lignes.

Mais ceux-ci sont loin d'obéir à la stricte discipline prussienne ; ils discutent, s'ils pensent que le risque est trop grand, et « refusent ».

L'expression employée alors est curieuse :

– Non mais, cap'taine vous voulez nous faire laver les yeux, alors ...

Se laver les yeux, cela signifie se noyer ; la formule est parlante, mais elle donne froid dans le dos.

Avant de leur jeter la pierre, attendez ; le temps qu'ils considèrent comme acceptable ferait reculer bien des marins éprouvés de nos côtes.

Quand nous avons épuisé toutes les nouvelles, le capitaine vient aux sujets importants :

– Pouvez-vous me donner votre position, commandant ?

C'est que nous, nous venons de la terre. Il y a 24 heures, en vue de quelque chose de sûr, le cap Race par exemple, ou du soleil dans un endroit où il faisait plus clair, nous avons pu fixer sur la carte notre point.

Le *Guillon*, lui, vit sur un point vieux de plusieurs semaines, et son recalage sur notre position va lui mettre l'âme en repos.

Je lui donne donc un petit papier où elle est portée.

Il arrive que quelques heures après, en route sur des régions plus heureuses, nous ayons l'occasion de rectifier nos propres erreurs et nous devons lui envoyer un message.

« Nous nous étions trompés. La position est à 5 milles dans l'ouest de celle que nous vous avons donnée. »

Mais, quand le capitaine du *Guillon* a le point de *L'Aventure*, il n'en est pas à ce détail près.

Il demande aussi les prévisions météorologiques ; cela se comprend : les chalutiers pêchent pratiquement par tous les temps ; lui, il faut qu'il puisse mettre à l'eau ses doris et qu'il s'inquiète toujours de l'évolution du temps.

La station radio du cap Race passe bien, tous les jours, un bulletin, mais ce bulletin est moderne, et ce qu'il considère comme un temps maniable est parfois un temps « à ne pas mettre un doris dehors ».

Tandis que *L'Aventure* a toute sa confiance : à deux reprises, le maître Jégou a donné des renseignements précis.

« Même temps qu'aujourd'hui pour toute la nuit ; demain, vent frais d'ouest pendant la journée, puis, pendant un jour ou deux, temps maniable. »

Les événements ayant justifié ces prévisions, établies conformément aux théories les plus orthodoxes après examen des cartes, nous étions déjà considérés comme des gens sérieux.

Mais le jour où la carte nous avait indiqué l'approche d'un front chaud, limite d'une zone de brume, nous avions dit :

« Ce soir, vous allez avoir de la brume, et vous en avez pour deux jours au moins. »

.... Et cet événement s'est réalisé ; nous sommes considérés comme des gens calés. Le gouvernement français, que nous sommes censés représenter ici, n'est pas uniquement composé de Jean-Foutres, puisque nous savons le temps qu'il va faire.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Pour que ce soit tout à fait bien, il faudrait pouvoir influencer sur le temps, mais là, vraiment, nous ne pouvons rien. L'aumônier, peut-être...

Seulement, l'aumônier ne veut même pas essayer d'intervenir !

Le *Guillon* est bon public et ce que nous lui annonçons lui suffit.

Nous lui donnons aussi une copie du « journal », la copie condensée de la presse française, tapée à la machine. Et en prenant deux ou trois jours, ils ont des éléments de discussion pour un mois.

Je raccompagne le capitaine à la coupée arrière. Il considère chaque fois avec un étonnement renouvelé les quantités extraordinaires de cigarettes que consomme son équipage.

Et l'eau de Cologne !

A deux reprises, au cours de la campagne, nous avons dû renouveler notre stock. J'ai soupçonné, pendant un moment, les pêcheurs de la boire, car je les voyais mal s'aspergeant de parfums

Mais j'ai appris que, comme le Roi Soleil, ils s'en servaient pour se laver, et le capitaine m'a confirmé que, effectivement, ils se frictionnaient couramment à l'alcool. Ils affirment que c'est la seule façon de se nettoyer sans se refroidir.

– Quand on se frotte avec de l'eau de Cologne, ça fait chaud, après ; tandis que quand on se lave à l'eau, on prend du mal.

Mais tout l'équipage est composé de vieux durs-à-cuire et ils ne prennent pas facilement « du mal ».

Les clients du médecin sont surtout des blessés et, bien entendu, les inévitables patients qui demandent qu'on leur arrache une dent.

Tous les ans, le *Guillon* remontait au Groenland au mois de juillet. Mais, là-bas, il n'y a pas de bulots. On remplissait le frigo de harengs en glace.

Cette année, le ravitaillement préoccupait beaucoup le capitaine. Il hésitait à le faire à Saint-Jean ou à Sydney de l'île du cap Breton. Comme je m'étonnais de cette hésitation, car il perdait au moins dix jours en allant à Sydney :

– Le hareng est meilleur là-bas.

J'étais quand même sceptique et je crois que la vraie raison est que Sydney est « sec », tandis qu'à Saint-Jean les hommes peuvent boire. Or, il les connaît bien et prévoyait des retours à bord tumultueux.

La question a été tranchée par l'armateur, qui ne leur a pas donnés de dollars pour l'achat de harengs.

Le *Guillon* es donc resté sur le Platier, où il a eu fort mauvais temps et est rentré en France pour y être désarmé, sans avoir revu une dernière fois le Groenland.

Il n'y a plus de voilier français à Terre-Neuve...

LE MÉDECIN

LE MEDECIN

C'est une personnalité que le médecin des bancs. D'abord, il a sa marque, comme un amiral ; c'est le pavillon M du code international, bleu avec une croix de Saint-André blanche. Cela veut dire : « J'ai un médecin à bord. »

Nous l'arborons dans deux circonstances : quand nous passons près d'un bâtiment étranger, pour le cas où il aurait besoin des services de l'homme de l'art, et quand nous sommes près d'un chalutier. Si le médecin se rend sur le chalutier, nous halons bas le pavillon M. c'est commode pour les autres bâtiments, qui savent s'il est resté sur *L'Aventure* ou parti sur un pêcheur.

Comme il va d'un bateau à l'autre, il est bien vite célèbre. L'an dernier, le docteur Mayolle était connu non seulement pour sa grande taille, mais aussi par une barbe de patriarche.

Dès que nous avons commencé nos opérations sur les bancs, tous les pêcheurs s'inquiétaient du « médecin barbu ». Tant et si bien que Raveleau, pendant le voyage au Groenland, a fini par laisser pousser la sienne. Succès douteux ; elle était bien noire ... là où il y en avait, mais les îlots étaient séparés par des zones réfractaires.

La barbe du médecin a été l'objet de plaisanteries innombrables. J'ai dû renoncer à me joindre au chœur des plaisantins ; le médecin sans répondre regardait fixement ma calvitie, pour me faire comprendre que les facéties pileuses devaient être exclues de mon répertoire.

Mais les pêcheurs, eux, ont été ravis ; la tradition reprenait, et ils ont été très sensibles à ce geste... provisoire, car la barbe a disparu dès que *L'Aventure* s'est approchée de régions où les présences féminines étaient moins rares.

Le travail du médecin sur les bancs est double. Il a d'abord sa mission habituelle : soigner les malades ; on supposerait que tous les marins pêcheurs qui embarquent sur les chalutiers de grande pêche doivent avoir une excellente santé et qu'ils sont triés sur le volet. ils devraient, oui, et les médecins des gens de mer, détachés par la Marine auprès de l'Inscription Maritime, font passer une visite avant l'embarquement.

Mais, si les règlements sont sévères, leur application demande un peu de souplesse : les hommes qui sont éliminés sont privés de leur gagne-pain et ne savent plus que faire. Ils ont quelquefois charge de famille et, s'ils sont « sur la limite », le médecin se laisse attendrir. La plupart du temps, tout se passe bien, mais pas toujours.

On a même trouvé des cas où le candidat évite la visite médicale et imite le visa d'embarquement. A l'occasion d'une maladie, la supercherie est découverte.

Ainsi, en 1951, un cuisinier était si gros qu'il avait fallu le descendre par un palan dans le doris pour l'amener sur *L'Aventure*, où le médecin ne put que constater l'impossibilité de réduire, par les moyens du bord, une luxation de l'épaule noyée dans la graisse.

Quant aux dents, elles sont laissées bien tranquilles, et rares sont les pêcheurs qui les brossent tous les jours. Cela se traduit par des rages soignées, car tous n'ont pas la chance d'un matelot que j'ai connu :

A une inspection de sac, ayant constaté qu'il possédait une brosse à dents dans un état splendide, je l'ai questionné sur l'âge de cet instrument : il l'avait acheté « il y a un an et demi ». Il était évident qu'il ne s'en servait jamais et il ne s'en est d'ailleurs pas caché. Je lui a demandé d'ouvrir la bouche, m'attendant à trouver une collection de chicots noirâtres ; il m'a exhibé, dans un sourire, trente-deux dents bien rangées, étincelantes de blancheur et sans un point de carie.

De quoi dégoûter les hygiénistes qui recommandent de forcer les hommes à se laver tous les jours les dents « pour les conserver ».

Les clients de *L'Aventure* présentent relativement peu de variété. Il y a bien entendu les mêmes maladies qu'en France, mais beaucoup moins qu'on ne pourrait croire de rhumes, bronchites, angines, etc. ... Raveleau a cependant dépisté, grâce à son appareil, quelques tuberculoses.

C'est sa manie personnelle, la radio. Les médecins ont tous l'ambition de devenir spécialistes ; lui veut être radiologue et s'exerce sur les clients... pour leur bien. C'est d'ailleurs une discussion

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

qui n'a pas été tranchée : le médecin des bancs doit-il être radiologue ou chirurgien ? Evidemment, le mieux serait d'avoir les deux, mais les effectifs ne le permettent pas.

Celui qu'on nous avait d'abord envoyé était gynécologue. J'ai eu un beau succès de rire toutes les fois que j'ai annoncé ce détail. Pourtant, cela se tient : les gynécologues sont automatiquement chirurgiens, mais la première partie de leur spécialité n'est certainement pas à Terre-Neuve d'une utilité journalière.

Le cas courant que l'on rencontre sur tous les bateaux c'est l'abcès ; les doigts engourdis par le froid se blessent sur les engins de pêche ; la plaie s'envenime et le médecin doit intervenir avec le bistouri.

Une maladie spécifique de la grande pêche : les « choux des bancs ». On nomme ainsi des excroissances créées par le frottement du bas du ciré sur le poignet : la chair s'irrite, bourgeonne et s'orne de plaies douloureuses. Pour se protéger, les pêcheurs portent de larges gourmettes en cuivre qui agissent, paraît-il, en empêchant le frottement et en laissant sur la peau des sels de cuivre. Je livre l'explication à la méditation des spécialistes : de vieux capitaines m'ont assuré de l'efficacité du système.

En général, le médecin opère de la manière suivante : un chalutier demande à le voir pour un malade. Il se rend à bord. Il en a quatre ou cinq à la visite. Cela ne valait pas la peine de le déranger, mais, « puisqu'il est là ». Là-dessus, presque toujours se trouve une dent à arracher ce qui met notre médecin de mauvaise humeur : il a horreur de cela ; pourtant, ses patients ne tarissent pas d'éloges sur lui.

Il ramène parfois à bord un malade pour le soigner ou le garder. C'est alors que se pose pour lui un cas de conscience : s'il le garde à bord, il sera certainement bien soigné et se reposera, tandis que, s'il rentre sur son bâtiment, il recommencera à travailler dès que possible. Si quelqu'un est inactif, le rendement diminue et tout le monde en pâtit. Le malade, au travail, peut voir son état s'aggraver ou tout au moins sa convalescence traîner. Il faut donc le faire rester sur *L'Aventure* pour deux ou trois jours. Mais, dans deux ou trois jours, où serons-nous ? Où sera le chalutier de l'intéressé ? Et même si nous sommes dans des régions très voisines, le temps permettra-t-il le mouvement ?

Un homme que nous prenons « pour deux ou trois jours » peut très bien être amené à rester trois semaines : trois semaines pendant lesquelles il se portera bien et aurait pu travailler à son bord où son absence pèse sur ses camarades. C'est au médecin seul qu'il appartient de décider : il monte sur la passerelle et me dit :

– Il y en a un que je suis forcé de garder.

Encore, cette année, le problème est-il simplifié par le fait que nous avons huit lits, dans un hôpital aménagé au cours du dernier carénage, mais, l'an dernier, il n'y avait que deux couchettes disponibles à l'infirmerie. Une question de plus se posait alors.

« Si je garde celui-là, ne prendra-t-il pas un lit qui sera peut-être demandé cet après-midi, ou demain, pour un cas plus grave ? »

Ce qui faut, c'est soigner les hommes le mieux possible en les renvoyant à leur bord dès qu'ils peuvent travailler. Ce sont les patients qui le demandent.

Le record de *L'Aventure*, dont le médecin se fait gloire, c'est « l'appendicite de Halifax ».

Le 9 mai dans le golfe de Saint-Laurent, il diagnostique une appendicite. Le malade embarque à bord. La crise n'était pas aiguë ; *L'Aventure* devait arriver le 11 à Halifax ; il décide de surseoir à l'opération pour qu'elle soit effectuée dans un hôpital, où les conditions sont tout de même meilleures. Le 11, nous sommes à Halifax, le 12, le malade est opéré. Quand nous partons le 16, il revient à bord, et quelques jours après reprend sa place sur son bateau, dont il n'avait été absent qu'une quinzaine de jours à peine.

Nous avons aussi embarqué, ce même jour, un blessé du *Ginette-Le-Borgne*, qui avait dû être laissé à l'hôpital de Saint-Pierre. Cette blessure fut pour lui un événement heureux ; pendant qu'il était à terre, son bâtiment coulait et douze de ses camarades trouvaient la mort dans cette catastrophe.

Le médecin affirme que les Terre-Neuvas deviennent douillets quand ils montent sur *L'Aventure*.

LE MÉDECIN

Il est de fait que certains hommes, durs, qui arrivent avec des plaies douloureuses, sans se plaindre, et qui ont supporté sans broncher les rudesses du métier, changent complètement en montant à bord. Dès qu'ils s'asseyent dans le fauteuil de l'infirmier, ils commencent à regarder les instruments, à respirer les odeurs de médicaments et, avant même que le médecin les touche, se mettent à geindre en sourdine, au grand désespoir de l'opérateur qui, habitué à cette atmosphère, refuse de s'associer à leur état d'esprit.

Parfois, le bateau qui appelle est loin et la consultation se donne par radio. Le médecin demande une foule de renseignements, l'âge du malade, ses antécédents (a-t-il l'habitude de boire ?), etc. ..., puis la température et les symptômes, fait une petite salade du tout et débite son diagnostic et ses prescriptions.

– Pas trop long, surtout, pour ne pas encombrer le poste de T.S.F. pendant trop longtemps, lui rappelle-t-on.

– Oui, oui, dit-il... en n'en faisant qu'à sa tête.

On se montre sur *L'Aventure* le cahier de messages où, en 1951, le docteur Mayolle avait inscrit, pour l'édification de ses successeurs, une décision qui joignait la fermeté à la concision.

« Le cas ne me paraît pas grave. Stop. Prenez température. Stop. S'il en a, qu'il se couche. Stop. S'il n'en a pas qu'il travaille. »

Avec une telle prescription, le capitaine du chalutier sait à quoi s'en tenir !

De plus en plus, les nouveaux bâtiments sont munis de téléphonie sans fil. Le médecin est alors à son affaire : il s'empare du micro, interroge le capitaine, le patient lui-même. C'est tout juste s'il ne peut pas ausculter à distance... et il le regrette. Puis il donne ses conseils, les fait répéter pour être bien sûr d'être compris et, rassuré, quitte dignement le poste de radio.

On tombe quelquefois sur des cas curieux ; un chalutier nous appelle :

« J'ai un homme qui s'est écrasé le petit doigt et la plaie ne se referme pas ; j'aimerais avoir votre visite. »

Cela se passait au Groenland sur le Grand Hellefiske.

Nous recherchons le chalutier, point trop pressés, puisque, après enquête, le blessé n'a pas de fièvre. Nous arrivons près du bateau en question et le médecin va à bord. Par chance, il a fait assez beau jusque-là, mais le vent commence à se lever. Peu après, retour du médecin avec le pêcheur.

– Je vais le passer à la radio ; la plaie a mauvaise figure.

Pendant ce temps, nous faisons le tour d'un curieux convoi qui descend d'une base américaine du Nord, Thulé : un remorqueur traîne un énorme ponton-grue ; apparition curieuse au milieu d'une flottille de pêche. Nous entendrons d'ailleurs parler pendant huit jours de ce convoi. Comme la radio du remorqueur était en panne, il ne pouvait donner sa position et tout le monde s'en inquiétait.

Apparition du médecin, l'air ennuyé.

– Alors, le doigt est cassé ?

– Pas cassé, broyé, éclaté. Un véritable puzzle. Et comme il y a trois jours d'écoulés depuis l'accident, je ne pense pas pouvoir réparer quoi que ce soit. Il va peut-être falloir couper.

– Ça, c'est votre affaire, décidez-vous.

Le médecin réfléchit encore un peu, puis :

– Allez, je l'opère cet après-midi, à deux heures.

Et, à deux heures, il me demande de mettre le bâtiment debout à la mer, pour remuer le moins possible.

– Combien de temps ?

– Une demi-heure ou trois quarts d'heure.

– Bien.

Je m'exécute. *L'Aventure* à six nœuds, debout à la lame, ne bouge presque pas.

Une heure ... une heure et demie ... s'écoule.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le commissaire, qui est très curieux, est descendu se renseigner à l'infirmerie. Il me rapporte que le malade n'est toujours pas endormi.

Une demi-heure après, Raveleau, monte sur la passerelle et me conte ses ennuis. Le malade s'est révélé absolument rebelle à l'anesthésique employé. Cela arrive quelque fois, paraît-il. C'est, en tout cas, arrivé à une femme que l'on devait opérer à l'hôpital de Saint-Pierre, lors de notre dernier passage, et qui a résisté victorieusement à la première tentative d'anesthésie.

Mais le pauvre Raveleau s'est ainsi désigné aux sarcasmes de ses camarades de carré, et, pendant des mois, on entendra régulièrement des plaisanteries, où il est fortement recommandé d'employer le maillet pour l'anesthésie...

Pour l'instant, le problème est sérieux.

– Alors ?

Rien à faire pour aujourd'hui. On pourrait recommencer demain, mais ...

– Mais quoi ?

– Si l'on pouvait aller à Holstenborg, on se trouverait dans de meilleures conditions ; il y a un hôpital...

Evidemment, à Holstenborg, un chirurgien danois que nous connaissons, dirige un hôpital bien outillé, des infirmières, et les conditions sont vraiment meilleures. Raveleau ne déclare pas le voyage obligatoire. C'est à moi qu'il appartient de choisir.

Après tout, personne ne nous demande, nous pouvons être ce soir à Holstenborg et en repartir dès que ce sera fini.

– A droite 25... 130 tours.

La figure du médecin s'éclaire.

Nous entrons dans le port à la tombée de la nuit. Le chirurgien danois, tout heureux de cette visite imprévue, arrive tout de suite.

Il examine le blessé et prend des décisions rapides. D'abord, il opérera à bord, avec l'aide de notre médecin. Il explique longuement ses raisons que je ne comprends pas bien. Je crois en réalité que le désir de faire une opération sur un bateau de guerre est l'argument qui l'a poussé ; il fait prendre cependant du matériel à l'hôpital.

Avec ce matériel, il va essayer de sauver le doigt de notre bonhomme. On va recoller les morceaux du puzzle et, à l'aide d'un curieux petit berceau en fils de métal, maintenir le doigt en extension, pendant que les os se ressouderont.

Je demande à Raveleau :

– Quel est votre avis là-dessus ?

C'est difficile à dire. Cela dépend du talent du chirurgien. A mon avis, il y a peu de chances de succès, même si c'est bien fait. Mais, tout de même, si l'on peut sauver le doigt, cela vaut la peine d'essayer. Au pis aller, il sera toujours temps de le couper...

Le Danois opérera après dîner.

A onze heures du soir, le chirurgien et le médecin rentre au carré. Le premier fume son éternel cigare et à l'air satisfait. Raveleau est plein d'admiration pour le talent minutieux de son confrère.

– Et ça tiendra ?

– Ça, alors ?

Nous appareillerons à l'aube, pour revenir sur le banc. Dans la matinée, le patient se promène sur le pont, placide et laconique. Il regarde avec méfiance l'appareil qui lui maintient le doigt en extension. Je l'interroge : il ne souffre pas et, pour lui, c'est l'essentiel. Je lui demande si la solution adoptée, qui lui laisse une chance de garder son doigt lui plaît.

– Oh ! je m'étais fait à l'idée de le voir partir ! Le petit doigt, ça ne sert pas beaucoup...

Nous continuons nos opérations. Au bout de quelques jours, le médecin défait les pansements, passe le doigt à la radio et fait une vilaine grimace.

Encore quelques jours, nouvel examen et grimace encore plus laide que la première.

LE MÉDECIN

Et, finalement, à Saint-Pierre, on doit amputer.

– C'est dommage dit le patient, d'avoir attendu si longtemps pour arriver au même résultat.

Tout bien pesé, il est quand même heureux que nous ayons été là, car le blessé serait resté encore quelques jours à bord, ignorant son état, et on ne sait pas comment les choses se seraient passées.

En fin de compte, il est rentré en France à bord de *L'Aventure* à peine quelques jours après son bâtiment.

Si nous n'avions pas de médecin ?

Il est certain que *L'Aventure* ne pourrait pas faire grand-chose. Mais cela est arrivé une fois et a été l'occasion d'une mystification. Vous vous rappelez peut-être que notre premier toubib, malade, avait dû être débarqué à Saint-Jean. Un jour avant l'arrivée, nous recevons un message du *Bois-Rosé*, rédigé suivant la plus pure tradition des bancs :

« Bonjour, commandant ; Ici, nous avons un homme qui a du *delirium tremens*. Nous voudrions avoir la visite du médecin. Respectueuses salutations. »

Le médecin n'est pas en état de donner des consultations. L'officier en second, chef du service santé par intérim, convoque le second maître infirmier et s'arme des livres indispensables : le fameux « médecin de papier » bien connu des marins.

Et, après mûre réflexion, il vient me soumettre sur la passerelle un projet de réponse.

« *Bois-Rosé de Aventure*. – Notre médecin est malade. Stop. Je rentre à Saint-Jean pour le déposer à l'hôpital. Stop. Je ferai route ensuite sur Saint-Pierre. Stop. Je passerai chez vous pour prendre votre malade et le déposer à l'hôpital de Saint-Pierre. Stop. En attendant, voici soins à donner : *primo* : piqûre de strychnine ... »

Je ne lis pas plus loin.

– Eh bien ! pour vos débuts dans la médecine, vous choisissez des traitements soignés ! De la strychnine... Vous êtes sûr de votre coup, au moins ?

Denis a prévu la réaction et brandit les textes.

Il n'y a pas de doute possible. La dose est faible, bien sûr, mais le médecin de papier est formel. Va pour la strychnine.

Et on a aussi vérifié que les coffres des chalutiers en contiennent des ampoules correctement dosées.

Un coup d'œil sur la suite du télégramme.

« ...*Secundo*, liqueur de Todd, dont voici la composition... »

Bon, je signe.

Le télégramme s'en va et revient de la radio quelques minutes après.

Le *Bois-Rosé* l'a reçu.

Une heures après, en me penchant dans la boîte à cartes, je prends la planchette où sont accrochés les télégrammes, dès qu'ils sont reçus, ou, s'ils émanent de *L'Aventure*, dès qu'il ont été expédiés.

Machinalement, je relis le fameux message.

« ... liqueur de Todd, dont voici la composition : sirop de sucre, tant ; rhum, tant ; eau, tant. »

– Mais c'est du punch !

C'est vraiment du punch. Il s'agit de ne pas priver brutalement l'organisme de l'intoxiqué d'un poison qui lui est nécessaire. On lui fait donc avaler de l'alcool en petites quantités.

Mais, tout de même, à ce punch il manque quelque chose. Et l'officier de quart et moi estimons qu'il y a lieu d'animer l'officier en second par une petite plaisanterie.

Armés du bloc des « messages reçus », nous en rédigeons un, parfaitement apocryphe.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

« *Aventure de Bois-Rosé*. – Merci de la consultation. Stop. Peut-on sans inconvénient ajouter à la liqueur de Todd du zeste de citron ? »

Et le planton le porte à l'officier en second.

Cette plaisanterie doit amener une réaction. Nous l'attendons.

Denis monte sur la passerelle et, sérieux comme un contrôleur des contributions, me tend la réponse.

« *Bois-Rosé de Aventure*. – on peut sans inconvénient ajouter du zeste de citron à la liqueur de Todd. »

Je connais le tempérament de pince-sans-rire de mon second et pense qu'il ne « marche » pas, mais qu'il continue à jouer le jeu. Moi aussi.

J'ajoute donc à son projet :

« ... à condition de ne pas en donner au malade plus d'un boisseau. »

Denis lit, me regarde d'un œil respectueusement réprobateur et me fait observer que la plaisanterie n'est pas de mise, pour ce bâtiment qui doit être bien embarrassé de son malade.

Je comprends alors qu'il a pris très au sérieux le télégramme et j'insiste pour le maintenir. Il s'en va, sans être convaincu, et... je fourre le faux message dans ma poche.

L'explication de cette attitude est très simple : le « médecin de papier » disait que la liqueur de Todd comportait du sirop de cannelle, destiné à le parfumer.

Vérification faite cela n'existe pas dans le coffre des chalutiers. Denis l'avait donc purement et simplement supprimé, mais s'était dit « *Le Bois-Rosé* a lu aussi le médecin de papier et propose de remplacer le sirop de cannelle par un zeste de citron. Prudent, il demande s'il n'y a pas une improbable contre-indication ».

De sorte que l'idée d'une plaisanterie n'avait même effleuré son esprit.

Jusqu'au repas du soir, il persiste dans son erreur et c'est seulement le nombre d'insinuations perfides de l'ensemble du carré, le retour inusité d'allusions au citron dans la conversation qui attirent son attention, et il comprend tout à coup ...

Pendant longtemps, celui de ses administrés qui parlait à table de zeste de citron risquait fort de se voir mettre à l'amende.

Le commissaire Avril a un faible pour le calembour et s'y laisse volontiers glisser.

Rappelant que l'officier en second se prénomme Roland, il déclare :

– Avec un prénom pareil, pourtant, il devrait apprécier les chansons de zeste...

Ce qui déclenche des hurlements de réprobation.

Quant à la suite de l'histoire, que les âmes sensibles se rassurent : le lendemain, le *Bois-Rosé* nous signalait qu'il devait rentrer à Saint-Jean et qu'il allait déposer son malade à l'hôpital de cette ville.

Quand le médecin n'est pas là, les capitaines de chalutiers se débrouillent en général fort bien et leurs quelques connaissances médicales, assorties d'un solide bon sens, aidées par la robuste constitution de leurs hommes, font des cures que les médecins qualifiés envieraient.

Le capitaine Fernando m'en a cité une. Il commandait un voilier, autrefois, en pêche sur le Bonnet Flamand. Un de ses hommes fait une chute et se casse la jambe.

Mauvaise affaire : il lui met des attelles, mais, ne pouvant le garder à bord, décide de le porter à l'hôpital.

A ce moment passe un autre voilier, qui annonce qu'il fait route directe sur Saint-Pierre.

Inutile de quitter la pêche. On saucissonne le blessé sur un panneau de cale et on descend le tout sur un doris.

Imaginez ce spectacle d'un doris recouvert d'un panneau de cale sur lequel gît un blessé !

Ce n'est pas tout ; quelques jours après, le voilier, pris dans une tempête, a ses mâts brisés et, désemparé, sans radio, dérive pendant des jours et des jours.

LE MÉDECIN

Enfin, servi par une saute de vent, il finit, grâce à une voile de fortune, par rallier Saint-Pierre, où il accoste plus de trois semaines après l'accident.

Et où, sans boiter, debout sur ses deux jambes, le blessé gagne gaillardement l'hôpital.

C'est de la chance, bien sûr, mais cela prouve aussi que le travail n'avait pas été si mal fait.

Un autre exemple de travail aussi bien fait... en apparence du moins.

L'an dernier, *L'Aventure* reçoit un message d'un chalutier : un de ses hommes avait reçu sur la tête la planche du chalut. Le cuir chevelu était fendu d'un œil à l'autre oreille ; le blessé était littéralement scalpé.

Pendant que, à toute vitesse, la frégate se rendait près du chalutier, la radio marchait : le médecin recommandait de poser des agrafes pour éviter la rétraction de la peau.

Il n'y avait pas d'agrafes, mais ce n'est pas un détail aussi infime qui arrête des Terre-Neuvas.

Le capitaine et le chef mécanicien ont fait bouillir consciencieusement une aiguille et du fil à voile et, soigneusement, par deux ou trois points bien serrés, ont ramené les deux lèvres de la plaie l'une près de l'autre.

Bien entendu, il n'était pas question de la moindre anesthésie.

Enfin, *L'Aventure* arrive, et à peine est-elle à proximité que le capitaine vient à bord... avec son blessé. Celui-ci est nettement optimiste.

Je sens que ça picote un petit peu ; c'est en train de guérir. Ça ne sera rien.

Pendant que le capitaine explique toute l'histoire au commandant de *L'Aventure*, le médecin emmène la victime à l'infirmierie.

Le voila qui revient, très sérieux, cette fois.

– Commandant, le bonhomme a une fracture du temporal, il est à trépaner d'urgence. Il faut faire route sur Saint-Jean, le plus vite possible.

Rapidement, le capitaine redescend dans son doris et on remet en route à toute vitesse.

Vingt heures après l'accident, le blessé est opéré, et moins d'un mois après, on le revoit à bord, tout gaillard et affirmant que, comme il l'avait bien dit, ça n'avait pas été grand-chose.

Il devait pourtant la vie aux robustes machines de *L'Aventure*... et à son médecin.

A côté de ces cas spectaculaires, on voit parfois les petits bobos soignés de la façon la plus ahurissante ; quand vous avez mal aux dents, vous allez voir un dentiste. Et s'il n'y a pas de dentiste ? Essayez alors de remède des Terre-Neuvas : un bon petit pansement de tabac bien mâché sur la dent malade. Des capitaines sérieux et compétents m'ont assuré que c'était efficace... en attendant d'arracher la dent.

D'autres ont leur petite pharmacie personnelle : telle pommade qui ne leur a jamais donné de déboires et guérit toutes les plaies. Mais je crois surtout que le seul fait de soigner une plaie, c'est-à-dire de lui mettre un pansement. avec un désinfectant quelconque, l'isole des souillures et active la guérison.

Encore faut-il le faire ; mais si le capitaine a confiance dans son remède, il n'hésite pas à en entreprendre la démonstration, pose le pansement, guérit son blessé, ce qui accroît encore sa confiance, pour le plus grand bien de tous.

Le diagnostic porté à bord d'un chalutier par des officiers de bord est souvent bon, mais quelquefois aussi on laisse passer des affections douteuses. S'il n'y a pas de signe extérieur net, ce n'est pas à priori très grave. Pourtant...

Notre médecin est allé voir, lui, et il a vu... Heureusement, il n'y avait que quelques muscles abîmés, mais la colonne vertébrale eût été atteinte qu'on n'aurait quand même « rien vu ».

Et les tire-au-flanc ? Il y en a rarement et le médecin n'a pas besoin d'intervenir ; les camarades du paresseux, obligés de faire sa part de travail, ont tôt fait de le détecter et de lui faire comprendre le sens du mot solidarité. Le fait est donc exceptionnel.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le médecin a, disais-je une deuxième tâche. Il doit vérifier que les installations sanitaires prévues par les règlements de la Marine marchande existent.

Ainsi, il doit y avoir à bord une infirmerie ; c'est un bien grand mot qui désigne une chambre bien aérée garnie d'un lavabo et où un malade peut être isolé, en cas de besoin. Or, on manque toujours de place, sur un bateau. On peut être tenté d'utiliser ce local, presque toujours inoccupé, comme magasin supplémentaire, par exemple. Ou comme soute à cirés ; cela s'est vu.

– D'autant plus, docteur, qu'il y a toujours à bord la « chambre de l'armateur », qui reste vide, et qu'on pourrait utiliser pour un malade, en cas de besoin.

Seulement, l'armateur aussi doit pouvoir l'utiliser « en cas de besoin » et, s'il le faisait, en dégagerait-on pour autant l'infirmerie ? Avec tous les travaux que cela implique, nettoyage, peinture, remise en état ? Sûrement pas ; aussi est-ce fort sagement que les règlements obligent les armateurs à faire aménager cette infirmerie. Si elle ne sert jamais, tant mieux.

Mais, à chaque passage à bord, rituellement, le médecin demande à la voir. La certitude qu'il fera cette visite suffit pour que le règlement soit appliqué.

Non moins rituellement, il demande à voir le coffre à médicaments. Ce coffre est un souci constant pour les capitaines et pour le médecin. Sa composition est fixée par arrêté du ministre de la Marine marchande. Il s'entoure bien entendu de l'avis des techniciens, et celui du médecin de *L'Aventure* est toujours pris en considération. Il devrait donc être parfaitement satisfait.

Mais tous les médecins ont leurs préférences personnelles et tel préconisera un médicament en « ol » qui sera méprisé par tel autre, qui veut celui en « ine » tandis qu'un troisième ne jure que par ceux en « yl »

Oh ! bien sûr le tenant du titre se résigne, avec un léger soupir, à utiliser ceux qui ont été approvisionnés sur avis de ses prédécesseurs, mais on sent bien que le cœur n'y est pas !

Quant aux capitaines, vous ne voyez pas pourquoi ce coffre leur donne des soucis ? C'est à cause de l'inventaire. Il faut qu'il soit complet. Or, sa composition exige tellement de paquets, de fioles, de tubes, d'ampoules, qu'ils doivent passer quelques heures à l'inventorier. On n'est jamais tout à fait sûr qu'il ne manque pas quelque chose... et ce serait sûrement cela que le médecin ordonnerait.

En plus, dès que l'effectif atteint un chiffre limite, ce n'est plus un coffre, mais deux, que les règlements exigent.

Ce qui multiplie automatiquement, les soucis par deux. Ah ! ces coffres !

Il est cependant certain que ces règlements sont sages et que leur application stricte a considérablement amélioré la situation sanitaire des bancs. Les médecins de *L'Aventure* ont toujours accompli avec sérieux cette partie de leur mission, plus obscure peut-être, mais non moins efficace.

Cette visite de médecin de campagne, une campagne où la visite demande quelquefois un voyage de plusieurs centaines de kilomètres, malgré ses fatigues et ses risques, laisse une profonde impression à tous les toubibs qui ont été embarqués sur *L'Aventure*, ou son prédécesseur, la *Ville-D'Ys*.

J'ai entendu des médecins à étoiles, au faite de leur carrière, raconter encore, avec nostalgie :

– Quand j'étais sur la *Ville-D'Ys*...

LE TRAVAIL DU POISSON

LE TRAVAIL DU POISSON

Voici, sur le pont d'un chalutier, l'amoncellement de poissons que l'on vient d'y déverser. Le tas se trouve à tribord, grouillant et oscillant au roulis.

Pendant que le chalut est remis à la mer, des hommes armés de longues piques, trient les poissons. On rejette à l'eau tout ce qui n'est pas salable ou immédiatement comestible. On considère comme salables la morue et le flétan. Quant à ceux qui sont immédiatement comestibles, il est difficile de les définir ; cela dépend de la pêche des jours précédents, de l'appétit de l'équipage, de ses goûts ; parfois, on garde quelques « balais » par exemple. Mais, au Groenland, le saumon a toujours des amateurs. La tradition varie suivant les bateaux ; tantôt, tout saumon pêché est dévoré au repas suivant, suivant un « tour » compliqué et rigoureusement observé ; tantôt il est mis en frigo, et attend d'y être rejoint par un nombre suffisamment grand de ses congénères pour constituer un repas pour tout l'équipage. Quelquefois même, il est promis à des destinées que je considère comme plus nobles : il est offert à *L'Aventure*. Il est doublement apprécié, d'abord comme mets, puis comme témoignage de la reconnaissance des pêcheurs pour nos efforts. En somme, nous dégustons du « saumon sauce gratitude ».

Une fois tout cela éliminé, il reste les morues. On les projette, par le même procédé, dans les parcs situés un peu plus près du milieu du bateau et où se tiennent les piqueurs.

Si la pêche ne donne pas beaucoup, on l'abandonne ainsi, pendant une bonne heure. Il est en effet préférable que la morue meure et saigne un peu. On n'a pas, au bout des arêtes tranchées, de petites gouttes de sang qui nuisent légèrement à la conservation et au goût du poisson conservé. Si l'on n'a pas le temps, on passe sur ce petit détail et l'on tranche tout de suite. Dans les parcs se tient la ligne des piqueurs (les Malouins disent piqueurs ; les Fécampoïses disent ébreumeurs, je précise bien, disent, car certains auteurs l'écrivent ébrayeur, d'autres ebreueur, ou ébreuilleur ... alors ...). Les piqueurs, donc, sont debout côte à côte face à bâbord. Devant eux court une grosse poutre de bois, à peu près à la hauteur du ventre ; elle est ornée, de leur côté, de grosses pointes acérées, un peu oblique vers le haut, et, de l'autre côté, d'une gouttière où coule sans cesse, de l'avant à l'arrière, de l'eau de mer.

D'un geste précis, ils ramassent une morue de la main gauche et la fiche par la nuque (je ne sais pas si j'ai le droit de parler de la nuque d'un poisson, mais je pense être compris, et c'est cela qui importe) à une des pointes. Ils tiennent de la main droite un couteau bien aiguisé ; de deux coups en croix, ils tranchent la gorge, en travers, à l'animal et lui ouvrent le ventre en long. Ils attrapent alors, de la main gauche, les intestins, le foie, etc., et les coupent d'un geste précis. En même temps qu'ils jettent l'intérieur du poisson dans la gouttière d'eau courante, d'un coup de poignet ils font basculer par-dessus celle-ci la morue, et la suivante est déjà piquée à son clou.

Il faut regarder avec soin pour analyser les mouvements des piqueurs, car ils travaillent avec une précision et une rapidité stupéfiantes.

Sur le *Saturnia*, l'enseigne de vaisseau Perrier, curieux de s'instruire de tous les détails, s'est un jour inséré dans la ligne des piqueurs et, pendant une heure, a travaillé avec eux. On aurait pu s'attendre à des quolibets ou tout au moins à des sourires ironiques. Mais non, les Fécampoïses se sont intéressés à cet effort de documentation et lui ont fait part de leurs petits coups de main. Au bout d'une heure, Perrier était arrivé à une virtuosité qui, cela se conçoit, n'atteignait pas celle des professionnels, mais suffisait à exciter notre admiration.

A tel point que nous nous attendions à le voir agité de mouvements spasmodiques, ressemblant à ceux de Charlot dans les *Temps Modernes*. Il était normal. Il a même pris son repas sans jeter ses nouilles au milieu de la table en même temps qu'il faisait voltiger son assiette par-dessus la tête de son voisin d'en face. Ce qui dénote un bel équilibre nerveux.

A ce point de la « chaîne » de travail, la morue est divisée en deux parties : le corps et les intestins. Voyons d'abord ceux-ci. Entraînés par le courant d'eau de mer, ils s'en vont tomber dans un panier rudimentaire, constitué par un cerceau tenant ouvert un filet. un homme les prend et arrache le foie d'une main ferme. Le foie est mis de côté, dans des mannes, destinées à la gogote, où nous les retrouverons. Le reste est négligemment jeté sur le pont.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Suivons maintenant le corps de la morue. Il est la proie des décolleurs. Ceux-ci sont debout, en face de planches transversales posées de champ. La hanche gauche appuyée à cette planche, ils saisissent le poisson, lui posent la nuque (encore !) sur le bois et, en deux coups de couteau, lui coupent la tête. C'est la « décollation » du Moyen Age qui a donné son nom à des professionnels. Ils coupent « en pointe » de façon à perdre le minimum de la chair de la tête. En regardant les morues salées dans les marchés, vous distinguerez la trace de ces deux coups de couteau et vous jugerez la quantité appréciable de poisson qu'on évite ainsi de perdre.

Simultanément, les décolleurs font glisser le corps du poisson sur une table horizontale, un peu plus à bâbord pendant que la tête prend son vol, passe avec précision par-dessus celles des trancheurs et des laveurs et vient tomber à bâbord contre la lisse. Parfois même l'impulsion donnée la fait continuer jusqu'à la mer.

Voici maintenant les vrais professionnels du travail du poisson : les trancheurs. Debout devant une table horizontale, face à bâbord comme les autres, ils sont armés d'un couteau tranchant comme un rasoir. Ils saisissent la morue et la posent à plat devant eux, la queue le plus loin. D'un coup sec qui rappelle le revers d'un joueur de ping-pong, ils achèvent de la couper jusqu'à la naissance de la queue. Puis une entaille longitudinale coupe toutes les arêtes du côté gauche du poisson au ras de l'épine dorsale. Un autre coup en travers et celle-ci est elle-même tranchée net au ras de la queue. De la main gauche, le trancheur la saisit et l'arrache, facilitant le mouvement en coupant au fur et à mesure les arêtes et la chair du côté droit. De la main gauche, il jette l'épine dorsale sur le pont, tandis que de la droite il fait glisser le poisson dans le bac de lavage.

Au suivant.

C'est long à décrire, mais très rapide à faire. On voit les mains du trancheur s'agiter très lestement, le couteau passe au ras des doigts. On s'attend à tout moment à en voir des morceaux voltiger en l'air. Mais non, le mouvement continue, précis et rapide, malgré le roulis et le tangage ; en quelques secondes à peine, l'opération est terminée.

J'ai demandé par quel apprentissage on formait ces spécialistes. Aucun, ils se forment eux-mêmes. Quand la pêche est médiocre, qu'il y a des loisirs, un mousse ou un piqueur se met devant une table à trancher et commence à travailler avec lenteur et gaucherie d'abord, puis de plus en plus vite. Un jour où un des trancheurs est malade, ou bien la pêche est très bonne, il est mis à l'essai, à cette place. Il s'y tient bien, le voilà consacré. La campagne suivante, sur ce même bateau, s'il y a une vacance, ou sur un autre, c'est à ce titre qu'il sera engagé, avec l'augmentation substantielle de « parts » de pêche que cela comporte.

C'est en général le travail des trancheurs qui constitue le goulot d'étranglement de la chaîne du poisson, en période de « piaule » c'est-à-dire de bonne pêche. Il est important qu'ils aillent vite. Il faut plusieurs piqueurs pour alimenter un trancheur. Tant qu'il tient, cela marche. S'il est fatigué, le rendement tout entier diminue. C'est dire la considération qui s'attache à un bon trancheur.

Voilà la morue aplatie, dans un bac où coule sans cesse de l'eau de mer. Sur les chalutiers modernes, cette eau est réchauffée de manière que les laveurs puissent sans trop de peine y garder les mains à longueur de journée. Ce sont les plus jeunes du bord, mousses ou novices. Ils sont armés d'un petit couteau spécial curieusement appelé « couteau à énocter » et grattent les traces de sang qui peuvent rester, achevant de nettoyer la chair. Le poisson, maintenant net et plat, est jeté dans de grands paniers en fer ou en vannerie et traîné sur le pont jusqu'à une ouverture qui donne directement sur la cale. Un homme « affale » dans celle-ci de façon continue. C'est une besogne qui ne demande pas beaucoup de talent ni d'intellectualité et n'importe qui peut la remplir. C'est le b, a, ba des Terre-Neuvas.

La cale est le repaire du chef saleur et de ses aides. C'est un personnage important qui règne sur la conservation du poisson. Son spectre est une petite pelle en bois.

Au départ, la cale est à peu près pleine de sel. On y creuse des tranchées transversales et, au fur à mesure qu'une morue arrive, elle est frottée de ce sel, posée sur la précédente en alternant les queues, tantôt sur l'avant, tantôt sur l'arrière, et l'on recouvre, d'un geste précis de la pelle, d'une petite quantité de sel. C'est précisément cette petite quantité de sel qui est le point crucial de l'opération : si l'on en met trop, la morue sèche et brûle : si l'on en met trop peu, elle ne se conserve pas. Le chef saleur doit donc décider d'abord de la quantité à mettre. Cela dépend avant tout de la qualité de celui-

LE TRAVAIL DU POISSON

ci. Les sels sont très différents, du point de vue de la conservation, suivant leur origine. Il n'est pas question d'analyses chimiques bien entendu. C'est au jugé que le saleur apprécie, et il est rare qu'il se trompe. Quand il a pris sa décision, il ne lui reste plus qu'à la réaliser, toujours au jugé, ce qui n'est pas facile.

La tradition dit qu'un bon saleur, s'il prend deux pelletées de sel et les jette dans les deux plateaux d'une balance, maintient le fléau droit. Je ne les ai pas vu faire, personnellement, mais on m'a assuré que c'était une performance courante. Essayez.

Voilà la morue en cale. Elle y restera jusqu'à l'arrivée en France. Là, elle passera entre les mains des sécheurs. La plupart des sécheries sont artificielles, maintenant. Le poisson a perdu la plus grande partie de son eau, aspirée par le sel ; on lui enlève par un courant d'air sec presque tout ce qui reste, on le brosse, on remplace le sel et le voilà digne de figurer, pendu par la queue, à l'éventaire d'un épicier.

De plus en plus, actuellement, on tend à éviter aux ménagères la peine d'enlever les arêtes et, en usine, on « lève les filets » de la morue, on les tasse dans des boîtes d'une livre environ, et ils sont vendus ainsi ; cette morue est en général moins sèche, mais elle est toujours salée. Et, souvenez-vous en, le sel de conservation n'est pas du sel de consommation. Il faut, avant la cuisson, l'enlever complètement et être obligé de resaler le poisson pour le manger. Condition indispensable à toute dégustation.

Autrefois, on faisait sécher le poisson au soleil. C'est une expression purement académique, car le soleil est rarement visible à Terre-Neuve. Or c'est là que se déroulaient les opérations. Les Français avaient le droit d'avoir sur certaines parties du littoral de l'île (le French Shore) des installations saisonnières où se faisait ce travail. Elles n'existent plus, mais les Canadiens, eux, en ont encore. J'ignore cependant s'ils appliquent encore ce procédé compliqué⁴.

Après avoir été empilés en meules et salés, comme cela se fait dans les cales, les poissons attendaient à l'abri, pendant une semaine.

Puis on les étendait à plat, sur des claies, pendant une journée : c'était le « premier soleil ». Le « deuxième soleil », le lendemain durait une matinée. On les groupait alors par paquets de huit poissons qui étaient soumis au quatrième⁵ et cinquième soleil

On formait des tas plus gros pour le sixième soleil.

Après cela, on entassait les morues en meules pendant dix à douze jours, puis on les étendait à nouveau sur les claies : septième soleil. On reformait les piles et on les laissait reposer quinze jours.

Ensuite, on donnait le huitième soleil, dans les mêmes conditions que les précédents. On reformait les piles et on attendait un mois ; puis c'était le neuvième soleil, un séjour en pile de quarante jours précédant le dixième et dernier soleil. Les piles restaient sur le chantier pendant deux mois. La morue était alors prête à être expédiée.

Cette longue préparation, qui durait près de quatre mois, est abandonnée et le séchage à l'air sec et chaud est beaucoup plus rapide.

La conservation est meilleure, car en pratique les poissons pris en fin de campagne ne pouvaient être traités complètement et leur conservation était ... mettons criticable (*sic*), pour rester indulgent. On renonçait à leur expédition lointaine.

Suivons maintenant un autre circuit ; les foies ont été mis à part, dans des paniers. On les porte à la gogote, l'usine à faire l'huile de foie de morue. Elle se trouve, sur les chalutiers, à l'arrière. C'est le domaine de deux personnes seulement, car il est rare d'y voir pénétrer les autres membres de l'équipage. La première est le gogotier, qui a la charge de cette petite usine, la deuxième est le chef mécanicien. Il est en effet directement intéressé à la production d'huile de foie de morue et s'occupe activement de cette question.

Sur les voiliers, autrefois, on employait un procédé bien simple : on laissait les foies en tas se désagréger lentement et suer leur huile. On obtenait ainsi un liquide assez foncé, d'odeur forte, et

⁴ Ces renseignements sont tirés de l'intéressant ouvrage de M. Robert de Loture : *Histoire de la grande pêche à Terre-Neuve*.

⁵ **Note du copieur** : il n'y avait pas de « troisième soleil » ?

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

plus épais que celui qui sort des appareils modernes. Somme toute, un produit peu encourageant d'aspect.

Maintenant, il y a deux techniques : l'extraction par la chaleur, étant entendu que cette chaleur doit être assez douce pour ne pas détruire les vitamines, et le broyage suivi de centrifugation. L'engouement dont les vitamines ont été l'objet avait fait préférer le deuxième procédé ; il semble que l'on ait maintenant tendance à revenir au premier. Mais, quel qu'il soit, je vous assure que la gogote est un endroit dont on n'a pas besoin de demander le chemin. On la trouve immédiatement, sauf si on a la chance d'être à ce moment enrhumé du cerveau. Remarquez bien que l'odeur dégagée par le pont d'un chalutier, en plein travail, est loin d'être négligeable, mais on s'y accoutume vite. Après avoir passé deux heures à bord, je ne sentais plus rien et il m'est arrivé de m'étonner, en rentrant sur *L'Aventure*, du mouvement de recul qu'avaient les officiers restés à bord en respirant l'arôme qui s'exhalait de mes vêtements. Mais l'odeur de la gogote doit être plus rebelle à l'accoutumance.

Restent maintenant les débris jetés sur le pont, intestins, têtes, épines dorsales. En général, on n'en fait rien et on balaie le tout à la mer. Pourtant, certains pêcheurs prétendent que les têtes tombées au fond éloignent le poisson et qu'il faut changer de parages quand le filet ramène des têtes. Quant à ce qui flotte, les oiseaux de mer s'en chargent. Chaque chalutier est suivi d'un nuage d'oiseaux : ce sont surtout des mouettes, plus grasses que celles des côtes de France, et pour cause. Ou des dadins, petits oiseaux de la famille des Godes⁶ de la côte bretonne ; les pêcheurs les prennent parfois à l'hameçon, pour en faire une fricassée qu'ils déclarent excellente.

Il y a aussi les « sataniques⁷ », petits oiseaux élégants, ressemblant à des martinets, et qu'on voit filer très vite, sans battre des ailes, au ras des vagues, les jours de tempête ; ce sont, paraît-il, dans ceux-là que sont réincarnées les âmes des méchants capitaines qui se sont montrés trop durs pour leurs équipages. A en juger par leur nombre, il n'y a pas dû y avoir, jusqu'à maintenant, beaucoup de capitaines doux et indulgents.

Une circulaire ministérielle avait recommandé aux chalutiers de mettre de côté les intestins de morue pur en faire de la « rogue », l'appât dont se servent les pêcheurs de sardines. Cet appât vient de l'étranger. Si une industrie française permettait de s'affranchir de cette sujétion, il en serait résulté une économie de devises. Certains chalutiers avaient donc entrepris de les mettre en barriques pour les ramener en France ; mais le prix qu'ils en ont tiré ne compensait pas le travail donné et les inconvénients dus au stockage de ce produit encombrant et ... odorant.

Quand on circule sur les bancs, on passe ainsi de temps en temps sur une flaque de têtes de morue, débris laissés par un chalutier.

Cela peut occasionner des méprises.

Au cours d'une précédente campagne, *L'Aventure* avait été appelée par un pêcheur. Après l'avoir repéré au gonio, elle faisait route vers lui. Bien entendu, il faisait une brume bien épaisse et l'on naviguait au radar. Au bout d'un certain temps, une tache apparaît sur l'écran, droit devant : le chalutier.

A 10.000 mètres, *L'Aventure* signale :

« Je vous vois au radar ; sifflez ! »

La réponse arrive aussitôt :

« Je suis stoppé, je siffle ! »

A 2.000 mètres, on entend toujours rien.

« Je n'entends pas votre sirène. »

1.000 mètres. On n'entend toujours rien ; cela commence à devenir curieux.

L'Aventure avance prudemment, à très petite vitesse, en raison de cet événement insolite.

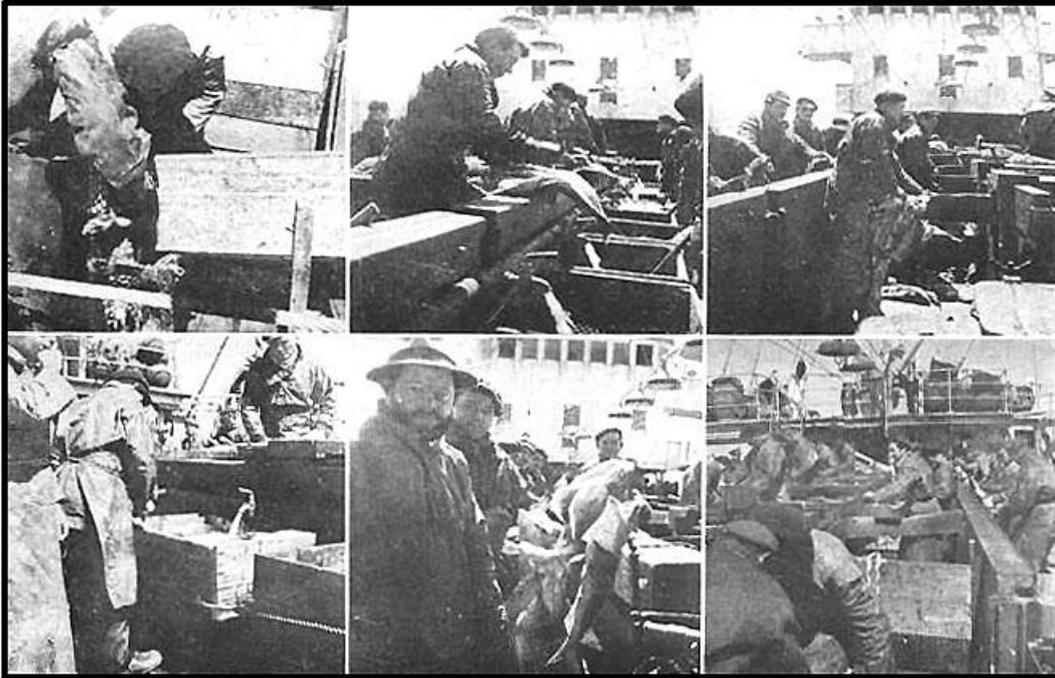
500 mètres ; on n'entend rien.

Tout à coup, le veilleur de bâbord annonce :

⁶ **Note du copieur** : Sauf erreur et particularisme breton, la Gode (Guillemot de Troil) fait partie de la famille des Alcidés, alors que les Dadins (Puffins) font partie de la famille des Procellariidés.

⁷ **Note du copieur** : Il s'agit de Pétrels, appelés maintenant « Océanites ». (à Saint-Pierre : « Galputes »).

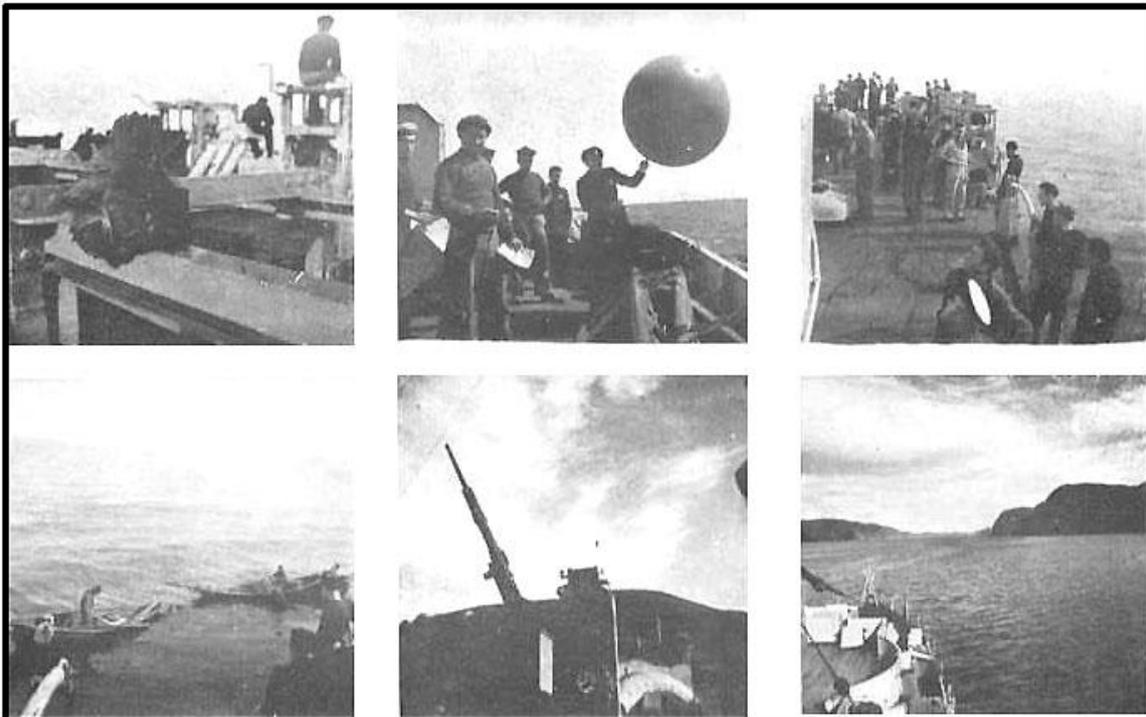
LE TRAVAIL DU POISSON



Trieurs de foies.
Laveur

Trancheur
Piqueur

Décolleurs.
L'équipe au travail.



Une souris ... affreux poisson.
Doris portugais.

Sondage aérologique.
Le ciel n'est pas rassurant.

Concours de pêche.
Entrée dans la Saguenay.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– Il ne doit pourtant pas être loin, c'est plein de têtes de morue.

De plus en plus curieux ; le commandant regarde.

– Ce ne sont pas des têtes de morue, ce sont des glaçons !

– En arrière demi.

A ce moment, on voit la silhouette fantomatique et inquiétante d'un énorme iceberg, tout près.

Et, quand une risée a dissipé la brume, on s'explique le phénomène. Le chalutier, sans le savoir, était tout près de l'iceberg, et ces deux obstacles ne donnaient qu'une même tache sur l'écran de radar. L'iceberg interceptait les sons et *L'Aventure* avait bien failli y aller percuter ... en naviguant dans les têtes de morue.

Essayez maintenant de vous représenter le pont d'un chalutier en pêche : de tribord à bâbord, il y a des potences et les filins du chalut que l'on traîne, puis le pont où se trouvent les poissons du dernier trait, puis les parcs des piqueurs, ceux des décolleurs, et enfin les trancheurs et leurs tables, au bout desquelles se tiennent les laveurs devant leurs bacs. Le pont bâbord est encombré de têtes et d'épines dorsales de poissons. Il y a deux circulations d'eau : une froide, qui sert à acheminer les foies vers leur destin, l'autre tiède, pour le lavage.

Imaginez que le capitaine décide, à la suite d'une avarie, de pêcher par bâbord. Théoriquement, c'est possible ; le bateau sera seulement moins manœuvrant, il courra un peu plus de danger, s'il y a un abordage imminent. Mais faudra aussi démonter tous les parcs et les remonter à l'envers. Ce temps perdu s'ajoutera à celui qui sera nécessaire pour gréer le chalut dans l'autre sens.

Tout compte fait, il est très rare qu'il ne soit pas plus avantageux de réparer l'avarie et de recommencer à traîner à tribord. A tel point que, pour ma part, je n'ai encore jamais vu un chalutier français travailler par bâbord. J'ai vu une fois un chalutier espagnol se livrer à cette excentricité. J'étais malheureusement pressé, sans quoi j'aurais volontiers fait quelques tours autour de lui pour déterminer les raisons de cette manœuvre absolument insolite.

Je vous ai parlé du travail du poisson, à bord des chalutiers. Mais, direz-vous, comment faisaient, plutôt, les voiliers ? C'est bien simple, ils travaillaient de la même façon. Pour être plus précis, ce sont les chalutiers qui ont adopté les méthodes des voiliers. Sur ceux-ci, une seule chose différait : le travail n'était pas continu.

Autrefois, chaque armement de doris travaillait lui-même sa pêche. une fois rentrés à bord, ils piquaient, décollaient, tranchaient et lavaient. Seul, le saleur œuvrait pour tout le monde. Au bout de peu de temps et sans attendre la lecture des techniciens américains, le travail à la chaîne fut institué. Après avoir compté les prises de chaque doris, le poisson est mis en tas et traité comme sur les chalutiers. Mais, bien entendu, pendant qu'on relève les lignes, ou qu'on les pose, il n'y a presque personne à bord. C'est donc dans l'intervalle, entre ces deux opérations, que tout le monde se met à l'ouvrage pour débayer le pont ... et remplir la cale.

Je manquerais à tous mes devoirs si je ne parlais pas ici de l'unique chalutier frigorifique de l'armement français, le *Jacques-Cœur*. Le travail du poisson y est un peu plus compliqué. En effet, dès que la morue est ébroyée et décollée, on lève les filets, ces filets sont entassés en pains ayant la forme d'une barre de savon de Marseille et immédiatement descendus dans les cales frigorifiques. Les inconvénients du système sont évidents ; il faut plus de main-d'œuvre, il y a une quantité plus grande de déchets, l'encombrement de l'usine frigorifique diminue la capacité du bateau, et cette usine elle-même consomme du combustible. L'avantage est considérable : on livre au consommateur un produit ayant la saveur du poisson frais.

Si l'opération était rentable, peu à peu tous les chalutiers français seraient équipés en « frigo ». Elle ne l'est pas. La preuve est vite faite : un nouveau chalutier est entré en service en 1952 : *L'Arnaud Legasse*. Il devait primitivement être frigo, il est parti équipé uniquement pour la pêche salée.

J'ai cherché à connaître la raison de cette anomalie ; le seul argument sérieux que j'ai pu obtenir était le suivant :

Les Français n'aiment pas le poisson frigorifié : cela ne se vend pas.

LE TRAVAIL DU POISSON

Je connais évidemment mal les dessous du marché du poisson, mais s'il m'est permis de faire état d'une observation personnelle, je suis fort étonné. J'ai contracté sur les bancs (intoxication professionnelle) le goût de la morue fraîche. Je me suis donc inquiété de la possibilité de trouver à Paris du poisson frigorifié. Mon marchand de poisson de Bicêtre en a parfois, mais il faut le retenir d'avance, car sa provision s'envole immédiatement. Il m'a confié que :

– Toutes les personnes qui en ont goûté m'en redemande constamment, et j'en vendrais tant que le voudrais si j'en trouvais aux Halles tous les jours.

Alors ?

Je crois comprendre cette raison : avant la guerre, des essais de poisson frigorifié avaient été faits. La réfrigération se faisant fort simplement, en plongeant le produit (filets de soles, queues de langoustes, dorades entières, etc. ...) dans une saumure à très basse température. La saumure laissait au poisson un arôme assez prononcé. C'est probablement de là que vient la légende : les Français n'aiment pas le poisson congelé.

La technique actuelle (réfrigération par courant d'air froid) donne des produits sans autre goût que celui du poisson frais. Essayez, si vous avez la chance d'en trouver, et vous verrez.

Il y a une autre légende, d'ailleurs, au sujet du poisson :

« Les français n'aiment pas le poisson : ils en consomment moins que les étrangers. »

La fin de cette proposition est exacte, mais le raisonnement est faux : c'est parce que les Français aiment le poisson qu'ils en consomment moins. Ils aiment le poisson frais ; or on vend trop souvent sur les marchés parisiens du poisson douteux, dont le goût suffit pour dissuader une ménagère de recommencer un pareil achat. Mais ceci est une autre histoire.

Vous en savez autant que moi, maintenant, sur le travail du poisson. L'usine fonctionne joyeusement ; souvent les hommes chantent en travaillant ; parfois un pick-up distribue de la musique sur le pont. Mais il ne faut pas croire que le spectacle d'un pont de chalutier avec tout un équipage au travail est repoussant, au contraire.

Nous sommes un jour passés le long d'un chalutier, à trente mètres à peine, de nuit, dans la brume. Le pont, et lui seul, était éclairé par la lueur jaune des réflecteurs, dits lampes cargos, dirigés vers les parcs. Les hommes, en ciré jaune, travaillant activement et les éclairs blancs des poissons passant de main en main donnaient une impression de jaillissement de fontaine.

La boule lumineuse à l'intérieur de laquelle se déroule cette scène est enrobée dans un halo de brume ; il faudrait le talent d'un grand peintre pour reproduire ce spectacle, tout en taches de couleur.

Sur la passerelle nous sommes tous passés à tribord et, pendant que *L'Aventure* remonte très lentement le long du chalutier, nous regardons en silence. La brume avale progressivement la lumière ; on ne voit plus rien ; un jeune matelot se retourne alors et dit doucement :

– C'est rudement beau.

Oui, c'est rudement beau.

GASTRONOMIE

Aimez-vous la morue salée ? Mais, d'abord, êtes-vous sûr d'en avoir goûté, qui ait été préparée suivant les règles ? ...

Une tradition bien établie veut que la morue soit la victime de deux sortes d'ennemis : ceux qui ne savent pas la dessaler, ceux qui ne savent pas la faire cuire.

Il faut la dessaler pendant vingt-quatre heures, en changeant l'eau plusieurs fois, et la peau en-dessus, (c'est essentiel). Elle se poche sans bouillir ; si elle a bouilli, elle devient indigne d'un vrai gourmet.

Maintenant, vous en savez autant que moi. Je vous souhaite de la préparer ainsi, de l'apprécier et d'en manger souvent⁸.

Je dois vous avouer cependant que, sur les bancs, on ne consomme pas de poisson salé. Mais la morue fraîche apparaît souvent sur la table.

Une petite morue qui vient de sortir de l'eau, préparée « meunière », est un mets délectable. Pour ma part, et au risque de heurter les gastronomes classiques, je la préfère à la sole. Seulement, c'est un mets qu'on ne peut avoir en France. Je sais bien que le cabillaud est aussi une morue, mais c'est une dépravée qui a perdu le sentiment de la dignité, puisqu'elle s'aventure dans les eaux chaudes ... enfin, presque chaudes, dix degrés pour tout dire. Alors, la chair est moins ferme, moins bonne.

Quant à la morue fraîche, ramenée par de petits chalutiers, elle a au moins l'âge de la traversée de retour : pour les vrais amateurs, c'est rédhibitoire !

Le moment est venu de faire un aveu : j'ai horreur des poissons pleins d'arêtes, qu'il faut décortiquer avec soin dans son assiette.

C'est peut-être, c'est sûrement de la paresse, mais je sais que je ne suis pas le seul... Et, de ce point de vue, la morue est un poisson estimable, qui a peu d'arêtes ; encore sont-elles épaisses, faciles à écarter et à pousser sur le coin de l'assiette (l'assiette étant le seul objet rond qui ait, de notoriété publique, un coin).

On peut aussi la manger très simplement, pochée et arrosée de beurre fondu, ou froide à la mayonnaise ou... de toute autre façon. De toutes manières, elle est délicieuse, mais tout ceci n'a rien d'original, et il faut mieux parler de la façon des Terre-Neuvas de traiter leur pêche considérée comme aliment immédiat.

La tête d'abord. Mais oui, la tête de morue est excellente. Elle fournit les « joues » qui sont les muscles de la mâchoire inférieure et qui constituent un morceau d'un volume appréciable. Les langues sont aussi très prisées. On découpe d'un geste circulaire du couteau toute la partie prise dans la mâchoire inférieure. C'est la langue que bien des gourmets considèrent comme la meilleure partie du poisson. Personnellement, je trouve ce mets un peu gélatineux et ne l'apprécie pas beaucoup, mais des goûts n'est-ce pas...

Il y a aussi toute une série de petits morceaux sur le front, au-dessus des yeux, etc.... Les Terre-Neuvas font frire dans l'huile une tête entière de morue et s'en régaler à leur petit déjeuner. Ne vous récriez pas, c'est très bon. On dépiaute une tête un peu comme des pieds de porc grillés. On suce les petits os... et ses doigts. Mais j'aime mieux cela en guise de hors-d'œuvre que comme petit déjeuner !

Il y a des mets plus originaux : les estomacs, les cœurs, les « tours de gueule », c'est-à-dire les lèvres.

J'ai mangé, sur un chalutier, un mélange de langues, de joues, de cœurs, d'estomacs et de tours de gueule à la sauce américaine (ou armoricaine, si vous préférez, le nom ne change rien à la chose) qui eût fait les délices d'un gourmet.

⁸ Pour les gourmets, je signale que le Comité de Propagande pour la consommation de la morue, 59, rue des Mathurins, Paris, envoie contre deux timbres-poste, un opuscule qui indique une soixantaine de façons de préparer la morue.

GASTRONOMIE

Et puis, bien sûr, il y a les foies ! On peut les faire frire au beurre simplement, et certains s'en régalent : il suffit d'aimer les choses un peu grasses.

Mais, surtout, on en extrait l'huile de foie de morue. Qui ne connaît pas cette huile si onctueuse, a parfum ... si particulier, mais si riche en vitamines et que les médecins recommandaient tant, du temps de mon enfance ? Je me souviens d'avoir été élevé avec une cousine du même âge que moi ; nous devons tous les matins avaler chacun un petit verre d'huile de foie de morue. Ma grand'mère pitoyable, ajoutait à l'ordonnance un petit verre de cassis « pour faire passer le goût ». Or il se trouvait que ma cousine, je m'en étonnais bien un peu, mais je n'en disais rien, comme vous le comprendrez, aimait l'huile de foie de morue. Tout devenait simple : elle buvait les deux verres d'huile et moi les verres de cassis. Le malheur a voulu que ce soit elle qui ait dû faire un stage dans un sanatorium, mais bien entendu cela ne prouve rien... même pas que le cassis est un médicament.

Sur les chalutiers, c'est le mécanicien qui est responsable de la « gogote », la machine à fabriquer l'huile. Il y veille avec un soin jaloux et est en général assez fier de ses produits, ce qui n'est pas sans avoir quelques inconvénients.

Un jour mémorable, j'étais allé sur un chalutier avec un des officiers de *L'Aventure* ; le temps n'était pas très beau ; l'odeur du poisson n'ajoutait rien à notre tranquillité. Le mécanicien nous invita à voir sa gogote. Et, là, il nous confia que lui, il aimait l'huile de foie de morue... comme ma cousine !

Tous les matins, il en buvait un grand verre, mais son huile était d'une qualité exceptionnelle. D'ailleurs, il allait nous en faire goûter.

Je me retournai. L'officier qui m'avait suivi jusque-là venait, lâchement, de disparaître. J'ai dû boire mon huile, en dégustant ... Pour être tout à fait franc, l'huile fraîche, privée du parfum de rance qu'elle a, achetée chez les pharmaciens, est moins rebutante. Cependant, elle reste très grasse, bien parfumée au poisson, et je n'en ferais pas ma boisson favorite.

La bonne volonté des pêcheurs n'entraîne pas toujours d'obligations aussi fâcheuses ; nous avons reçu un jour une bonne quantité de cœurs de morue, ce qui représente un travail considérable, car le cœur est tout petit ; celui d'une bête de taille moyenne est gros comme la dernière phalange de l'index. Nous les avons mangés en brochettes, séparés par de minces tranches de lard, à l'apéritif. C'est particulièrement délicieux et il faut être sur place pour en avoir l'agrément, car les cœurs ne se conservent pas. Ils sont l'apanage des privilégiés qui vont à Terre-Neuve.

Vous trouverez peut-être à acheter des langues, mais salées. En effet, si en temps de bonne pêche les chaînes de préparation du poisson travaillent à cadence rapide et ne permettent pas de recueillir ces excellents abats, il y a des moments où, entre la fin du travail d'un trait et le début du suivant, on a des loisirs ; C'est alors que l'on décortique les têtes et les intestins. Chacun a son récipient personnel et sale des langues qui sont sa propriété, dont il dispose au retour, soit qu'il les consomme lui-même, soit qu'il les vende : petit profit supplémentaire.

Mais le filet ne ramène pas que des morues. On remonte toutes sortes d'animaux, nommés, en bloc et avec mépris par les Terre-Neuvas : « faux poisson ». Ce sont ceux qui ne se salent pas.

On les rejette à l'eau.

J'ai vu ainsi rejeter à la mer des tonnes de « rouge ». C'est un poisson gros comme un rouget et rose vif, que les Américains nomment « rose fish » et qui, débité en filets et frigorifié, est consommé en grande quantité chez eux et très apprécié. Mais, comme il ne veut pas se conserver dans le sel... à l'eau ! à l'eau !...

Citons aussi des sortes de poissons plats que l'on nomme sur les bancs des balais et dont le goût est proche de celui du carrelet, c'est-à-dire que... ne décourageons pas ceux qui l'aiment.

Saluons au passage l'ânon ; c'est le nom qui est donné à Terre-Neuve à l'églefin, bien connu. Mais si, vous le connaissez ! Vous le trouvez fumé en beaux filets jaunes, sous le nom de had-dock. Croyez bien que frais il n'est pas moins excellent.

Et surtout le flétan ; celui-là peut se saler et se fumer, mais alors qu'il est très apprécié en Angleterre, il est vraiment peu connu en France. Les pêcheurs en rapportent toujours quelques-uns à leur famille et l'aiment beaucoup. J'en ai cependant rarement vu sur nos marchés. Et pourtant, frais ou

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

fumé, le flétan est très bon, même s'il est de grande taille. Et nous en avons reçu à bord un échantillon qui avait au moins 1 m. 80 de long !

Le capelan, petit poisson deux fois plus grand que le goujon, allongé, constitue le régal des morues... et celui des hommes. En friture ou fumé, le capelan est très prisé. Mais, comme pour le hareng, il y a le « passage du capelan ». Les côtes de Terre-Neuve sont alors envahies par ce petit poisson. On en prend au filet des quantités considérables et un beau jour il disparaît jusqu'à l'année suivante.

Parfois, au Groenland, le chalut ramène des saumons. Car, ne l'oublions pas, le saumon est un poisson de mer, qui remonte en rivière pour frayer. Il est à ce moment dans des conditions particulières et sa chair est moins bonne que celle de son frère, pêché en pleine mer. Comme, en outre, il sèche un peu si on le frigorifie, vous n'avez d'autre solution, si vous voulez manger de très bon saumon, que d'embarquer sur un chalutier qui va au Groenland. Evidemment, il n'est pas pris avec des cannes munies de moulinets, très perfectionnées, et nos pêcheurs de rivière ont une petite moue de mépris pour des procédés comme le chalut, mais ces procédés ont, pour le gastronome, le mérite certain d'être efficaces !

Et la baleine ? Bien sûr, on ne ramène pas de baleines dans les chaluts, mais les Groenlandais la chassent, et, lorsqu'ils vous reçoivent, aiment à vous la faire goûter. Si vous avez lu *Moby Dick*, d'Hermann Melville, vous vous souvenez de la leçon de cuisson de la viande de baleine qui y est donnée :

« Vous mettez une tranche de viande de baleine au bout d'une pique, vous allumez au fond d'une pièce un feu de braises, et, de l'autre bout, vous présentez un instant votre tranche de viande au feu... C'est trop cuit ! »

Aussi, au Groenland, on a supprimé le feu de braises. On coupe la viande en tranches très minces, on la fait mariner quarante-huit heures avec des aromates et on la mange crue, sur de minces tranches de pain noir. Ne protestez pas, ce n'est pas mauvais, et d'ailleurs vous mangez de la même façon des tranches de saumon fumé, qui n'est pas plus cuit. Et puis, entre nous, vous avez déjà probablement mangé de la baleine, car bien des margarines sont à base d'huile de baleine et je soupçonne même le beurre danois.

Je manquerais à tous mes devoirs si je ne parlais pas de la morue frigorifiée. Il y a un chalutier, le *Jacques-Cœur*, qui possède une installation moderne. Dès que morue a été « tranchée », on la pèle, on lève les filets, on les met en paquets et on les frigorifie. Les paquets ont, en un peu plus petit, l'aspect des barres de savon de Marseille, comme je l'ai déjà dit.

On peut laisser dégeler doucement et on traite alors ces filets comme du poisson frais. C'est presque aussi bon que si c'était pêché le jour même. Mais voici le vrai secret de la morue frigorifiée : la tranche meunière. On prend une barre de poisson, sortant du frigorifique, on en coupe une tranche que l'on met dans la poêle. Oui, c'est une hérésie, je sais : toute produit congelé doit se dégeler doucement. Mais, c'est un fait, la morue est meilleure de cette façon, cuite au beurre, assez doucement, dorée, avec un peu de citron et de sel. Ne faites pas la grimace essayez ! On commence à en trouver sur les marchés parisiens, trop rarement, hélas ! Mais dépêchez-vous ; le jour où les restaurateurs auront essayé cette préparation, on n'en trouvera plus : c'est économique, facile à préparer, il n'y a pas de déchets ! A mon avis, dans quelques années, la morue frigorifiée aura détrôné la morue salée, du moins en partie. Mais, ce jour-là, la consommation moyenne augmentera beaucoup. Pour les amateurs de statistique, elle est actuellement, en France, à peine d'un kilo par habitant et par an. C'est peu.

Il ne faudrait surtout pas déduire de ce qui précède, que les Terre-Neuvas, comme Esquimaux, se nourrissent presque exclusivement de poisson.

C'était un peu vrai sur les voiliers de jadis, où les pêcheurs avaient le choix entre la pêche et la viande salée, agrémentée de haricots charançonnés. Ils préféraient la morue qu'ils appelaient même la viande !

Mais les chalutiers modernes ont des chambres frigorifiques, des cuisines bien équipées, des boulangeries outillées. Ils ont un cuisinier professionnel souvent très compétent, et on y mange, en général, fort bien, de façon abondante et variée. Sur certains d'entre eux, il y a des croissants et des brioches au petit déjeuner, le dimanche... Il faut dire qu'une bonne nourriture est indispensable à des

GASTRONOMIE

hommes qui travaillent dur dans un climat rude, et dont l'appétit est solide, tellement solide même que le poisson ne compte pas au menu. C'est « en plus »... ce qui ne l'empêche pas d'être absorbé en grandes quantités.

Si vous avez peu d'appétit, si vous « chipotez » ce qu'il y a dans votre assiette, allez faire une campagne sur les bancs, vous serez étonnés des quantités de nourriture que vous absorberez !

EXERCICES

Le son aigre du klaxon résonne dans le bateau.

Par tous les panneaux, les hommes grimpent allégrement ; ils courent dans les coursives. Les haut-parleurs confirment l'ordre.

– Postes de combat surface.

Très vite, les armements des pièces sont à leur poste ; les pointeurs ont déjà essayé leurs lunettes, les culasses claquent, les canons tournent. Sur la passerelle, on voit apparaître les téléphonistes qui branchent leurs appareils, les phrases rituelles sont échangées :

– Poste Central, ici passerelle, comment m'entendez-vous ?

La réponse n'est pas pour nous, mais nous la devinons par la suite.

– Je vous entends aussi très bien ; terminé.

Peu à peu, les comptes rendus parviennent à la passerelle :

– Artillerie parée.

– Complet pour les postes de combat.

L'Aventure, laissant pour quelque temps sa mission d'assistance, reprend son rôle de bâtiment de guerre et pousse son entraînement.

Cela commence par l'artillerie. Nous avons deux pièces de 105 mm. et il faut reprendre l'instruction depuis le début. Ce serait simple si les armements étaient uniquement constitués par des canonnières, mais tout le monde y participe ; mon maître d'hôtel est chargeur à la pièce I, par exemple.

On apprend donc à chacun ce qu'il doit faire, et quand les différentes équipes sont à peu près dégrossies, on met toute la machine en branle ; c'est le poste de combat.

Quand on estime que, en théorie, tout le monde en sait assez, on passe aux tirs.

Cela débute par des tirs réduits. Ce n'est pas très compliqué. On met à l'eau un but flottant, portant un pavillon pour qu'on le voie de loin, et, surtout, on fourre dans le canon un autre plus petit, de manière, tout en faisant fonctionner la direction de tir et le pointage en vraie grandeur, de ne consommer que des charges de poudre moins onéreuses. On a, voyez-vous, le souci des deniers de l'Etat.

Mais il faut pour cela réunir un certain nombre de conditions. Que l'on ait le temps d'abord, que nos fonctions d'assistance ne nous obligent pas à faire de la route. Que la mer soit dégagée ; un bateau qui verrait tomber des projectiles près de lui apprécierait très peu ces démonstrations.

Et, naturellement, qu'il fasse beau, que le temps soit clair, pour qu'on y voie quelque chose, et que la mer soit suffisamment clémente pour que le but ne disparaisse pas dans le creux des vagues.

Que de fois avons-nous dû remettre un tir prévu parce qu'une des conditions n'était pas remplie ! On voit alors s'allonger la mine de l'enseigne de vaisseau de Lambert et de ses canonnières. Ils redémontent tristement le but et tous les tubes canons.

Mais, quand on réussit à tirer, quelle joie ! On voit les pointeurs, l'œil rivé à leur lunette, suivre le petit pavillon qui danse sur les vagues, attendre le commandement qui les déchaînera.

– Feu continu... commencez le feu !

A partir de ce moment, c'est une course de vitesse entre les armements des deux pièces. Qui aura fini le premier les munitions qui lui sont distribuées ?

L'officier canonnière, de la passerelle supérieure règle son tir.

– Plus à gauche 4.

– Plus loin 400.

Suivi d'un joyeux : « Encadrant », quand il a réussi à coiffer le but de ses gerbes.

Mais, à partir de ce moment, c'est sans intérêt. Et puis, faut entraîner les armements à la discipline du feu ; je romps donc cette belle cadence :

– Suspendez le feu.

EXERCICES

Ça ne va pas mal ; j'ai un peu l'impression que le chef de la pièce I a retenu l'ordre qu'il devait répéter ; pas longtemps, une fraction de seconde, juste le temps nécessaire au coup déjà chargé de partir, mais c'était sensible.

– Reprenez le feu.

La pétarade reprend jusqu'au moment où l'on entend un triomphant :

–Pièce 2, munitions épuisées.

La pièce I a moins quinze secondes de retard ; le chef de pièce rage intérieurement et se promet d'aller plus vite la prochaine fois.

A chaque tir, la cadence s'améliore, et on espère être bientôt près à exécuter l'école à feu.

Une fois par an, on tire avec les grosses pièces elles-mêmes. C'est une grande cérémonie et cela demande une préparation minutieuse. Oh ! pas pour les canons, mais pour mettre en place les secrétaires qui vont relever les éléments du tir.

Le règlement veut que l'alerte soit suivie du commandement de désignation d'objectif :

« Le but est ... »

Les méchantes langues prétendent que, pour les canonnières :

« Le but est le compte rendu. »

En réalité, il faut pouvoir critiquer le tir, signaler à chacun les erreurs qu'il a commises pour qu'elles ne se renouvellent pas.

Pour un tir réduit, cela se borne, à la fin du tir, à une annonce à l'officier de tir :

– A tel moment, vous avez fait un bond de dérive trop petit, et impair (crime abominable !). A tel autre vous avez fait un bond : plus loin. Avant qu'il n'ait été effectué, il est tombé deux coups longs, vous auriez dû l'annuler. La pièce I a rechargé après le commandement de cesser le feu...

Mais, pour une école à feu, c'est plus sérieux, chaque coup est repéré, catalogué. Il faut une équipe d'appréciation. Cela complique encore le problème.

On embauche un peu tout le monde comme secrétaire : les fourriers, les électriciens, les détecteurs sont armés chacun d'une planchette et d'un chronographe « à mettre en marche au départ du premier coup ».

L'un note les ordres de l'officier de tir, l'autre les éléments de tir, le troisième le départ des coups, etc....

Un, enfin, écrit sous la dictée d'un officier les écarts en direction.

Une équipe s'en va en embarcation à mille mètres du but pour observer les écarts en portée.

L'officier canonnière a ainsi tous les éléments pour faire un beau compte rendu dans la forme prévue.

Bien sûr, ça ne colle pas exactement, mais, avec quelques coups de pouce, on rétablit l'ordre des événements.

Et il peut ainsi confectionner avec amour les verges qui serviront à le battre. Quand le compte rendu nous reviendra, il sera orné d'observations du genre :

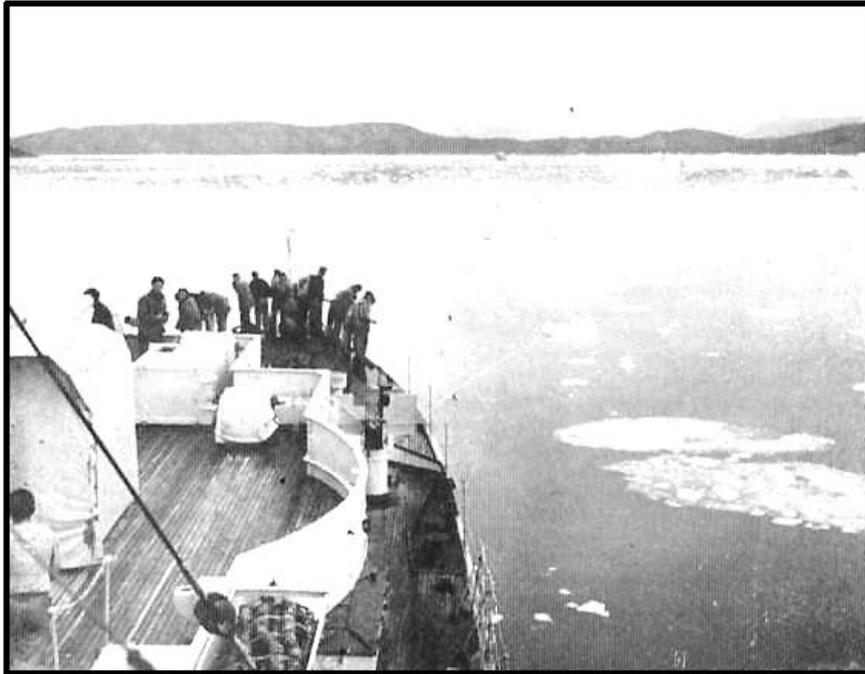
« Vous n'avez pas observé les règles de tir ; le débit n'est pas satisfaisant ; la dispersion est exagérée. »

Mais, tant pis, n'est-ce pas ? On ne devient pas forgeron sans forger.

Nous voilà fin prêts ; l'entraînement est jugé suffisant pour tirer ; les équipes de secrétaires sont prêtes à intervenir. Dès que nous aurons du beau temps (on ne peut pas mettre les observateurs en portée dans leur doris par mauvais temps, ils n'y verraient rien), de la visibilité, et un but, on tirera.

Mais, voilà, quel but ? Celui qui vient le premier à l'esprit, c'est l'iceberg. Mais je vous l'ai dit, il n'y a pas eu d'icebergs sur les bancs de Terre-Neuve cette année. Notre seul espoir réside dans le mois au Groenland. Nous jouons de malheur : quand il y a des icebergs, if fait mauvais, ou il y a de la brume. Une seule fois, par beau temps, ciel clair, nous trouvons un magnifique but : c'est le moment où, à 14 nœuds, nous faisons route sur Holstenborg, pour porter un pêcheur au chirurgien. Quand la malchance s'y met ...

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS



Entrée dans l'Ata fjord.

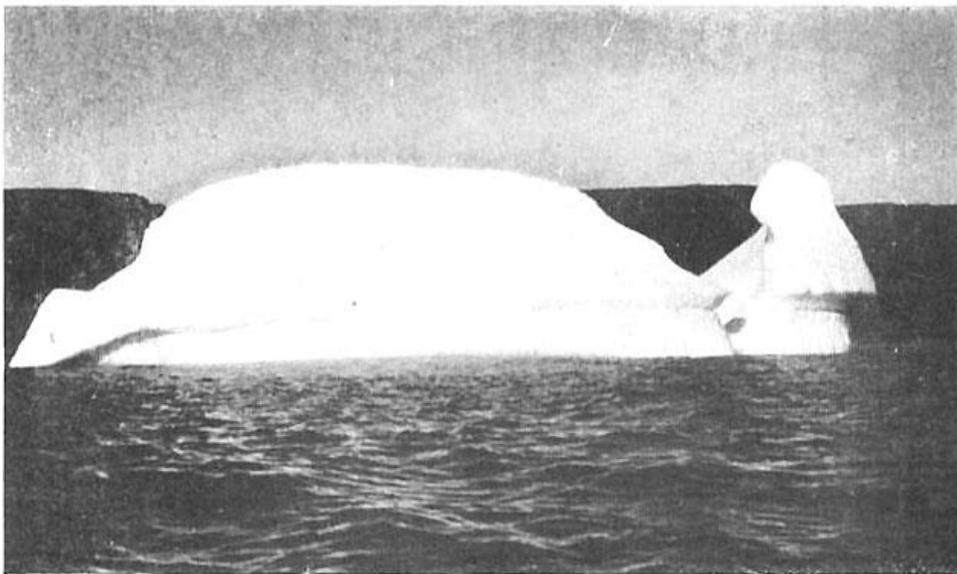


Sécherie de morues au Groenland



Kayak près d'un glaçon

EXERCICES



Beau berg



Glaçon prêt à s'effriter



L'AVENTURE devant un iceberg

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le dernier moyen alors : un rocher. Il faut qu'il soit français. Les règles de la civilité internationale ne nous permettent pas d'arroser de projectiles une portion de territoire étranger, même si elle n'abrite que quelques oiseaux de mer.

Un rocher français ? Il n'y en a qu'un qui remplisse les conditions voulues : être assez loin de terre pour que les ricochets n'aillent pas se perdre près des habitants et être entouré d'eau suffisamment profonde pour que *L'Aventure* puisse évoluer à distance de tir.

Carte en main, le problème n'a vraiment qu'une solution : nous tirerons donc sur les Loups Marins⁹, groupe de cailloux à l'ouest de Miquelon.

En passant à Saint-Pierre, je vais voir le gouverneur et l'administrateur de l'Inscription Maritime : pas d'objections. On fait donc passer un « Avis aux Navigateurs » destiné aux pêcheurs de Saint-Pierre et Miquelon.

« *L'Aventure* effectuera des tirs sur les Loups Marins le mardi 18 septembre, entre 10 heures et midi. La zone dangereuse s'étend à 8 milles marins autour de ces rochers. »

Parfait, tout est réglé ; le lundi, les canonnières donnent un dernier coup d'œil à leurs pièces : on tire demain.

Dans l'après-midi, l'administrateur Lacour, l'adjoint du gouverneur, vient me voir ; il a l'air gêné d'un homme qui vient remplir une mission désagréable : il tient à la main un télégramme.

Les pêcheurs de Miquelon pêchent justement sur les Loups Marins ; il y a en ce moment beaucoup de morues à cet endroit. Le tir risque d'effrayer le poisson, mais même si cela n'arrive pas, c'est un jour de perdu ; or, ce rassemblement de poisson ne dure pas longtemps. Ils demandent au gouverneur s'il peut intervenir pour faire remettre l'école à feu intempestive.

Le gouverneur me laisse juge.

Les Miquelonnais sont de braves gens. Assez pauvres, ils ne vivent que de la pêche ; tous marins éprouvés, ils se sont engagés en grand nombre dans la Marine pendant la guerre. J'ai eu l'occasion de les voir en passant à Miquelon. Ce sont des hommes sympathiques.

D'autre par, il est certain que ce tir va leur coûter une pêche inespérée. Pourtant leur télégramme n'a rien de comminatoire. On y sent une résignation profonde. « Si ça réussit, tant mieux. Sinon, tant pis ! »

Je me tâte un peu ; on ne peut pas faire ce coup-là à nos amis de là-bas :

– Allez, Lacour, dites au gouverneur que nous ne tirerons pas.

La figure ouverte de Lacour s'éclaire d'un sourire ; il est tout heureux pour ses administrés.

Le lendemain, nous appareillons à 8 heures par une brume à couper au couteau. J'ai eu le mérite du beau geste, mais, de toutes manières, nous n'aurions pas pu tirer. Les canonnières « font la gueule ».

Et voilà pourquoi, en 1951, *L'Aventure* n'a pas effectué son école à feu.

Honte sur elle !

Pour les armes légères, c'est plus facile ; les tirs réduits, des lâchers de ballons, fournissent des buts, et la pétarade des armes automatiques est un bruit qu'on entend à intervalles réguliers. Le chien ne s'habitue pourtant pas à cette harmonie et croit de son devoir strict de l'accompagner par des hurlements lamentables.

Nous avons eu, un jour, l'occasion d'exercer les tireurs des canons de 40 mm. sur une cible magnifique. Un iceberg de cent mètres de haut était échoué sur un des bancs du Groenland.

Nous sommes allés assez près pour que le pointage puisse s'effectuer sur une cible (une tache verdâtre) située à une certaine hauteur.

Tout le monde attendait avec une certaine impatience le départ du premier coup de canon ; une armée d'oiseaux de mer était posée sur la glace, bien paisible.

⁹ **Note du copieur** : Il s'agit donc des « Veaux-Marins ».

EXERCICES

L'espoir n'a pas été déçu. Dès que le bruit de la détonation a eu troublé leur quiétude, un véritable nuage piaillant et tourbillonnant est apparu dans le ciel et a filé à vive allure.

Le tir avait un côté spectaculaire qui excitait la curiosité. Chaque rafale faisait dégringoler, à grands fracas, des tonnes de glace ; mais, ce qui a fait la joie de l'équipage, c'est la maladresse d'un pointeur novice qui, ému, a tiré trop haut. Au culot de chaque projectile, une pastille incandescente, le tracer, permet de le suivre dans sa course. On a donc vu les coups passer au-dessus de l'iceberg.

Morue Digest n'a pas manqué de mentionner le fait par une allusion perfide aux pointeurs qui manquent un iceberg à 400 mètres.

Cependant, *L'Aventure* est avant tout un escorteur, c'est-à-dire un chasseur de sous-marins. Elle possède un asdic pour les détecter en plongée et des grenadeurs pour les attaquer. C'est surtout sur la mise en action de ces appareils que doit porter l'entraînement.

Oui, quand on a un sous-marin sous la main, c'est possible. Mais, sur les bancs, il n'y en a pas le moindre.

On est quand même arrivé à faire un bel exercice, grâce à la collaboration bénévole d'un sous-marin de nationalité difficile à déterminer.

Le 21 septembre, nous venions de faire de l'hydrographie et remontions, sans nous presser, vers Saint-Jean.

Vers 10 heures, un timonier se penche vers l'officier de quart :

– Des baleines lieutenant, 2 quarts par bâbord.

On en a vu souvent, des baleines, mais celles-là sont la proie d'une agitation inaccoutumée. Ce sont de belles bêtes de 30 mètres de long au moins ; elles se tiennent presque constamment en plongée, d'habitude, mais aujourd'hui, elles se dressent verticalement, tête en bas. La queue plate oscille en l'air, dépassant de 5 à 10 mètres, pendant une bonne demi-minute, avant de retomber dans un jaillissement d'eau. Une minute après, elles recommencent. De près, on voit flotter les nageoires, membres antérieurs de ces mammifères, grands bras d'un blanc pâle, insolites sur ce corps de teinte neutre¹⁰.

Les pêcheurs prétendent que les baleines chassent en frappant l'eau de leur queue pour assommer les poissons par effet de choc.

Je suis sceptique, car toutes les fois que j'ai vu les baleines se livrer à cette gymnastique, elles étaient par groupes de deux. Je suis donc porté à croire que cette danse de séduction n'est pas sans rapport avec la reproduction de l'espèce.

En suivant mon raisonnement, j'estime qu'elles doivent être assez occupées pour ne pas se méfier beaucoup et qu'il ne faut pas laisser passer une occasion pareille.

– Asdic en marche. Postes de combats sous-marin.

C'est vite fait ; tout le monde a compris et entre dans cet exercice comme dans un jeu.

– Faut-il faire monter les grenades, commandant ?

Nous avons à bord des grenades sous-marines, chargées à 35 kilos d'explosif et destinées à rechercher les bancs de poisson.

Ceux-là, on les a trouvés, mais, quand même, on ne peut pas manquer d'utiliser ce but bénéfique.

– montez les grenades.

Nous sommes à mille mètres des baleines, mais, tout de suite, le « touc » de départ de départ de l'asdic est suivi d'un autre plus faible : l'écho de retour. On les a.

Voilà même l'écouteur qui annonce :

– Echo dans le 20 à 1.100 yards.

Comme pour un vrai exercice, je demande :

¹⁰ **Note du copieur** : La description indique, sans aucun doute, qu'il s'agit de baleines à bosses, cependant leur taille est nettement surestimée, puisque en principe elles ne dépassent pas 15 mètres.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– Analysez l'écho.

Et la réponse fait sourire tout le monde :

– Sous-marin. Largeur du but, deux degrés. Effet de sillage.

Evidemment, une baleine a, bruits d'hélices à part, toutes les caractéristiques du sous-marin, et, découverte nouvelle pour nous, elle laisse même, comme un bateau, un sillage qui réfléchit les ondes ultra-sonores.

– Vitesse d'attaque ; paré à grenader.

Le roof de la pièce 2 est couvert de curieux ; les deux Terre-Neuvas que nous avons comme passagers à bord, ont retrouvé la jeunesse du temps de leur service militaire. Ils vibrent d'excitation contenue.

– 600 yards, 400 yards.

Nous avons le cap dessus ; la bête ne bouge presque pas. *L'Aventure*, qui monte en vitesse, frémit.

– 300 yards ... Echo perdu.

Nous sommes maintenant trop près pour que la distance puisse être mesurée. J'ai l'œil fixé sur l'aiguille de mon chronographe. Dix secondes ... cinq ...

– Feu.

La plage arrière annonce que deux grenades ont été lancées réglées à 50 mètres. Elles descendent...

« Broum ! broum ! ... »

Le bateau tout entier est secoué. La cheminée, ramonée d'un seul coup, crache un torrent de fumée noire. La mer frémit derrière nous, puis une grosse boursoflure la soulève de quelques mètres.

Et, à quinze mètres de là, voilà la queue de la baleine.

– Elle en a ... elle en a ...

Nous mettrons bien une minute à admettre qu'elle n'a rien du tout, qu'elle continue ses ébats comme avant.

Et voilà l'officier détecteur qui annonce paisiblement :

– On a repris le contact par l'arrière.

C'est inespéré ; on va pouvoir refaire une attaque.

On se représente ; méticuleusement, on calcule les éléments avec une précision de chimiste.

– Feu.

Deux grenades de plus ébranlent les profondeurs des mers ; avec le même succès, le même insuccès plutôt.

La baleine s'en va lentement, dégoûtée, vers des lieux moins bruyants, toujours escortée de sa compagne.

– Elles sont chargées à la poudre de riz, vos grenades !

– Vos croyez ? Regardez ...

Des taches blanches apparaissent sur la mer. En voila trois... cinq... vingt ... cent... plusieurs centaines.

Les baleines ont magnifiquement encaissé les grenades, mais les morues, elles, assommées, remontent le ventre en l'air crachant leur vessie natatoire.

– Stoppez ; mettez le doris à l'eau.

En une demi-heure, le doris est plein ; nous venons de mettre au point la pêche alimentaire que nous n'avons jamais été capables de réaliser par d'autres moyens depuis le début de la campagne. Il était temps... la semaine prochaine, nous partons pour la France.

Les détecteurs, eux, sont pleins de joie.

– Il y avait même du doppler.

EXERCICES

Le doppler, c'est la variation de la note de l'écho de l'asdic, qui indique si le sous-marin se rapproche ou s'éloigne. La baleine est le but idéal. Il en faudrait une pendant une heure tous les matins.

Ces exercices à grand spectacle sont rares, mais tous les jours l'instruction se poursuit. Les timoniers, acagnardés sur le roof de la pièce 2, lisent les signaux que l'un d'entre eux fait sur la passerelle. Tantôt, debout sur les caissons des munitions de 20, il fait des signaux à bras, tantôt il manipule le projecteur. Parfois, les pavillons multicolores montent aux drisses et fleurissent les vergues.

Gravement, après chaque exercice, le second maître Colin ramasse les devoirs, les corrige, et donne les notes. Puis les timoniers qui ne sont pas de quart sont réunis dans la chambre des cartes et sont interrogés sur les codes de signaux.

Il ne faut pas que, quand nous arriverons en escadre, les timoniers de *L'Aventure* soient inférieurs à leurs camarades des autres bateaux. Ils ne le seront pas.

Pas plus que les matelots des autres spécialités. A chaque passage à Saint-Pierre, on allume sur l'appontement des incendies que l'on éteint avec rapidité par tous les moyens du bord.

Un stand de tir y a été aménagé aussi et l'on entend claquer les coups qui résonnent le long de la colline.

Quand nous avons le temps, sur les bancs, je consacre quelques heures au classique « d'homme à la mer ».

C'est un souci constant sur un bateau ; si quelqu'un tombe à l'eau, que faire ? Le principe n'est pas compliqué ; on lui lance une bouée, et on revient le chercher. En réalité, ce n'est pas si simple. Le rayon de giration du bâtiment, a plusieurs centaines de mètres et on risque de perdre de vue le sinistré. Il faut donc s'entraîner sérieusement.

On fabrique un petit plateau de bois, orné d'un pavillon, et on le lance, sans préavis, à l'eau.

– Un homme à la mer, par bâbord ;

L'officier de quart entreprend la manœuvre qu'il juge la plus rapide et la plus sûre, sous l'œil intéressé et critique de ses camarades.

La solution classique est le Boutakoff. Elle a été imaginée par un amiral russe.

Cela consiste à mettre la barre d'un bord (il faut la mettre du bord opposé à celui où est tombé l'homme, de façon que l'arrière du bâtiment, chassant à l'extérieur de la giration, lui épargne les dangereux remous de l'hélice), à laisser tourner le bateau de 60 degrés, puis à mettre la barre de l'autre bord, avec le même angle.

On décrit alors une courbe qui fait repasser, au cap inverse, dans le sillage, et par conséquent sur le naufragé.

L'inconvénient est que c'est long. Pour faire demi-tour, on tourne de 60 degrés d'un côté, puis de 240 de l'autre, soit de 300 en tout. Pendant ce temps, le noyé a le temps de réfléchir à son avenir.

Les officiers tentent la manœuvre chacun leur tour. Ils essaient des variantes : battre en arrière pour revenir sur ses pas, ou s'éviter sur place.

Le succès est mitigé ; les temps sont mesurés au chronographe, et, si Denis a réussi à battre nettement le Boutakoff, d'autres pataugent. Si on va trop vite, le croisillon est repoussé par la lame de sillage et c'est à refaire.

Quand tous les officiers de Marine y ont passé, on met à l'épreuve la « garde nationale », c'est-à-dire le commissaire, le médecin et l'officier mécanicien.

Le commissaire est méfiant comme une fille-mère ; on lui a dit que quand *L'Aventure* avait de l'erre à l'arrière, l'arrière remontait irrésistiblement dans le vent, quoiqu'on fasse.

Il a voulu s'en rendre compte par lui-même et a entrepris de revenir en marche arrière sur le croisillon.

Cela lui vaut de distraire la galerie pendant une bonne demi-heure.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le maître de manœuvre Jegoux, le presque homonyme du météo, est convoqué à son tour sur la passerelle et réussit un beau repêchage de « un officier de quart à la mer », ce qui est aussi une éventualité possible.

Même s'ils n'ont pas bien effectué leur manœuvre, les acteurs de cette scène en gardent quelque chose ; ils en discutent entre eux, y réfléchissent, et se préparent à cette éventualité.

D'ailleurs, aux accostages dans les ports, chacun des officiers aura l'occasion de manœuvrer *L'Aventure* et de se faire la main.

On ne se borne pas à l'instruction militaire ; les règlements recommandent de pousser l'instruction générale des hommes et, tous les semestres, des examens vérifient les progrès accomplis. Ils donnent lieu à une attribution de points qui favorisent l'avancement des puits de science.

Aussi, plusieurs fois par semaine, les postes d'équipage deviennent des classes d'école communale. La tâche a été répartie entre les trois enseignes qui se transforment gravement en instituteurs, font la classe, corrigent les devoirs.

Heureusement, ils sont munis des livres classiques, et la progression de l'enseignement n'est pas livrée à leur imagination.

Les résultats sont variables ; certains font des progrès très sensibles au cours de la campagne ; d'autres, par contre, restent absolument rebelles à des mystères ardues comme la réduction des fractions au même dénominateur. Quant à l'Histoire de France, elle tient chez eux du roman à épisodes. Les professeurs sont navrés ; je les console, car je crois que quelqu'un d'autre, un professionnel même, ne ferait pas mieux.

Au mois de septembre, le bord prend une allure de Sorbonne. C'est l'époque des examens : changement de catégorie d'instruction, examen d'admissibilité au grade de second maître.

Pendant les jours qui précèdent, on voit dans tous les trous des hommes, souriants d'habitude, assis dans un coin, les sourcils froncés, et tenant à la main le manuel de leur spécialité.

Puis les commissions se mettent au travail et, pendant une semaine, fonctionnent à plein régime. On m'apporte les résultats, pour que je les examine avant qu'ils soient communiqués à l'équipage.

Il n'y a pas de surprise ; les éliminés s'étaient déjà rendu compte de leur insuccès et étaient résignés à attendre six mois pour franchir ce pont-aux-ânes.

Cet aspect appliqué de la vie de *L'Aventure* peut surprendre, mais chacun à bord à l'orgueil de son bateau et veut le présenter sous son meilleur aspect. Nous n'avons pas les mêmes moyens pour nous entraîner que nos camarades de Toulon ; mais le personnel est stable ; il n'y a pratiquement pas de mutations en cours de campagne, et ceci compense cela.

L'an dernier, quand, en revenant de Terre-Neuve, le bâtiment est allé au centre d'entraînement, il a tenu très honorablement sa place parmi les autres frégates.

Si on en parle à l'équipage, il annonce même, sans aucune modestie que *L'Aventure* les a complètement écrasées.

Cette année, nous n'irons pas à Toulon en rentrant, mais seulement après le carénage, juste avant de repartir.

Ça ne fait rien ; tous les jours on s'entraîne, pour garder au bateau sa place.

Laquelle ? Demandez aux hommes, ils vous le diront : celle du meilleur bateau de la Marine nationale.

LE COURRIER

LE COURRIER

– Il y en a tant que cela ?

Je regarde le second maître Nicolas, agent postal de *L'Aventure*, porter des sacs et les empiler dans le petit local, sur l'avant du poste radio, qui sert à la fois de bureau militaire, de secrétariat du commandant et de bureau du vagemestre. La place est très chère sur un bateau de guerre.

Aujourd'hui, c'est le bureau du vagemestre qui a la priorité. Nous allons demain quitter Brest et le courrier arrive.

Pas le nôtre, qui est nettement plus modeste. Mais le service Presse-Information du ministère de la Marine a fait paraître dans les journaux du littoral un petit entrefilet :

« L'escorteur *L'Aventure* appareillera de Brest pour les bancs de Terre-Neuve le 3 avril. Il emportera le courrier pour les chalutiers de pêche. Les lettres et les petits paquets n'excédant pas 500 grammes devront être adressés avant le 1^{er} avril, aux bons soins du commandant de *L'Aventure* à Brest. »

Et la pile de sacs que l'on case avant de les trier est la conséquence directe de cette annonce.

Les familles ont écrit, ont emballé les petits objets oubliés et tout cela est maintenant enfoui dans les sacs. Pendant une partie de la traversée. Nicolas va trier toutes les lettres, en faire des piles, une par chalutier, et sera prêt à démarrer le bureau postal qui va fonctionner pendant toute la campagne. C'est en effet une des missions de *L'Aventure* : elle porte aux pêcheurs de Terre-Neuve le courrier qui leur est destiné et prend le leur.

Les chalutiers ne touchent presque jamais terre et n'auraient donc pas de nouvelles de leurs familles. Il y a bien ceux qui vont porter le poisson en France et qui y prennent « la poste ». Mais, quand ils sont revenus sur les bancs, ils ont rarement l'occasion de communiquer avec les autres bâtiments, et il n'est pas rare de les voir rapporter à Fécamp ou à Saint-Malo des lettres qu'ils y ont prises trois ou quatre mois plus tôt.

Tandis que *L'Aventure*, elle, passe plusieurs fois par mois à Saint-Pierre, à Saint-Jean. Avant d'y entrer, on s'assure des désirs des bâtiments. En effet, s'ils doivent eux-mêmes faire escale quelques jours après, il vaut mieux y laisser leur courrier, pour ne pas risquer de jouer aux quatre coins avec eux.

L'agent postal fait alors une tournée de drainage ; il passe à la poste, au consulat de France (si c'est à Saint-Jean), chez les consignataires des chalutiers et ramasse tout le courrier. Dès son retour à bord, il reprend sa tâche de Pénélope : faire le tri par bateau, compter et rédiger « la liste ».

Cette liste est fameuse. Elle est constamment affichée sur la passerelle et tenue à jour. En face du nom des chalutiers, on lit le nombre de lettres et de paquets qui lui sont destinés.

En bas, le total : ce que nous avons à distribuer. Par exemple : « 1.437 lettre, 71 paquets. »

C'est magnifique de précision... et c'est toujours faux !

Cette touchante et persistante erreur irrite un peu de Talhouët, qui a l'esprit méticuleux, et amuse les autres officiers. L'explication en est bien simple.

Au départ d'un port, tout est bien en ordre, le total est exact... à l'approximation de l'addition près, bien entendu. Mais chacun sait que, contrairement à ce qu'on apprend à l'école, l'arithmétique est une science approchée. Et nous appareillons. Dès le lendemain, nous rencontrons le *Bassilour*, par exemple. On lui donne ses 72 lettres et il en remet un paquet.

Nicolas trie le paquet. Il y a toutes les lettres pour la France. Celles-là sont fourrées dans un sac commun et n'entrent pas dans la comptabilité de la passerelle.

Mais il y a celles qui sont destinées aux chalutiers. Un pêcheur écrit à un cousin, sur un autre bateau, « qu'il a reçu une lettre de tante Ursule, qu'elle lui a dit que la petite Mimi allait se marier en juillet, et patati... ».

Ce n'est pas une correspondance abondante, mais on trouve ainsi 5 lettres à répartir.

De sorte que le total doit être modifié. Plus exactement il devrait se modifier par une belle opération algébrique : – 72, + 5, etc... Déjà, les chances d'erreur augmentent.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le plus souvent, on tient à jour les lignes, mais on laisse tomber le total, à la grande joie des critiques de l'addition. Petite manie bien innocente, car l'essentiel, qui est que les lettres parviennent à leurs destinataires, est fait. Alors ?

Comment arrive-t-il à destination ? Ce n'est pas si simple qu'on croit.

Bien sûr, on peut annoncer par radio : « J'ai du courrier pour vous. »

Mais il faut agir avec un peu plus de discrétion ; parfois, les capitaines n'ont pas tellement envie de voir arriver le courrier ; la pêche est bonne, les hommes sont au travail, ils ne pensent qu'à « descendre en cale des pièces de cent sous ».

Le courrier arrive ; on lit les lettres, on répond même parfois. Voilà tout le travail désorganisé. Les hommes qui sont au repos se réveillent, et, au lieu de dormir, lisent, écrivent, se racontent les histoires. Quand leur tour de reprendre le quart arrive, ils sont fatigués et le rendement diminue.

Témoin, l'histoire du « sel ».

Il y a deux ans, *L'Aventure* se rendant près d'un chalutier lui signale gentiment :

« J'ai tant de lettres pour vous. »

Et s'entend répondre :

« Merci ; mettez-le dans le sel... »

Dans le sel, c'est-à-dire en conserve... pour longtemps ; ils ne voulaient pas de leur courrier.

L'aumônier n'aime pas du tout que l'on raconte cette histoire ; chaque fois qu'il en entend parler devant lui, il explique patiemment, pour la vingtième fois, que ce n'est pas le capitaine, mais le radio, qui a envoyé cette réponse, que le chalutier allait « débanquer » le lendemain pour rentrer en France et que le retard inévitable pour prendre le courrier et lire les nouvelles déjà un peu vieillot se répercuterait sur l'heure de la rencontrer avec les familles.

– Mais oui, monsieur l'aumônier, nous le savions déjà, mais le plaisir de vous voir partir au quart de tour, pour exercer vos fonctions d'avocat des Terre-Neuvas est tellement fort que nous ne résistons pas à la tentation de remettre cette question sur le tapis.

Il n'empêche que cette histoire, et quelques autres, ont fait naître la légende que les Terre-Neuvas ne tiennent pas à recevoir du courrier. Rien n'est plus faux et le raisonnement lui-même ne tient pas debout.

« Ils ne veulent pas du courrier parce que cela trouble la pêche. »

Ils n'auraient qu'à ne pas le lire, si cela les gênait tellement.

En réalité, les hommes sont très pressés de recevoir leurs lettres, et, quand le porteur du courrier arrive sur la passerelle, toutes les têtes sont relevées pour évaluer le volume, supputer les chances d'en avoir une, ou deux ...

– On le donne tout de suite, cap'taine ?

– On file d'abord et on le distribue après.

Je vous promets que cela va vite et, dès que le bâtiment est « en pêche », chacun prend sa part ; les hommes se ramassent dans quelque coin, pour lire et relire les nouvelles, vieilles parfois d'un mois. Ce n'est guère qu'au bout d'une heure qu'ils commencent à se raconter entre eux...

D'ailleurs, il y a des bateaux plus ou moins bons clients du vaguemestre. Quand on regarde « la liste », c'est frappant. Tel chalutier, le *Président-Houduce*, par exemple, a 150 lettres, alors que d'autres en ont à peine 40. Mais il suffit qu'un des marins ait une petite amie qui se sente une âme de Madame de Sévigné pour fausser la moyenne.

Voici comment *L'Aventure* procède :

Avant d'arriver sur les bancs, nous signalons aux chalutiers repérés :

« Nous serons près de vous vers telle heure. Avez-vous besoin de nous ? »

La réponse est presque toujours la même, quand à la fin du moins :

« Ici, nous avons deux hommes à montrer au médecin. Avez-vous notre courrier ? »

Quand nous savons de façon sûre que le message sera bien accueilli, nous l'envoyons :

LE COURRIER

« Nous avons du courrier pour ... » Suivent les noms des lauréats.

Et parfois, on ajoute :

« Les champions sont un tel et un tel, avec tant de lettres. »

Comme il n'y a pas beaucoup de distractions sur les bancs, ce palmarès fournit un sujet de commentaires.

Et, dès que le doris est mis à l'eau, l'agent postal est là, sur la plage arrière de *L'Aventure*, pour remettre aux dorissiers le précieux paquet bien ficelé.

Comme il est là à l'arrivée, quand un des pêcheurs, soit un malade venant à la visite, soit un client de la coopérative, apporte à son tour le courrier départ.

Quand il est abondant, on en fait un petit paquet précautionneusement caché dans une poche de veste. Mais, quand il n'y a que quelques lettres, c'est beaucoup plus facile.

Le pêcheur monte à bord, serre les mains de vieilles connaissances, et se découvre de manière curieuse, en pliant le corps en avant. Le courrier est là, dans sa casquette, bien coincé entre la tête et la doublure, à l'abri de la pluie et des embruns.

Pour ma part, j'apprécie les paquets abondants : c'est que les familles aiment bien recevoir des nouvelles et nous en tiennent pour responsables.

Comme, tous les jours, nous signalons notre position au ministère, nous annonçons en même temps :

« Pris contact avec tel et tel chalutier. »

Ces nouvelles sont transmises à la presse et les journaux locaux les publient. Les familles font leur petit calcul.

« *L'Aventure* les a vus le tant ; d'ici huit jours, au plus, lettres seront postées, et nous les aurons vers le tant... »

Si ça n'arrive pas, c'est la faute de *L'Aventure* qui n'a pas bien fait son travail, car l'homme a sûrement écrit...

Quand je suis allé, avant la campagne de 1951, au pardon des Terre-Neuvas, à Fécamp, la jeune femme d'un capitaine m'a dit :

– Et surtout, commandant, apportez-moi beaucoup de lettres de mon mari.

J'ai promis, le mari a bien voulu tenir ma promesse, et, la chance aidant, nous avons vu souvent son bâtiment.

De sorte que, l'année suivante, cette même jeune femme nous a concédé que nous avions bien rempli notre tâche.

L'importance que donnons à cette partie de notre mission, l'obstination que nous mettons à délivrer des lettres parfois vieilles de plusieurs semaines peut, de loin, paraître un peu futile.

Mais, quand on pense à l'isolement de ces hommes dans un climat pénible, au temps que dure cette solitude, on comprend que ces lettres sont pour eux les seuls liens qui les rattachent au monde des gens normaux, et le prix qu'ils y attachent. Les petits dérangements que le courrier nous occasionne sont largement compensés et sont vite oubliés quand on voit la joie que cause leur arrivée.

En particulier, pendant tout le séjour au Groenland, l'isolement est complet. Or, les chalutiers y passent deux ou trois mois d'affilée. Ni bateaux ni avions ne portent le courrier dans les ports. Seule *L'Aventure*, qui a quitté Saint-Jean après les chalutiers, et qui y repassera un bon mois avant eux, constitue un lien avec le monde civilisé.

Quand nous redescendons, nous nous astreignons donc à reprendre tout le courrier « au départ ». Ce n'est pas toujours facile.

Le 31 août, *L'Aventure* appareille de Godhavn, au Groenland. C'est la dernière escale et, le 8 septembre, nous devons être à Saint-Jean. C'est le moment où jamais où le courrier doit être à bord.

Dans la journée du 1^{er} septembre, nous voyons donc beaucoup de chalutiers : le *Hardi*, le *Vikings*, le *Président-Houduce*, la *Belle-Normandie*, le *Colonel-Pleven*, le *Jutland*, le *Jacques-Cœur*. Le courrier s'amoncelle à bord et l'hôpital se vide.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Nous avons rendu des malades au *Belle-Normandie*, au *Jutland*, au *Jacques-Cœur*.

Heureusement, car le temps se gâte au début de la journée.

Depuis une huitaine de jours, nous essayons de joindre le *Magdalena* Mais nous jouons de malheur. Quand *L'Aventure* fait route vers lui, elle est déroutée pour un cas urgent. Après avoir effectué cette mission, cette fois, c'est le *Magdalena* qui a changé de lieux de pêche.

Pourtant, aujourd'hui, il faut prendre ce courrier. La position du *Magdalena* est connue. En route.

Le vent se lève ; nous devons arriver près du chalutier au jour. Dès minuit, nous commençons à tosser de façon sensible. La communication me paraît difficile.

« *Magdalena de Aventure*. – Quel temps fait-il là où vous êtes ? Ici, il me paraît délicat de mettre un doris à l'eau. Pensez-vous pouvoir mettre le votre ? »

Bien sûr, c'est un peu perfide. Mais je ne peux pas lui dire brutalement qu'il fait un temps de cochon et que je le laisse juge de décider si, compte tenu du temps qu'il fait près de lui (à 50 milles de distance l'état de la mer peut être totalement différent), l'importance de l'arrivée du courrier vaut le risque que l'on impose aux dorissiers.

La réponse ne se fait pas attendre :

« Je pense que le temps ne permet pas de communiquer par doris. Mais on pourrait passer le courrier avec un bout. »

Avec un bout ! Cela représente un beau spectacle : les deux bateaux tout près l'un de l'autre, dansant dans la houle, mais vraiment très près, pour qu'un lance-amarres léger (le bout) puisse être passé entre les deux bâtiments, et serve à haler le paquet de lettres, sans le faire toucher l'eau.

Il reste encore un point à élucider.

– Comment voyez-vous la manœuvre ? »

« Je resterai stoppé en virant mon filet. »

Et voilà, je m'en doutais un peu : on va voir ce que fera *L'Aventure*. Bien sûr, elle est libre de décider, de dire, par exemple :

« Le jeu n'en vaut pas la chandelle, je n'essaie pas de m'approcher de vous. »

Pour le capitaine, c'est raté, sans plus ; mais le courrier aura quelques semaines de retard...

Quelques semaines de plus et notre ordre de mission prévoit que nous devons prendre ce fameux courrier, que les familles attendent.

« *Magdalena de Aventure*. – Je passerai prendre votre courrier. Préparez-le.

Peut-être, après tout, le temps va-t-il s'améliorer ?

Non, la houle grossit ; nous sommes heureusement vent arrière, mais il y a déjà quatre à cinq mètres de creux et, dans la lueur du jour qui se lève, voici à l'horizon le groupe de chalutiers qui comprend le *Magdalena*.

Dès que le chalutier nous aperçoit, il vire son chalut et, en travers au vent, roule de façon insolite.

Nous nous approchons, vent arrière : sur la plage avant, l'agent postal, avec deux matelots, a préparé un lance-amarres.

Nous ne sommes encore qu'à cinquante mètres mais, déjà, on voit le *Magdalena* tantôt plus haut, tantôt plus bas que nous, suivant notre position respective dans la houle.

Sur son arrière, quelques hommes sont prêts à prendre notre lance-amarres : je vois, aux jumelles, le capitaine sur l'arrière de sa passerelle, qui considère notre arrivée d'un œil un peu inquiet.

Vingt-cinq mètres.

– Machines en arrière demi... Stoppez.

Nous sommes à moins de dix mètres, maintenant, mais, avec la houle, notre avant et l'arrière du *Magdalena* montent et descendent à contretemps, se croisant à une vitesse impressionnante.

LE COURRIER

Le lance-amarres a été passé et les hommes du *Magdalena* halent à leur bord le paquet qui contient leur courrier, puis fixent à la place leur propre paquet bien enveloppé dans un morceau de toile huilée.

Pendant ce temps, à coups brutaux de machines et de barre, je maintiens les deux navires tout près l'un de l'autre, pour leur éviter un contact violent, et ne pas cependant m'éloigner rapidement, ce qui risquerait de faire tomber à l'eau les précieuses lettres.

C'est fini ; cela n'a pas duré une minute, mais j'ai l'impression que je manœuvre depuis une demi-heure.

– Les machines en arrière demi.

L'intervalle entre les deux bâtiments grandit ; c'est paré, maintenant.

Nous reprenons notre route vers le sud, vers Saint-Jean, en passant encore près du *Clairvoyant* pour prendre son courrier et près du *Duguay-Trouin* pour embarquer l'aumônier... si le temps le permet.

A ce moment, on m'apporte un message :

« *Aventure de Magdalena*. – Remerciements. Je me permets de vous offrir mes respectueuses félicitations pour votre manœuvre. »

– Répondez : merci.

Je m'efforce de prendre un petit air détaché. En réalité, le compliment de ce capitaine, vieux Terre-Neuva, marin éprouvé et connaisseur indiscutable, me remplit de joie. Et puis, nous avons rempli notre tâche : cela aussi nous fait plaisir.

C'est cela, ce n'est que cela, le courrier, mais nous savons, nous, marins, ce que représente ce lien avec les familles. Cela vaut bien qu'on se donne un peu de peine.

On se sert aussi de la radio. Une station française, Saint-Lys, dans le sud-ouest de la France, assure continuellement la liaison avec les navires en mer. Les Terre-Neuvas bénéficient d'un régime de faveur : les P.T.T. leur accordent des tarifs spéciaux pour l'expédition de radiotélégrammes et de lettres radiomaritimes.

Car il y a deux sortes de messages :

Les radios, d'abord ; l'expéditeur met un télégramme à la poste, dans un bureau quelconque de France :

« Monsieur Untel, à bord de tel chalutier, par Saint-Lys–radio. »

La jeune fille du guichet lui jette un coup d'œil étonné, prend le « Guide des P.T.T. », car le radio n'est pas chose courante, vérifie, taxe.

– Cela fait tant.

Le message est envoyé télégraphiquement à Saint-Lys–radio.

Si c'est une lettre radiomaritime (on dit S.L.T., en jargon des Postes), le même message est mis sous enveloppe pour être envoyé à Saint-Lys. Evidemment, le tarif est moins élevé.

Mais, à la station de Saint-Lys, à l'arrivée, le processus est le même. A plusieurs reprises, dans la journée, la station passe la liste des bâtiments en mer pour laquelle elle a quelque chose, puis attend les réactions.

Quand elle a pris contact avec un de ses correspondants, elle lui transmet le message.

Parfois le bateau est trop loin, ou ses appareils ne permettent pas la liaison. *L'Aventure* intervient alors :

« Passez-moi les messages de tels et tels bateaux. »

Et, quand elle a réussi à les acheminer sur leurs destinataires, elle prévient Saint-Lys.

Il nous est arrivé d'avoir ainsi cinq ou six S.L.T. en attente, sur nos registres. Car, au Groenland, c'est le seul moyen de dire ou d'entendre quelque chose. On en use abondamment.

Encore le procédé n'est-il pas absolument sûr. Pendant quatre jours, nous sommes restés sans aucune liaison avec la France, ainsi que les chalutiers qui étaient près de nous.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

La propagation des ondes a de ces mystères. Le cinquième jour, sans que rien n'ait apparemment changé tout marchait très bien. Soulagement à bord, où nous envisagions déjà de passer par une station groenlandaise de là au Danemark et de Copenhague à Paris. Petite humiliation pour notre amour-propre national !

Et, pendant ce temps, nous avons d'excellentes liaisons avec le petit poste de l'expédition Paul-Émile Victor, qui était en route pour la côte, après avoir abandonné la station centrale, où elle séjournait depuis des mois.

L'Aventure, navire de guerre, est mieux partagée que les chalutiers, du point de vue du courrier. D'abord, ses escales sont connues avec précision, et surtout la Poste navale s'occupe d'elle.

Cet organisme, se basant sur notre programme, et armé des horaires des paquebots et des avions, centralise tout le courrier adressé : « ... A bord de *L'Aventure*. Poste navale », et le trie en deux parts.

Les lettres sont empilées dans des sacs et confiées à la poste aérienne. Les petits paquets, les journaux, les imprimés, sont confiés à la voie maritime.

En même temps, un télégramme nous annonce :

« Vers vous, à Saint-Jean de Terre-Neuve, envois numéros 6 et 7 avion, envoi 4 bateau. »

A la réception, nous enverrons un message ; on saura ainsi que rien ne s'est perdu.

Dans l'autre sens, nous procédons de la même façon.

Cela marche bien, sans autres irrégularités que celles dues aux avions qui « brûlent Gander ».

Quelquefois la brume est trop dense sur Terre-Neuve et notre courrier va faire un tour au Canada, avant de nous revenir, mais en général, dès que nous arrivons dans un port, nous y trouvons nos sacs.

Je me suis étonné, pendant quelque temps, d'y voir un courrier abondant adressé au mythique « lieutenant de vaisseau de Lescubier ». Ces lettres venaient de tous les coins de France et étaient d'écritures variées, mais féminines. Je me suis demandé quel était le don Juan qui cachait ainsi son identité, puis j'ai constaté que ces lettres étaient remises indifféremment à n'importe lequel des officiers.

L'explication a fini par venir.

Avant le départ, le carré avait eu l'idée de faire mettre une annonce dans un journal :

« Jeune officier de marine, s'ennuyant en campagne, cherche correspondante. Ecrire : Lieutenant de vaisseau de Lescubier. *L'Aventure*. Poste navale. »

Au début, la récolte a été abondante, puis elle a diminué au fur et à mesure que les farceurs se lassaient de répondre pour alimenter la conversation. Après l'interruption du courrier au Groenland, cela avait pratiquement disparu, mais les correspondantes avaient-elles jamais été dupes ?

PECHEURS ET CAPITAINES

PECHEURS ET CAPITAINES

Le capitaine Fernando venait de me faire visiter son bateau, un chalutier tout neuf, le *Capitaine-Pleven*. En revenant sur la passerelle, il me montra de la main les hommes au travail dans les parcs.

– Et voilà les Terre-Neuvas. Vous voyez, ils ne sont pas si terribles qu'on veut bien le dire.

Terribles, non. Ils sont durs au travail et à la peine, tenaces et résistants. Tantôt très dociles et faciles à mener, tantôt se laissant aller à des mouvements impétueux, ils ont, à certaines époques, semé la terreur dans Saint-Pierre par des bordées mémorables.

Pour nous, ce sont avant tout des hommes de mer, ceux que l'on reconnaît au premier abord, qui disent nager en embarcation et non ramer, qui font sonner le t de canot et qui ressemblent à nos marins de la Marine nationale... dont ils viennent pour la plupart.

Il ne faut pas se les représenter comme des matelots d'images d'Epinal, barbues, vêtus de cirés et coiffés éternellement du surôit.

Le ciré, ils le portent souvent ; c'est le climat qui veut cela, et, sous la pluie, le bon ciré jaune bien étanche est encore ce qui va le mieux. Beaucoup sont barbues, mais c'est une barbe provisoire, qui commence à pousser à la mer et disparaît aux premiers loisirs à bord, ou tout au moins à la première escale.

Mais les coiffures sont d'une aimable variété. Beaucoup de Terre-Neuvas portent, à terre, la casquette classique des marins du commerce, et des rues de Fécamp, le jour du pardon, sont pleines d'hommes munis de ce couvre-chef. A la mer, par contre, la plus aimable des fantaisies règne. Le chapeau mou, bien rabattu de tous côtés, a beaucoup d'adeptes. J'ai même vu une invraisemblable coiffure qui, aux temps glorieux de sa jeunesse, avait été un chapeau de femme. Délavé, pisseux et enfoncé à force sur la tête de son propriétaire, il avait piètre figure, sur un pont de chalutier.

A bord du *Clairvoyant*, j'ai rencontré un Terre-Neuva qui ne se séparait pas d'un képi de facteur. Par quelle suite d'aventures avait-il échoué là ; à la suite de quelle bordée était-il venu dans ces contrées, je n'en ai jamais rien su. Mais tout l'équipage en était ravi, et son glorieux possesseur n'était appelé que facteur.

J'en avais été amusé sur le moment, mais j'aurais vite oublié cet épisode si, un mois après, je n'avais vu sur un autre chalutier un deuxième képi de facteur, aussi culotté que le premier et semblant doué des mêmes vertus. Puis au Groenland, j'en ai aperçu un troisième.

Il semble que cet accessoire, à raison d'un exemplaire par chalutier, est en train de devenir une tradition des bancs. Si j'étais un des auxiliaires des P.T.T., exerçant mon métier à Fécamp ou à Saint-Malo, je serais un peu inquiet pour mon couvre-chef toutes les fois qu'il y a un chalutier au port.

Je dis Fécamp ou Saint-Malo, car c'est là qu'on voit les pêcheurs presque chez eux. On arme à la grande pêche dans plusieurs autres villes de France, à Rouen, à La Rochelle, à Bordeaux, à Bayonne, mais les équipages sont presque tous originaires de deux régions de France : les environs de Fécamp et la Bretagne.

Les environs de Fécamp fournissent traditionnellement une grande partie des équipages, mais la ville elle-même entre peu dans cette quantité. Aussi curieux que cela paraisse, les Fécampoïses ne sont pas de Fécamp. Ils sont d'Yport ou d'autres petits ports de la même côte.

De même qu'il y a très peu de Malouins à Saint-Malo. Les hommes viennent pour la plupart des Côtes-du-Nord, quelques-uns du Morbihan.

Ce sont les capitaines qui embauchent leur équipage. Ce n'est pas une des moindres difficultés des jeunes capitaines qui prennent un premier commandement. Pourtant, on peut penser que ce bateau avait un équipage l'année d'avant.

Oui, mais le capitaine précédent, la plupart du temps, l'a quitté pour aller prendre un autre bateau tout neuf, de la même compagnie. Il a emmené avec lui tous ses anciens, ou, plus exactement ceux qu'il avait envie de garder.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Il y a, en effet, des candidats indésirables, et le capitaine, quand il a réussi à compléter ses cadres, les mécaniciens, le radio, un bon cuisinier (essentiel !) les trancheurs, les saleurs, les ramendeurs, à sa satisfaction, se laisse aller à embaucher le reste sans se montrer très difficile.

On voit alors de drôles de numéros ; un capitaine m'a montré, dans un coin de sa passerelle, un grand gars souriant et m'a dit :

– Celui-là, il n'est bon à rien ; il ne sait rien faire et est incapable d'apprendre.

– Complètement borné ?

– Ça dépend pour quoi ; un jour en relevant le filet, il est tombé à la mer... dans le filet heureusement. On l'a repêché tout de suite, mais l'eau était très froide ; il était raide et inanimé. On l'a emporté dans ma cabine, déshabillé, et on a commencé à le frictionner d'importance. Impossible de le ranimer. Les serviettes chaudes, les mouvements respiratoires, un étrillage de première classe, rien n'y faisait. Il restait là, les yeux clos. Le chef mécanicien voulait lui faire passer entre les dents un peu de cognac ; il débouche la bouteille et en verse dans un verre.

« Ce seul bruit l'a réveillé ; avant qu'on ait eu le temps de faire un geste, il s'est remis sur son séant, a pris le verre d'une main ferme et l'a avalé d'un trait.

« – Mais tu étais réveillé, bougre d'animal ! Tu nous as fait une de ces peurs

« – Oui... étais réveillé.

« – Tu ne pouvais pas le dire. Pourquoi que tu ne bougeais pas ?

« – A me sentais bien... avais chaud.

Pendant qu'on racontait cette histoire devant lui, le gars rigolait doucement, fier de lui.

Huit mois après, en passant à Fécamp, j'ai revu le même capitaine et je lui ai reparlé de son bonhomme.

– Ah ! celui-là ; j'ai eu encore affaire à lui, ces jours-ci. Je ne voulais pas l'emmener sur mon nouveau bateau (je vous le disais !), et puis, sa mère est venue me voir avec lui.

« – Prenez-le cap'taine ; qu'est-ce que vous voulez que j'en fasse à la maison. Il est solide, il y a toujours du travail sur un bateau.

« – Mais oui, ma pauvre dame, il y a du travail, mais lui il ne sait rien faire. Tenez, il y a deux ans qu'il est avec moi, et il n'est même pas fichu de piquer.

« La mère, se retourne alors vers son fils :

« – Tu ne sais pas piquer, mon gars ?

« Tout content, l'autre répond en souriant et en tournant énergiquement la tête :

« – Non... a sais pas.

« – Il ne sait pas piquer !

« – Et même, tenez, madame, il n'est même pas capable d'affaler.

Pour le coup, ça c'est trop fort. Affaler, c'est faire dégringoler les morues, par un panneau, dans la cale, besogne d'une grande simplicité.

« – Comment mon pauvre gars, tu ne sais pas affaler ?

« Même signe de dénégation absolue, accompagné du même sourire triomphant.

« – Non... a sais pas.

« La pauvre mère est partie, complètement découragée ; pensez ! un homme qui ne sait même pas affaler.

Mais la femme du capitaine, qui assistait à notre conversation, a sournoisement demandé :

– Et, en fin de compte, tu l'as pris ?

Ce qui amené une vraie réponse de Normand :

– Mais qu'est-ce que tu veux que j'en fasse ?

Je n'ai pas insisté ; mais si je comprends bien, il a dû repartir quand même ; ce n'est pas un mauvais garçon !

PECHEURS ET CAPITAINES

Certains capitaines mitigent leur équipage. C'est une véritable opération de barman ; l'un d'eux m'a dit :

– Le bon équipage, c'est deux tiers de Normands et un tiers de Bretons.

Je m'attendais à ce qu'il ajoute : plus un demi-Auvergnat et un quart d'Alsacien.

C'est paraît-il, que les qualités et les défauts de chacune des races doivent se marier aimablement et composer une équipe harmonieuse, facile à mener et dure au travail.

Et puis, quand, dans un village, il y a un coup dur, un deuil, les gens de ce pays, tous un peu cousins, sont frappés, attristés ; il faut qu'il y ait des gens d'ailleurs qui sont moins atteints et qui, continuant le travail comme avant, imposent leur rythme à toute la chaîne.

Les capitaines apportent un soin particulier au choix de leur radio. C'est que le radio d'un chalutier est un homme important. Il a, théoriquement, huit heures de veille à assurer par jour ; mais, en plus, il a les relèvements gonios à demander au cap Race. Il doit en même temps écouter ceux des autres et essayer de les relever. De cette manière, le capitaine sait où se trouvent les camarades.

Tous les soirs, les chalutiers passent les résultats de leur pêche à leur armateur. On écoute cela aussi, pour savoir où en sont les autres.

Je sais bien que ces résultats sont faux. Les capitaines annoncent moins qu'ils n'ont surtout lorsqu'ils font bonne pêche, de manière à manger ce capital pendant les mauvaises semaines et garder une moyenne honnête. Pas d'émotions au patron !

Comme tout le monde fait à peu près la même chose, les autres capitaines savent corriger les chiffres reçus et en déduire si le camarade est, ou non, dans un coin poissonneux.

Pendant la journée même, les chalutiers se parlent. Il est important que, si un bateau d'une compagnie est dans un coin, il ne laisse pas ses camarades de pavillon se morfondre. Il leur signale donc, à longueur de journée : « Quatre pales aux deux derniers traits. »

Pas en clair, bien sûr ; il y a un petit code particulier à la compagnie. Mais les jumelles des capitaines aident les radios à décrypter ce code, et on finit par s'y reconnaître.

Même entre compagnies différentes, on échange des renseignements... si les capitaines sont amis ou parents.

Vous comprenez bien que, si un capitaine tombe sur une zone dense en poissons : la piaule, il en fera profiter ses frères ; Mais le code est un peu plus compliqué, non écrit, truffé d'allusions.

Supposez, par exemple, qu'un non-initié reçoive un message ainsi rédigé : « Ça donne chez la petite Marie. »

Il n'y comprendra rien ; mais un autre capitaine, frère du premier, se souvient qu'avant le départ le départ, à une soirée familiale, ils ont chanté ensemble une chanson qui contenait ces vers :

*On m'appelle la petite Marie.
Je suis une enfant de la Gaspésie*

Comme la Gaspésie est une région du Canada dans le golfe du Saint-Laurent, la solution était évidente et, renseigné, le frère a fait route vers les îles de la Madeleine.

On m'a souvent posé une question : comment devient-on capitaine de chalutier ?

En réalité, il y a deux sortes de capitaines : les vieux qui sont arrivés par le rang et les jeunes, dont le père, le beau-père ou le frère sont des anciens du métier.

Beaucoup ont commencé comme mousses, sont devenus matelots, puis officiers ; à la longue, ils ont fini par passer leurs examens, sont devenus capitaines de pêche. Les voilà seconds de chalutier.

C'est une affaire de chance, à ce moment ; un capitaine qui se retire ou qui prend un bateau neuf, une place à prendre ; les années de bon travail, leurs compétences longuement éprouvées, parlent pour eux et ils finissent par obtenir un commandement de leur armateur ; ils ont alors trente-cinq ou quarante ans, parfois plus.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Parc contre, il y en a d'autres pour qui la voie est tracée d'avance ; ils ont commencé leurs études, puis ont fait deux ou trois campagnes sur le bateau de leur frère ou de leur père. En revenant du service militaire, ils passent leurs examens et, à la campagne suivante, leur parent les prend comme seconds. Ils ont vingt-deux ou vingt-trois ans.

Ne croyez pas pour autant que la vie soit douce pour eux ; il faut que le métier rende, et les Terre-Neuvas ont la tendresse un peu rude ; mais pour ceux qui sont courageux et doués, cela vient assez vite.

Ceux qui n'ont pas la chance d'avoir des parents dans le métier peuvent avoir celle de toucher le cœur d'une fille de capitaine : un gendre c'est presque un fils. Après cela, le temps travaille pour eux ; quand un armateur veut armer un bateau neuf, avec tous les aléas que comporte une première campagne, il s'adresse à un capitaine chevronné

– Oui, monsieur, si vous donnez celui-ci à mon gars.

Et voilà un capitaine de plus : il a quelquefois vingt-cinq ans.

Quelle différence cela fait-il eu fin de campagne ?

C'est bien difficile à dire ; il est certain qu'autrefois chaque capitaine avait sa carte des « bons fonds », ceux où il mouillait pour ramener de pleines dorissées. Maintenant, la tradition se maintient ; les cartes des chalutiers sont parsemées d'annotations, mais nul ne peut garantir qu'on y trouvera de la morue. On sait seulement que là il n'y a pas de « croches », qu'on peut mettre le meilleur filet, et autres petits trucs qui font gagner un peu de rendement.

Le talent de manœuvrier entre en ligne de compte, de même que le flair du pêcheur.

Mais la chance a aussi son importance. C'est seulement après quelques années que, la loi des grands nombres ayant joué, on peut dire que tel capitaine est meilleur que tel autre.

Les jeunes capitaines, à leur premier commandement, ont à cœur de démontrer à leurs armateurs qu'ils n'ont pas mal placé leur confiance et qu'ils peuvent la renouveler l'année suivante. Ils se déplacent, veillent anxieusement les camarades, interrogent l'officier des pêches, cherchent à avoir le bon tuyau ; Ils vont même parfois jusqu'à dissimuler une bonne marée à leurs camarades de compagnie.

A première vue, ce n'est pas de bonne politique, et, si cela se sait, ils risquent de se voir rappeler à l'ordre ; mais on pardonne tellement de choses, quand on est armateur, au capitaine qui revient la cale pleine.

Une bonne campagne de pêche suppose que la machine a marché sans défaillance. Celle-ci est censée être solide. En général, c'est vrai ; de temps en temps, un armateur se fait rouler. En 1951, un chalutier tout neuf, magnifique, a marché de malheurs en malheurs ; on lui avait mis un moteur Diesel acheté à prix intéressant, une véritable occasion. Hélas ! c'était un moteur de sous-marin ; pour ces bâtiments, on doit avoir des machines ramassées, longues mais étroites, pour entrer dans une coque de forme étroite.

On consent des sacrifices sur la solidité pour avoir cette qualité. Sur un chalutier au contraire, il faut du robuste ; on stoppe souvent, le nombre de lancements de moteur est élevé, et, en route, on traîne souvent à toute puissance.

Le moteur de sous-marin a dû être débarqué en fin de campagne.

Un moteur, si bon soit-il, est sujet à des petites maladies. Le chef mécanicien doit être prêt à réparer vite et à tout faire à bord ; Aussi, ce personnage est-il trié sur le volet, et on peu le faire : il y a des candidats ; le nombre de parts qu'il touche est important.

C'est ainsi que sont payés les Terre-Neuvas : quand la pêche est vendue, frais déduits, il reste une certaine somme qui est divisée par le nombre total des « parts », celles de l'armateur, du capitaine, des officiers et de chacun des membres de l'équipage.

La seule différence est que le nombre de parts attribué à chacun varie. Les matelots en ont une, mais cela monte suivant la hiérarchie, jusqu'au chef mécanicien, 1,25. 1,75. 2... 5 parts.

Les rôles d'équipage mentionnent en général la quantité de parts attribuée à chacun, sauf au capitaine. C'est une affaire entre lui et l'armateur.

– On n'est que quatre à le savoir, m'a dit un capitaine.

PECHEURS ET CAPITAINES

– Qui sont les deux autres ?

– Le bon Dieu et le percepteur.

Deux entités redoutables en vérité !

En plus de ses parts, le chef mécanicien a un pourcentage sur la vente de l'huile. Aussi a-t-il un œil fixé sur la gogote, durant toute la campagne.

Une tolérance traditionnelle veut que les hommes aient leur petite cargaison personnelle. On tolère, sur le gaillard d'avant en général, des barriques, une par personne, dans lesquelles ils font saler des flétans, des morues même. et surtout les langues. Quand le rythme de la pêche le permet, ils coupent les langues et les salent. ils les rapportent ainsi en France et les vendent en arrivant au port. Cela, c'est personnel, et même le percepteur n'y fourre pas son nez. Il est vrai que les Terre-Neuvas n'ont pas droit à la « pacotille », tolérance de la douane pour de menues importations des navigateurs au long cours.

J'ai déjà, par ailleurs, parlé des notabilités des chalutiers, le chef saleur, le chef ramendeur, mais je manquerais à tous mes devoirs si je ne parlais d'une corporation dont les bateaux modernes ont provoqué la venue sur les bancs : les cuisiniers.

Il y a, sur les bateaux actuels, d'excellents cuisiniers, et bien des restaurants envieraient les installations qui leur sont réservées. Leur pain est remarquable, et ils savent satisfaire l'appétit robuste de leurs clients. Ce sont en général des professionnels et j'ai rencontré sur un chalutier un homme qui avait quitté un restaurant lui appartenant en propre pour s'engager à Terre-Neuve. Il voulait connaître la mer.

Il faut croire que la mer lui a plu ; il est resté fidèle à son nouveau poste.

On trouve même des poètes sur les chalutiers, car je ne pense pas qu'on puisse baptiser autrement le Terre-Neuva que je n'ai aperçu que quelques minutes au Groenland, mais dont l'image est toujours présente à ma mémoire.

Nous passions sur l'arrière d'un chalutier qui venait de virer ; beau trait de six ou huit pales, dont la dernière venait d'être déversée sur le pont tout grouillant de poissons.

Penché sur le couronnement arrière, un homme tenait à la main un solide fil et « fauchait » d'un geste précis. Il pêchait !

Sur ce bateau, où ses camarades pataugeaient dans la morue jusqu'à mi-cuisse, où des dizaines de poissons tombaient à la mer par les dalots sans qu'un geste soit fait pour les rattraper, lui, il en voulait une, une seule, mais prise par lui, à la ligne, par son propre effort et son propre talent. Une morue qu'il ne devrait à personne.

Une telle idée ne pouvait germer que dans le cerveau d'un poète... ou dans celui d'un enragé pêcheur à la ligne, mais y a-t-il tellement de différence ?

J'ai failli saluer celui-là de trois coups de sifflet.

Une traditions des bancs, ce sifflet. Quand un bâtiment en rencontre un autre, il siffle trois coups longs. L'autre répond de trois coups longs. Le premier fait alors un petit coup très bref, auquel il est répondu par le même coup bref.

C'est tout, mais c'est une étiquette très méticuleuse à laquelle il convient de ne pas manquer : les Terre-Neuvas se saluent.

Ils le font en effet même en dehors des bancs, mais entre eux seulement. Quand *L'Aventure* est remontée à Bordeaux, elle a rencontré en Gironde un petit caboteur. Le capitaine devait être un ancien pêcheur qui a reconnu le stationnaire des bancs.

Et trois coups de sirène !

L'Aventure a répondu, et ce rite a dû étonner les bâtiments qui n'étaient pas au courant.

La politesse est une affaire de lieu et convention. Sur les bancs, elle s'applique au sifflet et aux télégrammes.

Quand on relit le registre chronologique de *L'Aventure*, on y remarque à première vue l'identité de la forme des télégrammes qui lui sont envoyés par les chalutiers. Cela commence par :

« Bonjour, commandant... »

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Après seulement vient le motif même de l'appel, presque toujours :

« Ici, nous avons un homme qui ... »

Et la fin est non moins traditionnelle :

« Respectueuses salutations. »

C'est devenu tellement rituel que, d'accord tacite entre les radios, il s'est créé un code abrégé, et, en lisant le cahier du poste T.S.F., on voit un énigmatique BJ CDT, qui n'est autre que le « bonjour, commandant » qui arrivera tout à l'heure sur la passerelle.

Ces formules respectueuses ne sont rien à côté de celles qu'emploient les clients de « monsieur le médecin » ; celui-là, vous comprenez, on ne sait jamais exactement ce qu'il va vous faire, et il vaut mieux le ménager. D'autant plus que ses arrêts sont sans appel.

Un pêcheur s'est présenté à lui, un beau matin, et lui a montré un petit abcès au doigt. Rien de bien grave, mais le doigt était enflé et une bague en acier inoxydable serrait l'enflure, au fond d'un sillon déjà marqué. Le médecin regarde, essaie, sans grand espoir, de faire glisser la bague et y renonce vite.

– Eh bien ! mon pauvre vieux, il va falloir couper cela.

L'homme hoche la tête et dit tristement :

– Ça fait faire mal !

– Mais non, voyons, ne soyez pas douillet.

– Ah ! bon.

Il faisait quand même une drôle de tête ; quand le médecin a eu envoyé chercher une pince coupante à l'atelier « machines », il l'a regardé à nouveau et compris seulement, à ce moment-là, que son patient croyait que c'était le doigt qu'on allait couper et non pas la bague.

Mais il attendait poliment, sans rien dire, puisque le médecin avait décidé.

Gagnent-ils bien leur vie, au moins ?

C'est difficile à dire, Si la pêche est bonne, oui ; mais, si elle est médiocre, ou seulement passable, les parts sont petites. Ils ont alors leur minimum assuré, celui des marins au long cours.

C'est toujours cela, évidemment ; mais ils ne le touchent que pour huit mois par an, et la vie qu'ils ont menée est autrement pénible.

Les capitaines sont largement payés, au prix d'une absence presque constante de leur foyer ; au moment même où la belle saison rend notre pays le plus attrayant, ils passent leur vie sur la passerelle, dans la brume et le mauvais temps, jour après jour. Combien sont prêts à accepter cette existence plusieurs années de suite ?

Un armateur de l'Atlantique s'étonnait en présence d'un officier de marine de la somme que gagnait un de ses capitaines de chalutiers de la petite pêche. Son interlocuteur lui fit simplement remarquer que le chalutier passait vingt-cinq jours par mois à la mer, et que le propre fils de l'armateur, âgé de vingt ans à peine, recevait de son père le même salaire pour trois heures de bureau par jour.

Il a paru surpris de la comparaison.

– Ce n'est pas la même chose.

Certes non, ce n'est pas la même chose, et la vie que mènent les pêcheurs, et plus particulièrement les Terre-Neuvas, marins et capitaines, mérite bien un salaire exceptionnel. Si ceux qui pensent qu'ils sont trop payés passaient un mois sur un chalutier, sur les bancs, ils changeraient d'avis.

MAUVAIS TEMPS

MAUVAIS TEMPS

Vendredi 26 avril, 16 heures

« Pris contact avec *Pierre-Vidal, Cap-Fagnet, Duguay-Trouin*. Vent sud-est forçant. »

Mauvaise nuit. Nous sommes en plein sur le Grand Banc et le vent, comme il est écrit sur mon bloc, force.

La météo n'était pourtant pas bien méchante. Une petite dépression sur le détroit de Belle-Ile, dans le nord-est à nous. Nous devons avoir un peu de vent de sud pendant qu'elle passait...

Pendant qu'elle passait ! Mais elle n'a pas passé, elle s'est creusée sur place. Le gradient s'est augmenté.

Le gradient, c'est la quantité dont s'accroît, ou diminue, la pression sur une distance donnée. C'est en gros la puissance de la soufflerie.

Nous ne sommes pas pressés, puisque nous étions déjà dans la région où se trouvent les cha-lutiers. Nous faisons donc route à petite vitesse.

D'abord, nous nous tenons vent arrière ; mais la mer grossit et il faut revenir dans les para-ges où nous avons travaillé dans la soirée.

Route à l'Est dix nœuds.

Décidément, le vent s'établit à l'est et continue à augmenter.

Quelques coups sourds sur l'avant. Il est dix heures du soir. Je remonte sur la passerelle.

– Inutile de fatiguer la coque. 6 nœuds, route au 150.

A cette allure, le bateau reçoit la mer en oblique et ne heurte pas trop la lame. Sa vitesse ré-duite doit atténuer les chocs. Effectivement cela va mieux.

– Quelle est la vitesse du vent ?

L'officier de quart va voir l'anémomètre et se plonge dans la boîte à cartes. Il faut faire un petit calcul pour transformer la vitesse apparente du vent, combinaison de sa vitesse vraie et de la nô-tre, en un élément vrai.

– 45 nœuds.

Attention ! C'est du 80 kilomètres à l'heure ». Cela commence à devenir sérieux.

– Prévenir le maître de service de veiller à ce que le matériel soit bien saisi partout.

Les heures passent ; le temps ne change pas : le vent n'a varié ni en force ni en direction. Le baromètre descend régulièrement. 996, puis 990 millibars.

4 heures du matin.

L'officier en second vient prendre le quart : 4 à 8, le quart du second.

– Vitesse du vent ?

– 45 nœuds.

Je trouve que la mer n'est pas forte pour ce vent-là, dit-il.

Moi non plus, mais c'est mauvais signe. Nous n'avons pas la « mer du vent » ; elle n'est pas encore formée ; cela nous promet de bons moments !

D'ailleurs, *L'Aventure* réagit maintenant différemment ; il a des coups de tangage durs et des roulis anormaux.

Le jour commence à se lever.

La mer n'est pas belle à voir. Des lames grosses et déferlantes, bavant de longues traînées d'écume et roulant, roulant ...

Mais, mais ... la mer est quadrillée ! Il y a deux grosses houles, en fait. Une d'est, une de nord. C'est cette dernière qui nous fait rouler. D'ailleurs avec la dérive du vent, nous devons dans quelques heures, tomber sur les Virgin Rocks.

Il est temps de changer d'amures.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Vieille expression du temps de la voile : les « amures » étaient les « points » du côté du vent. Si elles étaient à bâbord, c'est que l'on recevait le vent de bâbord.

Nous sommes bâbord amures ; il va falloir venir à gauche, pour passer le « lit du vent ».

– Les machines sont toujours à 60 tours ?

– L'homme de barre tenait mal : j'ai mis 50 à bâbord et 70 à tribord.

C'est normal, *L'Aventure* a un bloc passerelle important et a tendance à « tomber » sous le vent. La barre à petite vitesse agit mal et il faut différencier les hélices.

On va essayer de tourner comme cela.

– A gauche toute ; annoncez les caps de 10 en 10.

– 150 ... 140... 130... (un temps) 120.

C'est long !

– 110.

Deux coups de tangage très violents. Nous sommes couverts par les embruns.

– 115.

Le bateau est retombé ! La vitesse n'est pas suffisante.

– 90 tours les deux machines.

C'est une question de chance, maintenant. ou bien nous passons à un bon moment entre les grosses lames, ou bien nous allons cogner dur ! Mais, à cette vitesse-là nous passons sûrement.

– 110, 100... 90. Ça va.

– 80... 70... 60... très vite.

– Zéro la barre. Bâbord, 70 tours. Tribord, 50 tours.

– Gouvernez au 30.

On y est déjà. Pas de chocs, nous avons eu de la chance.

La mer n'est pas encourageante ; verte, baveuse, elle donne l'impression de venir de tous les côtés à la fois.

Voici, du travers tribord, une grosse lame qui arrive. Elle masque l'horizon... Le bateau se lève, se lève... et passe dessus Ouf !

Et, brusquement, un coup de tangage très fort. La lame déferle sur le rouf de la pièce I et roule sur le pont.

Nous venons de piquer dans l'autre houle, celle du nord.

– Vitesse du vent ?

– 60 nœuds, 65 dans les rafales. Baromètre, 980 millibars.

C'est du 120 à l'heure. Quand on sort la tête du pavois, on en perd le souffle.

Il est huit heures, le bateau s'anime. C'est une façon de parler, car l'animation extérieure est hors de discussion.

L'officier mécanicien vient faire un tour.

– Ça va en bas, pas d'emballement des hélices dit-il.

Les instruments intéressent tout le monde ; on va voir le baromètre, qui descend régulièrement, la girouette et l'anémomètre, et enfin, le « déguelomètre ».

C'est ainsi que, dans la Marine, on désigne le pendule qui indique le roulis ; on comprend pourquoi, n'est-ce pas ?

L'Aventure ne roule pas beaucoup ; normalement 10 ou 20 degrés lui suffisent. Mais, aujourd'hui, de temps en temps, un bon coup de mer la couche à 30 degrés, au moment où l'on s'y attend le moins.

Un timonier vient d'arriver sur l'aileron de passerelle bâbord, pour relever son camarade de quart. Au moment où il s'approche, un coup de roulis brusque détruit son équilibre et l'envoie heurter de l'épaule le pavois du canon de 20 mm.

MAUVAIS TEMPS

– Vacherie !

Pas la moindre trace d'humeur. C'est dit d'un ton calme, réfléchi, parce qu'il faut bien dire quelque chose pour marquer le coup.

Sur la planchette étroite qui me sert de siège, je m'installe de mon mieux ; une sangle de toile à voile me tient à la taille, au roulis, et j'ai mains libres. Je regarde l'avant.

Le bateau se conduit bien, il monte allégrement les pentes des lames et descend de même... presque toujours. De temps en temps, il se dresse au-dessus d'un creux impressionnant puis redescend au moment où une autre lame arrive. Il y plonge à grand bruit, elle se referme sur le pont, et voilà quelques tonnes d'eau qui coulent sur la plage avant.

Quand *L'Aventure* se redresse, le torrent ruisselle des deux bords, mais le vent ascendant créé par le « dévers » en recueille une bonne partie, qui vient gifler à pleins seaux les vitres de la passerelle.

Les vitres sont étanches et ont fait leurs preuves ; malgré cela, instinctivement, on recule en fermant les yeux.

Deux coups de roulis très amples ; les instruments de la boîte à cartes dégringolent ; le quartier-maître timonier dévale en glissade toute la passerelle, cherche à se raccrocher au compas et ne parvient à se rétablir qu'après un choc violent sur la cloison bâbord, d'où il rebondit pour recommencer le trajet en sens inverse, à l'inclinaison suivante. Il arrive enfin à s'accrocher ; mais il rit, ma parole, la bouche fendue jusqu'aux oreilles !

– Ça t'amuse ?

Je pense aux gens qui, à la foire, payent pour aller sur les montagnes russes !

Le maître météorologiste Jégou monte sur la passerelle pour faire ses observations ; il a l'air un peu honteux. Il a été décidé, à bord, que le météo est responsable du temps ; un jour comme aujourd'hui, on l'accuse d'incompétence, on le menace de lui mettre de mauvaises notes, de le coller aux arrêts... La plaisanterie fait long feu et Jégou n'en perd pas le sourire en relevant l'anémomètre, le baromètre, le thermomètre humide et le thermomètre sec ; il lève la tête et fait une grimace ; avec cette danse échevelée, jamais le radar ne pourrait suivre un ballon-sonde. Inutile de demander.

Il redescend pour rédiger le message chiffré qui sera transmis au réseau météo du monde entier. *L'Aventure* est un des points qui servent à tracer les cartes.

A propos de cartes, voilà Jégou qui remonte avec celle qu'il vient de remplir.

– Alors ?

La dépression ne bouge pas, elle continue à se creuser.

– C'est gai !

On se console par des plaisanteries qui doivent être excellentes, à en juger par l'usage intensif que l'on en fait depuis des années.

« Il n'y a pas d'exemple que le temps, si mauvais soit-il, n'ait fini par se tasser. »

Ou bien :

« Quand le baromètre sera à zéro, il faudra bien qu'il s'arrête de descendre. »

Des grains de pluie très drus, maintenant. On n'y voit plus à trois cents mètres.

– Radar en marche.

Tiens, voici le quartier-maître fusilier Birot qui monte sur la passerelle, en cachant quelque chose dans son blouson, un peu comme une vieille dame tient un chat dans le métro.

Il me regarde avec un sourire complice et je comprends ; nous avons la même manie : la photo.

C'est son petit « format » qu'il soigne ainsi. Un vrai jeu de cache-cache. Il faut prendre le bon moment, celui où le bateau tombe dans la lame, mais, en même temps, il faut qu'il n'y ait ni embruns ni pluie.

Et quand on a réuni toutes ces conditions, on perd l'équilibre à l'instant favorable. Enfin, il a l'air satisfait en ramassant son matériel.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– Ça y est Birot ?

– J'en ai quatre ou cinq, commandant, mais savoir ce que ça va donner maintenant ?

D'autres essaient aussi, mais n'ont pas ses talents... ni son appareil.

Allons, un grain de neige, maintenant. Il fait nettement plus froid.

– Rien au radar ?

– Rien en vue.

– Faire mettre à l'abri le veilleur du bord du vent.

L'intéressé, la goutte au nez, rentre dans l'abri sans se faire prier. Aussi bien, dans ces grains, il ne sert à rien, et tant que le radar marche...

–Moi, je trouve que ça « beausit » un peu, dit l'officier de quart.

Et bang ! ... un coup formidable sous l'arrière, qui vibre comme une baleine de parapluie, interminablement...

Il n'est pas question d'aller déjeuner chez moi. Les assiettes sont fixées par des « pinoches » de bois à la table à roulis, mais c'est la nourriture qui saute dans l'assiette ; sur *L'Aventure*, les appartements du commandant sont à douze mètres de l'avant, à peine. Par mauvais temps, il est aux premières loges. Je me fais donc apporter mon repas sur la passerelle et je l'avale comme je peux.

Le cuisinier et un véritable acrobate et, par tous les temps, on mange chaud. Le menu est limité, évidemment, et si cette mer-là nous avait secoués hier, nous n'aurions pas eu les frites traditionnelles du jeudi.

Le baromètre continue à descendre, imperturbablement ; pourtant, on a l'impression que sa courbe est moins à pic. Est-ce que, par hasard, la dépression se serait mise en marche ?

Le temps se débouche.

– On a passé le front froid, dit Jégou.

Belle consolation, le vent ne mollit pas.

Une distraction : on aperçoit, au loin, un chalutier, sans pouvoir l'identifier. Il a pris la cape particulière à son type de bâtiment, debout à la mer, à petite vitesse. L'autre houle le prend en travers, mais il semble moins souffrir que nous. A bord, tous les gens non de quart doivent dormir.

Mais dormir à bord de *L'Aventure* maintenant !

– Je trouve que ça « beausit » un peu, répète l'officier de quart pour la trentième fois.

Et, comme « il n'y a pas d'exemple que le mauvais n'ait pas molli », il me semble aussi ...

– 50 nœuds, dit l'anémomètre.

– Je vous le disais bien.

Un quart d'heure après :

– 40 nœuds.

A quatre heures de l'après-midi :

– Vent 6 nœuds, direction variable !

Et le baromètre ne descend presque plus. Une heure après, la mer a un aspect curieux. On distingue très bien les deux houles, celle de l'est et celle du nord, la première beaucoup plus forte. Il n'y a plus de crêtes déferlantes, seulement de lourdes lames, huileuses et impressionnantes de creux. Tantôt, nous sommes sur des crêtes et nous avons un horizon très dégagé, tantôt nous sommes enfermés dans une fosse sans fond.

Un lame, tout près, masque l'horizon. Or, nous sommes à douze mètres au-dessus de la flottaison.

Il y a donc au moins douze mètres de creux.

Aucune des houles n'a cela, mais la combinaison des deux nous vaut cet avantage.

18 heures. Un rayon de soleil balaie la mer. On voit un peu de ciel bleu. C'est « l'œil de la tempête », le centre de la dépression, qui passe exactement sur nous, mais lentement, très lentement ...

MAUVAIS TEMPS

Le baromètre remonte, tout doucement. Tout à l'heure, il va faire mieux, et alors, gare à nous !

19 heures, pas de vent.

La mer n'a pas changé ; vraiment, cette dépression n'est pas pressée.

20 heures.

Un souffle violent du nord couche le bateau sur tribord. L'officier de quart se précipite sur l'anémomètre.

– Plein nord, 30 nœuds.

Ça y est, le vent nouveau a croché ! Nous sommes maintenant dans le secteur nord-ouest de la dépression. Si elle continue à faire route au sud-est, nous en serons bientôt débarrassés. Enfin, bientôt ... c'est-à-dire demain.

20 heures 45.

– Vend nord, 60 nœuds.

La sarabande a recommencé. Nous gouvernons toujours cap à l'est, mais nous sommes maintenant à la cape bâbord amures. Restons-y, puisque, aussi bien, c'est la houle du nord qui va maintenant forcer.

21 heures.

Je ne peux rien y faire, je vais donc essayer de dormir ; j'inscris sur le journal de bord les « ordres pour la nuit » réglementaires.

« Cap à l'est, à la cape. Tribord, 70 tours ; bâbord 50 tours. Compter 20 degrés de dérive et 5 nœuds de vitesse. Me prévenir si le temps change ou si le bateau fatigue. »

Je descends chez moi. Un vrai désastre. Les chaises, le fauteuil, ont défait leur calage habituel et se promènent dans la salle à manger. Le maître d'hôtel cherche à les amarrer où il peut. Les livres jonchent le parquet...

Je m'étends sur ma couchette.

Sur le dos, à chaque coup, je me déplace de la cloison à la planche de roulis.

Sur le côté, en chien de fusil, calé par les talons, les genoux et le dos, cela va mieux, mais ce n'est pas encore brillant.

Sur le ventre, en tenant le matelas à plein bras, ça va ; très vite, je m'endors.

Et un coup de roulis énorme, combiné avec un mouvement de raquette de l'avant, me laisse en l'air, à côté de ma couchette...

Cela ne dure pas et, me cognant à la commode, je dégringole sur le parquet.

Je bondis sur le porte-voix.

– Passerelle !

– J'écoute, dit la voix calme du lieutenant de vaisseau de Talhouët, qui est de quart.

– Ça tousse beaucoup ?

– Non commandant, c'est toujours pareil. Le bateau tient très bien et ne fatigue pas du tout !

Cette ironie me coupe le souffle...

Mais non, il n'y a pas la moindre ironie. D'abord, c'est moi, et non lui, qui suis couvert de bleus ; ensuite, l'abri de navigation est plus confortable que ma chambre.

Je renonce à dormir et monte sur la passerelle pour y finir la nuit, assis sur ma planchette, les bras repliés sur le haut-parleur de l'asdic, le front sur les bras...

Le baromètre remonte, le vent continue à souffler.

28 avril, 8 heures du matin.

L'officier en second, qui vient de faire une ronde, m'annonce placidement :

– Le doris a été écrasé par la mer.

– Enlevé, vous voulez dire ?

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

- Mais non, il est toujours là, dans ses saisines, mais aplati comme une limande !
- Réparable, à votre avis ?
- Certainement pas, il est en bois d'allumettes.

Allons bon, il faudra repasser à Saint-Pierre pour emprunter une fois de plus celui de l'Inscription maritime, le temps d'obtenir de Paris l'autorisation d'en commander un autre et de le faire construire.

Des cris sur le pont. Denis se précipite ...

Il revient, apaisé.

- C'est le caisson à pommes de terre, maintenant, qui s'en va en loques.
- Et c'est pour ça qu'on crie !

Au fait, c'est normal ; un marin sans patates ne saurait vivre chez nous.

Aussi, spontanément, s'est ouverte sur le pont une chasse aux « patates volantes », et on en a, non sans hurlements, récupéré une bonne moitié ; le temps d'attendre le nouveau ravitaillement, à Saint-Pierre ou Argentia.

Quant au caisson, le charpentier le reconstruira ; mais quand même, je n'aurais pas pensé à de tels dégâts sur le pont supérieur.

Le bateau a bien tenu, par ce temps. Les frégates ont la réputation d'être des bâtiments très marins ; la réputation n'est pas usurpée.

Maintenant que la preuve est faite, je ne verrais aucun inconvénient, au contraire, à une amélioration sensible du temps.

Il fait clair ; puisque le vent est nord, on va essayer de reprendre la cape tribord amures ; manœuvre déjà décrite...

C'est facile ; nous voici route presque à l'ouest. La houle d'est nous prend par derrière, cela a l'air de mieux aller.

Midi, le vent mollit brusquement et tombe à 40 nœuds. Cela ferait encore un bon coup de vent en temps normal, mais, après ces dernières vingt-quatre heures, on se sent bien.

La mer tombe très vite, inexplicablement. C'est plus maniable.

15 heures.

Vent nord, 25 nœuds.

La mer est bien moins creuse. On peut remettre à 10 nœuds et faire route sur Saint-Pierre. Avec un peu de chance, nous doublerons le cap Race ce soir et nous pourrions, à l'abri, dormir tranquille.

10 heures du soir.

Doublé cap Race, 12 nœuds de vent ; nous ne roulons presque plus ; un silence inaccoutumé règne à bord ; une belle aurore boréale n'a pas d'autres spectateurs que le personnel de quart.

On dort avec application.

A 8 heures du matin, par un beau soleil et sur une mer calme, nous rentrons à Saint-Pierre.

Le charpentier est déjà en train de refaire un caisson à pommes de terre.

Dès l'arrivée, nous débarquons le doris cassé pour le remplacer par celui qui nous est prêté.

Nos amis saint-pierrais viennent nous voir.

- Vous avez eu mauvais temps ?
- Un peu, avant-hier et hier, mais maniable.

C'est sincère, il faut même faire un effort sur le pont redevenu stable, pour se souvenir de sa danse endiablée.

MÉTÉOROLOGIE – OCÉANOGRAPHIE

METEOROLOGIE — OCEANOGRAPHIE

HYDROGRAPHIE — HYDROLOGIE

Ce sont de bien grands mots et nous n'avons rien de savants. Mais *L'Aventure* apporte sa contribution aux chercheurs qui travaillent à démêler les raisons de phénomènes dont les marins supportent les conséquences, et qu'elle est bien placée pour observer.

Tout le monde a entendu parler de la météorologie ; la radio vous annonce mélancoliquement, parfois, « qu'une dépression profonde », centrée sur le sud de l'Irlande, dirigera sur notre pays un flux d'air maritime d'ouest. Les vents seront forts, le ciel couvert avec fortes pluies, la température en baisse ».

Mauvaise nouvelle, certes, mais il vaut encore mieux savoir ce qui nous attend. Les météorologistes ont pour tâche d'établir ces prévisions.

Pour cela, ils disposent de tout un réseau de stations sur le monde entier, qui transmettent à heure fixe les résultats de leurs observations, c'est-à-dire la direction et la force du vent, l'aspect du ciel, la température, l'humidité de l'air, et, si elles sont sur le littoral, l'état de la mer. On y ajoute les orages, pluies, brumes, etc.... Ces observations sont portées sur une carte ; mais, normalement, les océans devraient laisser sur ces cartes des taches blanches, zones dont on ne sait rien.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale entretient en permanence sur l'Atlantique des navires spéciaux qui, en fait, sont des frégates semblables à *L'Aventure* et qui séjournent en des points bien déterminés, pour transmettre les renseignements météorologiques, mission importante et utile qui manque nettement de charmes.

De plus, les navires qui sillonnent l'Atlantique sont priés d'envoyer des bulletins périodiques. Ils n'y sont pas tenus, mais beaucoup le font. Les paquebots, entre autres, envoient régulièrement le résultat de leurs observations.

La mer est ainsi piquetée de taches « renseignées » qui permettent de tracer avec précision les isobares, c'est-à-dire les lignes qui réunissent les points où la pression est la même. On voit donc les points creux qui sont le centre des dépressions. Comme on sait que le vent tourne autour de ces cuvettes, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, et en se dirigeant vers le centre, qu'il est d'autant plus violent que le gradient est plus fort, c'est-à-dire que la cuvette est plus à pic, on est à peu près renseigné.

Bien entendu, tout ceci est schématique, mais je ne veux pas vous faire un cours de météorologie. Avec deux cartes établies à six heures d'intervalle, par exemple, on voit dans quel sens se déplacent les dépressions, si elles se creusent ou se comblent ; on suppose donc leur position pour l'avenir et on prédit le temps.

Hélas ! elles sont capricieuses et on n'obtient pas toujours les résultats que mériterait toute la peine qu'on s'est donnée.

Mais il faut avoir confiance. Aussi, quatre fois par jour, on voit apparaître le maître Jégou sur la passerelle. Rituellement, il se dirige vers les cadrans qui répètent la direction et la force du vent transmises par l'anémomètre et la girouette perchées dans le mât. Il faut les corriger de la vitesse du bateau. Petit calcul simple.

Puis la température de l'air. Il y a deux thermomètres, un quelconque, dit thermomètre sec ; l'autre le thermomètre humide, est enveloppé d'ouate mouillée. L'évaporation se fait d'autant plus vite que l'air est plus sec et, comme elle abaisse la température du coton, il suffit de comparer les deux thermomètres pour savoir l'humidité de l'air. C'est un procédé simple et beaucoup plus agréable que les rhumatismes et les cors aux pieds qui, paraît-il donnent des résultats appréciables pour la prévision de temps.

On identifie les nuages... quand on les voit ; on apprécie la mer, direction et hauteur de la houle.

Jégou vient ensuite demander la position de *L'Aventure*, sa route et sa vitesse. Tout cela est traduit en groupes de chiffres ; l'officier de quart signe ce message qui est descendu au poste de radio. Les radios l'envoient... n'importe où, et ce n'est pas la moindre curiosité de cette organisation. Que le

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

message ait été passé à New-York à Halifax ou à Paris, tous les intéressés le recevront, ponctuellement, en temps utile. Les services météorologiques apprendront par exemple que : « A 6 heures Greenwich, par 47 degrés de latitude nord et 50 degrés de longitude ouest, le vent soufflait du sud force 8 (tempête !), que la mer était très houleuse et que le ciel était entièrement couvert de cumulonimbus. La température de l'air était de 7 degrés, avec 70% d'humidité. »

Intéressant, diront-ils, sans un mot de pitié pour nous qui sommes dans les 7 degrés, dans les 70% d'humidité, dans la houle et dans le vent, nous abritant sous notre auréole de martyrs de la science ... et derrière les vitres de la passerelle.

Si vous croyez que Jégou, météorologiste convaincu, est satisfait pour autant, vous vous trompez. De temps en temps, on le voit rôder sur la passerelle, se renseigner sur ce que l'on fait et soupeser ses chances. Parfois, il se lance :

– Commandant, à neuf heures, est-ce qu'on pourrait avoir le radar et stopper ?

Rien ne presse, ma foi.

– Oui, on peut.

Et, aussitôt, il part en flèche. Ça y est, on va faire un sondage ; on va lâcher un ballon, que le radar va suivre en donnant constamment sa direction et sa distance. On en déduira le « vent en altitude » que les services météo apprécient beaucoup et encore plus les aviateurs.

Ces sondages nous ont donné bien des soucis. C'est que le radar ne peut voir que les masses métalliques, il faut donc amarrer au ballon des croisillons en « papier de chocolat ». On en a fabriqué à bord.

Hélas ! ils étaient trop lourds et tombaient lamentablement à l'eau. Enfin, on a réussi à en obtenir du porte-avions canadien *Magnificent*.

Alors, ce sont nos ballons, gonflés d'hydrogène, qui nous ont lâchés. On en mettait deux ou trois pour porter le croisillon. Mais ils frottaient l'un sur l'autre et, au bout de quelques minutes, éclataient. Nous n'assistions pas à ce désolant spectacle, qui se passait en général au-dessus des nuages. Mais le radar annonçait : « Le ballon descend rapidement. »

– Ça y est crevé, disait Jégou.

On en a quand même réussi un certain nombre. Quand tout va bien, que le radar suit à grande distance, cela devient un véritable sport. On se passionne : va-t-on battre le record précédent ? Nous sommes arrivés ainsi à suivre des ballons jusqu'à 20.000 yards.

Evidemment, c'est peu, comparé aux résultats des stations bien outillées à terre, mais, pour nos procédés rudimentaires, c'est honorable.

Pendant les sept mois de notre campagne, nous avons ainsi, ponctuellement, envoyé nos bulletins qui n'ont pas souvent porté l'annonce du beau temps, par malheur pour nous Car les bancs de Terre-Neuve pourraient justifier la plaisanterie classique que font les Anglais pour leur pays : « L'an dernier, l'été était un dimanche. »

Et, malheureusement, la météo ne peut jamais dire ce qui va se passer. Les dépressions arrivant sur l'Atlantique, après s'être formées sur l'Amérique du Nord, se conduisent comme des baigneuses frileuses ; elles avancent, reculent, se mouillent les pieds, tournent sur place. Il n'y manque que les petits cris. On ne sait jamais à quel moment elles vont se décider à tenter la traversée.

Les cyclones tropicaux sont plus francs. On les annonce en général deux ou trois jours à l'avance. Ils se forment dans le golfe du Mexique, traînent le long de la côte d'Amérique et passent sur les bancs avant d'aller finir leur vie dans l'Atlantique. Leur origine les fait nommer cyclone tropicaux, mais, quand on reçoit à la figure des paquets d'eau glacée, ce nom paraît d'une amère ironie ! Notre porte-avions *Dixmude* avait joué à cache-cache avec l'un d'eux sous les tropiques ; nous avons considéré cet événement avec sérénité. Quand le cyclone a commencé à remonter vers le nord et qu'il est apparu nettement qu'il allait passer sur les bancs, nous avons pris beaucoup d'intérêt à son existence.

Heureusement, nous devions aller ravitailler à Argentia et, en augmentant de vitesse, nous avons pu passer sur son avant et arriver au port au moment où le plus dur sévissait. Après un amarrage bien aéré, où le vent soufflait à 60 nœuds, nous l'avons supporté allégrement à cette vitesse pendant 24 heures. Quand nous sommes repartis c'était fini.

MÉTÉOROLOGIE – OCÉANOGRAPHIE

L'officier des pêches, aidé de l'indispensable Jégou, doit aussi s'occuper des prélèvements d'eau. La mer est loin d'être homogène. Une couche d'eau chaude se trouve en surface poussée par une masse d'eau froide dont la surface n'est pas horizontale ; elle présente des bosses et des creux et avance plus ou moins loin vers le sud. En théorie du moins, car il arrive que l'on trouve de l'eau froide en surface, plus bas de l'eau chaude (c'est-à-dire 6 ou 7 degrés !), puis encore de la froide. Le service central hydrographique s'intéresse beaucoup à ces variations. On peut en déduire les mouvements d'eau polaire. Si la loi qui régit ces mouvements est découverte, on pourra les prévoir.

Et alors ?

Alors, on en déduira les mouvements des poissons qui n'aiment pas les variations brusquées. Cela n'est donc pas purement spéculatif. Les stations hydrologiques de *L'Aventure* peuvent, plus tard, intervenir sur la pêche donc sur le prix du poisson ; c'est une besogne utile.

La température ne suffit pas à identifier l'eau polaire. Il faut aussi mesurer sa salinité et, pour cela, prélever de l'eau au fond.

Le sondeur se compose d'un gros plomb de sonde amarré à un fil d'acier. A un mètre environ au-dessus du plomb se trouve la bouteille Nansen, fixée solidement par le bas et, par un dispositif à déclenchement, par le haut.

Elle comporte deux robinets, qui sont ouverts quand elle est fixée par les deux bouts. Quand la bouteille arrive à l'immersion prévue, on fait glisser le long du fil une masse métallique, le messenger, qui vient heurter une palette ; la fixation supérieure est larguée, la bouteille se renverse et, pendant ce mouvement, ferme ses robinets. On emprisonne ainsi une certaine quantité d'eau, prélevée à l'immersion prévue.

De plus, la bouteille porte deux thermomètres, qui ne fonctionnent que quand elle se renverse. L'un est soumis à la pression de l'eau, l'autre pas. Comme la pression sur le réservoir à mercure fausse la lecture, si l'on connaît l'erreur, on connaît l'immersion ; car les courants, variables en profondeur, dévient le plomb et la profondeur lue sur le tambour de déroulement est inexacte. Voilà, schématiquement, ce qu'est notre installation.

Périodiquement, on inscrit sur le journal de navigation :

« 23 heures. – Stoppé pour sondage hydrologique. »

L'officier des pêches se rend près du sondeur, à tribord, avec un secrétaire et une aide.

Premier prélèvement, en surface. Cela va vite. Le temps de retourner la bouteille, de la relever, de lire les thermomètres, de remplir une petite bouteille d'eau, de noter sur un carnet et sur la petite bouteille les indications nécessaires, et on continue.

Ah ! ces petites bouteilles ! Elles sont la source de plaisanteries innombrables. D'autant plus que l'officier des pêches s'appelle Perrier. On l'accuse d'avoir une passion de collectionneur pour ces récipients... alors qu'il ne s'agit que d'une louable conscience professionnelle. Les officiers viennent sournoisement vérifier le numéro des bouteilles pour l'obliger à fêter la centième, la 200^e, la 500^e ... Perrier encaisse le tout avec le sourire, ce qui est méritoire, car l'opération se fait toujours en plein vent. Il faut en effet mettre tribord au vent, pour que le bâtiment ne dérive pas sur le fil du sondeur. Et les embruns viennent arroser les opérateurs pendant que les prélèvements se déroulent.

Deuxième à 25 mètres. C'est encore rapide. Troisième à 50 mètres. Cela commence à s'allonger. Quatrième à 100 mètres. Le temps est nettement plus long ; la descente, l'attente pour que la bouteille ait pris la température de l'eau, la descente du messenger, la remontée (heureusement, il y a un moteur électrique) Puis deux cents, trois cents, quatre cents, cinq cents mètres. On s'arrête là, mais l'opération a duré entre une heure et une heure et demie et c'est avec un soulagement visible que l'officier des pêches annonce à la passerelle :

– Prélèvements terminés, on peut remettre en route.

Au fur et à mesure que les petites bouteilles s'amoncellent dans leur caisson, il pense au pharmacien de l'hôpital de Brest, qui devra mesurer la salinité de tous ces échantillons. Bien du plaisir pour lui.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

A la fin de la campagne, par contre, ce sera une grande joie pour l'ingénieur hydrographe, dont la documentation sera enrichie. L'opération « encerclement de la morue » se déroule conformément aux plans prévus.

Nous n'avons pas fait de prélèvements de plankton. L'Office scientifique des Pêches va nous considérer avec réprobation. Déjà, les bâtiments de guerre avaient mauvaise presse. C'est une histoire tragique :

Le plankton est le nom générique sous lequel on désigne tous les animaux très petits en suspension dans l'eau et qui nourrissent les poissons¹¹. Les migrations de plankton semblent conditionner ceux des poissons qui vivent en bandes (thons, harengs, sardines, etc. ...) On étudie donc avec acharnement la composition et les mouvements de ce conglomérat.

L'Aventure dispose à cet effet d'un petit filet de soie qu'elle traîne derrière elle. Au bout de quelque temps on relève le filet. Il est tapissé d'une espèce de purée que l'on doit mettre dans des bouteilles spéciales, pleines d'un liquide conservateur. Le tout est livré à la passion scientifique d'un technicien (je crois que je devrais dire d'une technicienne) de l'Office des Pêches.

Faute de bouteilles *L'Aventure* est rentrée bredouille cette année.

Mais, il y a quelques années, un bâtiment de guerre en relevant du plankton, crut remarquer une ressemblance.

Et des enseignes à l'esprit facétieux filtrèrent avec soin une bouteille de jus d'orange pour classer avec les autres ce plankton d'un nouveau genre. Il fallut des examens sérieux pour déceler la supercherie et déchaîner les foudres de la science outragée. Crime de lèse-plankton. Je crois cependant savoir que les coupables n'ont pas été fusillés ... du moins, pas encore.

Pourtant, il y avait là une idée, car il paraît que ce plankton, lui aussi, a des propriétés curatives étonnantes et que ses vitamines valent celles de l'orange. Des médecins sérieux veulent l'utiliser comme aliment pour les hommes. Alors ?

Encore une autre mission de l'officier des pêches, toujours lui ! Quand *L'Aventure* a du temps à perdre, elle le consacre à des sondages. On pourrait croire que les bancs de Terre-Neuve sont très connus et que les cartes sont parfaites. En réalité, il n'en est rien. Les bâtiments qui ont fait les levées hydrographiques, au cours du siècle dernier ou au début de celui-ci, disposaient de moyens limités de navigation. Dans les parages où la brume sévit souvent, ils ne pouvaient pas faire d'observations astronomiques.

A quoi sert une bonne sonde, si on ne sait où la poser ?

Pourtant, dira-t-on, les capitaines naviguaient beaucoup à la sonde. Oui, mais cela ne signifie rien ; je vais essayer de m'expliquer par une comparaison.

Supposez un chasseur habitant un certain endroit pendant deux ans, mais ne dépassant jamais une limite de 5 kilomètres autour de sa maison. Il connaîtra bien ce coin, saura où se trouvent les moindres talus, les plus petites collines.

Transportez-le dans une boîte close, à trente kilomètres de là, et laissez-le recommencer à parcourir un terrain de même surface que le premier, pendant deux ans.

Il « connaîtra » donc ces deux endroits, mais ignorera où ils se trouvent l'un par rapport à l'autre.

La carte de Terre-Neuve est ainsi composée d'une mosaïque de parcelles bien connues, mais raccordées avec plus ou moins de bonheur.

La tâche de *L'Aventure* consiste à explorer une région limitée, mais dont la latitude et la longitude sont bien connues. Petit à petit, on arrivera ainsi à remplir le carroyage des méridiens et des parallèles dans cette région et à établir une carte complète.

Quand ce sera fini, les moyens de navigation et de sondage se seront perfectionnés et notre œuvre paraîtra aussi grossière à nos successeurs que nous paraît, à nous, celle de nos prédécesseurs.

Voici comment nous procédons :

¹¹ Pour être tout à fait précis, je devrais dire qu'il y a aussi le du plankton végétal.

MÉTÉOROLOGIE – OCÉANOGRAPHIE

Il fait beau, nous n'avons rien d'urgent à faire. A l'endroit choisi, nous mouillons et fusillons le soleil à grands coups de sextant. Nous avons une position précise. A cet endroit, nous mouillons aussi une bouée qui nous servira de repère. Et nous partons.

Nous décrivons sur mer un carroyage, en laissant en route le sondeur enregistreur. Une table traçante enregistre de minute en minute notre position sur la mer. En reportant sur ce graphique les sondes relevées, nous établissons une carte. Au bout de deux ou trois heures, nous revenons sur notre bouée.

Naturellement, elle n'est pas là où nous l'avions laissée. On plutôt elle s'y trouve, mais, comme le courant nous a déportés, nous la retrouvons en apparence à une certaine distance. Nous devons donc corriger notre graphique de cette distance, proportionnellement aux heures, et à ce moment seulement nous avons du sérieux, du sûr.

On recommence 8, 10 milles plus loin, tant que le temps et notre mission s'y prêtent. Parfois, les résultats « collent » bien avec la carte. D'autres fois, des différences sensibles apparaissent. A la fin de la campagne, le dossier « hydrographie » est transmis au Service central hydrographique où des techniciens dépouillent avec une indulgence un peu ironique pour les amateurs que nous sommes les résultats obtenus.

Mais, comme vous le comprenez, il faut retrouver la bouée. Si la brume tombe pendant les sondages, nous revenons. Nous pouvons la voir avec de la chance, mais, si nous passons à deux ou trois cents mètres d'elle, c'est manqué. Il n'y a qu'une chose à faire : mouiller et attendre que la visibilité soit meilleure.

Cette manœuvre m'a causé une des plus fortes émotions de la campagne :

Vendredi, 1^{er} juin : nous mouillons dans la brume sur le Platier. Nous devons être tout près de la bouée, mais il faut la retrouver pour que tout le travail de la journée ne soit pas perdu.

Je donne des ordres pour la nuit :

Un officier est de quart sur la passerelle ; il veille au radar, actionne le sifflet si un bâtiment s'approche à moins de 5.000 mètres. En réalité, les règlements maritimes disent de sonner la cloche, mais la sirène s'entend de beaucoup plus loin et il n'est pas formellement interdit de siffler deux coups : « je suis stoppé ». On s'attend d'ailleurs très peu à trouver un bateau au mouillage à deux cents milles de toute terre !

A minuit et quart, j'entends la sirène ; je monte sur la passerelle.

– Un bateau tout près ?

– Pas tout près, il était à 10.000 yards, puis à 8.000. A ce moment le radar est tombé en panne. Alors, je siffle !

– Radar ! Combien de temps va prendre la réparation ?

– Deux heures environ.

C'est ennuyeux, sans plus.

Nous continuons de siffler.

Minuit et demi. On entend le sifflet de l'autre.

Quand le radar marchait, tout à l'heure, nous avons mesuré sa vitesse : 8 nœuds, et nous savons qu'il doit être à environ 4.000 yards.

Nous sifflons toujours deux coups. Lui aussi, un coup :

« Je suis en route. » On l'entend de plus en plus fort. 3.000 yards, 2.000 d'après l'estime.

Il devrait nous entendre et marquer une manœuvre de déroutement. Mais non, il continue à avancer imperturbablement, droit sur nous.

Je commence à être inquiet : il n'y avait hier sur le Platier que des chalutiers espagnols. A 8 nœuds, ce n'est pas un bateau de pêche. Probablement, c'est un chalutier qui rentre. Qu'y a-t-il sur sa passerelle ? Peut-être seulement un homme de barre somnolent, bien calfeutré derrière ses vitres, et qui n'entend rien.

– Allumez tous les projecteurs.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Je n'ai pas l'espoir d'éclairer quoi que ce soit, mais le halo des projecteurs doit transformer la brume autour de nous en une boule lumineuse visible à deux cents mètres.

On l'entend de plus en plus fort et même... oui, on entend ses moteurs, il est tout près, et il continue à foncer sur nous.

Si je n'étais pas lié au fond par mon ancre, je manœuvrerais pour m'en écarter, mais je suis complètement impuissant.

Au fait :

– Sifflez « D »

D : une longue et deux brèves, veut dire : « je ne suis pas maître de ma manœuvre. »

C'est bien le cas !

Et lui ? toujours un coup long. Et ces moteurs qui tapent là, tout près.

On dirait, pourtant... Oui, le son est plus à gauche...

On entend des cris sur l'autre. Il a dû finir par nous entendre, ou voir les projecteurs et manœuvrer.

Il passe certainement à moins de cent mètres. On entend toujours des voix, espagnoles, sur la passerelle. Le veilleur doit écouter quelques commentaires sévères sur ses talents.

Le bruit s'éloigne, il a passé ; nous n'avons toujours rien vu.

– Sifflez deux coups.

Je regarde l'officier de quart ; il sourit un peu nerveusement ; bien content que ce soit fini.

Mais, quand on est habitué au radar, on oublie les services qu'il rend et c'est quand il lâche que l'on s'aperçoit à quel point il est utile.

Il vaudrait peut-être mieux appareiller, pour, au moins, être manœuvrant. Juste à ce moment :

– Le radar est paré.

Restons là, alors.

La brume s'est levée à trois heures de l'après-midi et, une heure après, nous avons notre précieuse bouée. Le courant que nous supposons presque nul, était de près de 2 nœuds. Ce qui explique que l'on puisse se trouver souvent loin de l'endroit où l'on pense être.

Pour bien faire, nous devrions prélever des échantillons du fond, mais nous ne sommes pas outillés pour cela. Perrier, cependant, quand il va sur les chalutiers, ramasse précieusement ce que les chaluts ont ramené à la surface : des cailloux étonnants, coincés à l'origine à l'intérieur d'un iceberg d'un lointain glacier groenlandais, ou des coquillages bizarres.

Les pêcheurs les connaissent bien, tout en ignorant (nous aussi) le nom scientifique. Les « bérets basques » sont des oursins sans piquants, noirs, aplatis, et rappellent la coiffure bien connue. D'autres ont des noms tout aussi expressifs, mais dont la consonance semble prouver qu'ils ont été baptisés dans un corps de garde.

Quelquefois, on se penche sur d'étonnants objets dont on ne peut dire s'ils sont animaux ou végétaux. J'ai vu par exemple des étoiles de mer, mais, au lieu d'avoir 5 branches, comme celles de chez nous, elles en avaient 7, ou 8, ou 9 ; chaque branche se ramifiait, devenait plus verte, et, de fourche en fourche, perdait l'aspect initial pour se terminer nettement comme une touffe de varech. Au milieu, c'était évidemment un animal ; non moins évidemment, au bout, c'était un végétal. Où est la séparation ? J'avoue que je n'avais jamais vu de monstre pareil et que j'en suis resté perplexe.

A ce régime, les rouleaux de papier spécial pour sondeur enregistreur défilent rapidement. On craint de ne pas en avoir assez pour la campagne et Perrier fait une scène aux officiers de quart quand ils mettent le sondeur en marche pour la navigation.

L'amour de la science le conduit à ces aberrations.

En passant à New-Bedford, nous pouvons renouveler notre provision. Je crois même qu'on en a largement pour deux ans.

MÉTÉOROLOGIE – OCÉANOGRAPHIE

La sérénité renaît dans l'esprit de l'officier des pêches et, même... il semble que le « tic-tic-tic » du sondeur a un son plus joyeux.

J'allais oublier de parler de la patrouille des glaces. Les Américains ont la charge d'une mission internationale. Des bâtiments de la Coast Guard patrouillent sur les bancs pour annoncer les icebergs dangereux pour la navigation. Des avions les secondent dans leur tâche.

Les bateaux qui passent dans la région sont priés, quatre fois par jour, d'envoyer un message sous forme conventionnelle, indiquant le point, la route, et la vitesse de l'expéditeur, les circonstances météorologiques et la nature des glaces rencontrées. *L'Aventure* s'est astreinte, pendant son séjour sur les bancs de Terre-Neuve, à envoyer ponctuellement ces messages.

Ponctualité louable, car, il faut l'avouer, nous n'avons pas vu de glaces cette année.

Mais vraiment aucune, pas le moindre petit iceberg de poche, rien !

Beaucoup de bruit pour rien, direz-vous ? Non, car le bulletin de glaces transmis journellement par radio n'est jamais si bien accueilli que lorsqu'il dit :

« Pas de glaces au sud du 50^e parallèle. »

Nous y avons collaboré... passivement.

PASSAGERS

– Quand j' étais sur le *Chacal*, en 24...

Ça y est, comme les autres ! J' entends, en passant sur la plage arrière, un pêcheur hospitalisé, convalescent, qui raconte ses souvenirs, « du temps qu' il était dans la Royale ».

Cela commence toujours de la même façon ; ils arrivent dolents, fatigués, mal vêtus, se laissent passivement conduire à l' infirmerie ; là, le médecin leur dit :

– Ce n' est pas grave, mais, mon pauvre vieux, je vais vous garder trois ou quatre jours à l' hôpital, pour vous soigner, puis vous retournerez sur votre bateau.

Ils sont marins, donc un peu fatalistes, se laissent aller ; puis, bien nettoyés, pansés, ils se retrouvent couchés dans l' hôpital tout blanc, avec des draps frais ; cela va mieux. Ils se détendent, rêvent à la perspective de se reposer ainsi pendant trois jours ; le premier sourire de bien-être apparaît sur leur visage mal rasé. C' est le début de la cure.

Le lendemain, ils vont mieux et, dès le surlendemain, ils demandent l' autorisation d' aller faire un tour sur le pont.

D' abord, c' est très prudent, cette promenade ; on regarde les coursives, les parois grises, les canons, les grenadeurs, les uniformes. Puis les souvenirs reviennent. Ils ont tous été marins ; les pompons rouge leur rappellent leur jeunesse et le temps passé dans la Royale. Ils disent toujours la Royale, en parlant de la Marine de guerre. Demandez-leur pourquoi, ils répondront :

– Je ne sais pas, on dit comme ça.

Combien savent, en effet, l' origine de ce surnom ? Le ministère de la Marine se trouve rue Royale, c' est tout ; il ne faut pas y voir d' allusions politiques, mais cela sonne bien.

Puis ils rencontrent des pays ; nous avons des marins pêcheurs de Fécamp qui font leur service d' inscrits maritimes à bord.

– Oh ! Marcotte, ça va ?

On raconte des histoires, on bavarde ; puis un officier passe et leur demande des nouvelles de leur santé :

– Ça va mieux, lieutenant, merci.

L' appellation réglementaire revient tout naturellement aux lèvres de l' ex-matelot gabier.

Une heure plus tard :

– Quand j' étais sur le *Chacal*, en 24...

Au bout de trois jours, ils sont à bord comme chez eux, s' offrent à faire un travail quelconque, s' intéressent aux exercices militaires, acceptent avec joie l' invitation de venir faire un tour sur la passerelle.

Le jour où ils s' en vont, il faut les prévenir une bonne demi-heure à l' avance que l' on va pouvoir les passer sur leur bateau ; c' est le temps minimum pour serrer la main à tous les amis.

Quand nous sommes passés à Fécamp, après la campagne, ils sont revenus à bord avec leur famille, pour leur montrer *L' Aventure* qui est aussi un peu leur bateau. Ceux qui prétendent qu' il y a un mur d' incompréhension entre la Marine de guerre et la Marine marchande devraient aller les voir.

Bien entendu, on reçoit parfois des phénomènes hors série, mais c' est rare.

Pourtant nous en avons eu un qui a défrayé la chronique pendant plusieurs jours.

Admettons, si vous le voulez bien, qu' il s' appelait Rolland et qu' il était second mécanicien du chalutier *Tourville* capitaine Jeannot.

On l' avait embarqué sur *L' Aventure* parce qu' il souffrait de troubles de grossesse. Par personne interposée naturellement ; il était jeune marié, sa femme était enceinte, et, quand il n' avait pas de nouvelles, les soucis que lui causait cette situation intéressante le torturait affreusement. Cela se manifestait par des douleurs d' estomac, ou de poumons – il ne pouvait préciser – et diminuait considérablement son ardeur au travail, qui n' avait pourtant rien d' excessif, en temps normal.

PASSAGERS

Le médecin n'aurait probablement pas jugé bon de l'hospitaliser, n'eût été l'insistance du capitaine et du chef mécanicien de *Tourville*.

On avait donc décidé de l'embarquer, de le garder quelques jours pour le déposer à l'hôpital de Saint-Pierre et de l'y laisser.

S'il était guéri, on le ramènerait à son bord, à la première occasion.

Dès son arrivée, il manifestait l'originalité de son caractère ; il se révélait assez hâbleur, content de lui, mais d'une candeur désarmante. Comme, de plus, il venait de recevoir un S.L.T. rassurant sur son état – pardon, sur celui de sa femme – le moral était remonté.

Il entreprit donc de se distraire aux dépens des officiers de *L'Aventure* ; à ce jeu, il n'était pas de force, et c'est lui qui devint leur cible ; il avait d'ailleurs un excellent caractère et se prêtait à toutes les plaisanteries.

Ses talents furent découverts dans les premiers jours ; on parlait radar ; Rolland manifesta le désir de le voir marcher.

Et il s'en fut à la passerelle.

– Où est le radar ?

L'officier de quart lui montre l'écran. Il se plante devant, les jambes bien écartées pour être bien calé au roulis et regarde de tous ses yeux. Cette contemplation silencieuse pouvait cacher des réflexions intenses et l'officier de quart les respectait ; Mais il rompit le silence :

– Je ne vois rien du tout.

– Evidemment ; le radar n'est pas en marche.

– Ah bon ! je vais attendre.

Pourquoi le contrarier ? Il est 9 heures du matin et le radar n'est pas démarré, quand il n'y a pas de brume, que de 18 à 20 heures, pour vérification. Rolland attend une heure, sans s'apercevoir des sourires ironiques d'une réunion anormale de spectateurs ; au bout de ce temps, il se décide quand même à questionner, pour savoir quand se passera l'évènement ; on le lui dit, au milieu de grands rires.

Réponse :

– Et vous croyez que je vais attendre tout ce temps-là pour voir tourner un radar ? Non ! je suis un malin moi. Je vais redescendre et je remonterai à six heures moins cinq.

Et voilà, vous n'auriez pas pensé à cela !

Du coup, tout le monde est renseigné et décide d'utiliser à fond cette distraction.

Même le médecin s'en mêle, et pourtant il avait une dent contre ce passager.

A son premier repas à bord, en effet, celui-ci s'était fait fort de tromper n'importe quel médecin et de simuler les maladies les plus effrayantes.

Comme on lui disait que Raveleau était radiologue :

– Peuh, la radio ! Tenez, je n'ai qu'à avaler du papier de chocolat et n'importe quel toubib, après m'avoir regardé une minute, me couche pour tout le temps que je veux.

Le médecin ne disait rien, mais son œil noir était fixé sur le carotteur en puissance ; il était un peu inquiet, dans le fond.

Et le lendemain, on l'a vu se diriger vers son appareil de radio, muni de papier de chocolat. L'officier en second l'a suivi ; il collait avec soin, au moyen de quelques bandes de sparadrap, le papier sur l'écran de son appareil.

On l'a vu sortir, triomphant :

– On voit très bien les bandes de sparadrap, mais pas du tout le papier de chocolat ; c'est du boniment.

Visiblement, cette constatation le rassurait ; mais il n'en a rien dit à Rolland.

Le premier mystificateur fut le commissaire.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Il faut dire que le commissaire Avril joue à ses moments perdus de la scie musicale. Pour ma part, je trouve la qualification de musical, appliqué à un instrument torturé par lui, nettement excessif.

Néanmoins, on ne peut nier qu'il arrive à en tirer des bruits variés ; un jour, à Argentia, j'ai entendu sortir par la claire-voie du carré un flot de notes vibrantes, que j'ai cru identifier comme étant des variations sur la chanson de Solveig. Je suis descendu demander confirmation au commissaire.

Il m'a accueilli avec reconnaissance ; j'étais le seul, paraît-il, à avoir reconnu un air joué par lui. Je l'ai un peu déçu en avouant que j'étais d'une compétence musicale très en dessous du médiocre.

Rolland, lui, admire de confiance ; mais comme il sait tout faire, il doit, à son avis, jouer au moins comme le commissaire ;

Et il s'empare de l'instrument, encouragé par les conseils du professeur.

– Ce qu'il faut, c'est ne pas empêcher l'appareil de vibrer. Il faut être assis, tenir la poignée entre les jambes croisées et le bout de la lame de la main gauche, en imprimant à celle-ci une torsion en S. Pendant que vous jouez de l'archet, vous faites varier la tension.

Jusque-là, rien que de normal, mais un aspect curieusement sérieux du commissaire montre son dessein à ceux qui le connaissent.

– Mais non, mais non, pas assis sur une chaise ; comment voulez-vous que cela vibre ? Il faut vous asseoir sur un bras de fauteuil, en ne posant qu'une fesse.

Tiens, tiens, le bateau roule sensiblement ; cela peut devenir intéressant.

– Pas le pied à plat, voyons, ne posez que le bout du pied à terre... si vous tenez absolument à poser quelque chose ; parce qu'il vaudrait mieux le tenir décollé du parquet.

Le patient s'applique consciencieusement.

– Trop assis sur le fauteuil ; le moins possible de la fesse... Comme ça, ça va ; jouez, maintenant.

Rolland est en équilibre instable, mais, en y mettant toute son attention, comme il a l'habitude de la mer, il tient.

Mais le voilà qui saisit l'archet et commence à en frotter la scie. Cette opération l'absorbe complètement et *L'Aventure* choisit ce moment précis pour s'offrir un coup de roulis très ample ; il s'effondre sur le parquet, en faisant dégringoler le fauteuil, en lâchant l'archet et la scie, qui va heurter les cloisons en pleurant lamentablement.

Ce chagrin n'est pas partagé par les membres du carré ; assis dans tous les coins, ils rient aux larmes, d'un rire inextinguible.

Cela deviendra du délire quand on verra Rolland se relever, ramasser ses accessoires et se mettre en devoir de recommencer ; il n'a pas compris qu'il s'agissait d'une plaisanterie.

Le commissaire le lui dit et il rit alors plus que les autres ; il admire même sa propre jobardise, qu'il estime de qualité supérieure.

Nous le débarquons à Saint-Pierre, pendant que nous allons ravitailler à Argentia. Puis, quatre jours après, nous le reprenons pour le ramener sur son bateau.

J'avoue que j'en suis assez content, car je trouve que c'est un élément qui apporte à bord de la gaîté.

Un mois après, en repassant à Saint-Pierre, je change d'avis sur son compte, en apprenant que cet énergumène a passé tout son temps à couriser les filles de l'île.

Pas très grave évidemment, mais il a tenté d'augmenter l'efficacité de ses avances en se faisant passer pour le commandant de *L'Aventure*... au risque de me faire accuser de la responsabilité dans une des nombreuses naissances intempestives du territoire.

Mais, pendant qu'il est à bord, j'ignore ce détail, et j'écoute ses discours avec bienveillance ; j'assiste à une nouvelle manifestation improvisée des talents de mystificateur d'Avril.

Nous avons au carré de la bière américaine, en boîtes métalliques. Pour les ouvrir, on se sert d'un petit appareil qui s'agrafe contre le bord et découpe, en commençant par la pointe, une lamelle de

PASSAGERS

métal, dont la base reste attachée au rebord, sur le dessus de boîte. En faisant levier, on perce donc un trou qui va en s'agrandissant en forme de triangle.

Rolland apprécie beaucoup la bière ; nous faisons un bridge au carré ; il vient nous regarder, puis nous laisse ; ce jeu ne l'intéresse pas. Il demande s'il peut avoir une boîte de bière.

– Mais oui, mon vieux, prenez-en au frigidaire ; il y a un ouvre-boîtes sur la desserte ; allez-y.

Il se sert ; le commissaire voit à ce moment qu'il met l'ouvre-boîtes bien en face de son ventre, et réagit aussitôt :

– Attendez, vous êtes fou ! Elle vient du frigidaire. Elle n'a aucun goût, ainsi, complètement décantée ; il faut la secouer.

Rolland y va franchement et secoue la boîte avec frénésie.

Rien ne le trouble, pas même le fait que les bridgeurs ont ramassé leurs cartes, se sont levés précipitamment et sont allés se réfugier dans le coin le plus éloigné du carré.

Notre passager saisit l'instrument, le cale bien et ouvre d'un geste vif.

Un jet de mousse, dense, puissant, continu, siffle pendant une demi-minute, sans que, médusé, il pense à lâcher la boîte, ou à la diriger dans une autre direction.

Quand le geyser s'arrête, il est transformé en saint-honoré.

Plié en deux sur la banquette du carré, le commissaire pleure à chaudes larmes, secoué d'un rire homérique.

Il a compris à ce moment :

– Ah ! les vaches, les vaches...

Et, tout à coup, la joie le saisit à son tour ; il vient d'avoir une idée.

– Dites commissaire, dites ... quand je retournerai sur le *Tourville*, vous me donnerez des boîtes de bière ; je voudrais faire le coup à mon capitaine.

Le comble, c'est qu'il a vraiment voulu le faire.

Il a débarqué, un beau matin, vers 10 heures ; son capitaine m'avait invité à déjeuner ; il faisait assez beau et nous pensions bien que la séance ne devait pas être triste.

Effectivement, dès son arrivée à bord, Rolland sévissait, racontait, racontait, et préparait sa bière.

Quand nous avons été réunis au carré, il n'a même pas attendu une minute. Il est arrivé avec sa boîte et l'a secouée abondamment, devant tout le monde.

– Tenez, ouvrez la boîte de bière, vous verrez comme elle est bonne.

Le capitaine nous regardait du coin de l'œil, un petit sourire aux lèvres. Il a pris la boîte, mais il a placé l'instrument du côté opposé à lui... c'est-à-dire vers Rolland, qui se penchait pour être plus près.

Clac !

Un sifflement de fusée qui démarre emplit le carré. Cela monte un moment, puis descend doucement.

On n'aperçoit plus de Rolland qu'une boule de mousse, qu'il a percée à grands coups de paupières, pour laisser apparaître deux yeux où flotte une lueur d'incompréhension indignée.

– Ben ça, alors ...

Après s'être débarrassé de sa gangue, il revient :

– Ça ne fait rien, j'en aurai d'autres.

Heureusement, nous ne serons pas là, car, à en juger par le fou rire qui nous a saisis cette fois-ci, une nouvelle représentation risquerait de nous être fatale.

– Je vous raconterai cela quand vous reviendrez à bord.

Mais le capitaine Jeannot nous dit :

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– J'espère bien le laisser en France à notre prochain voyage, car, s'il est efficace pour nous distraire, il faudrait mieux quelqu'un d'autre pour le travail.

Ce numéro comique est resté unique en son genre ; nos passagers sont, en général, des marins sérieux.

Il y en a qui ont quinze, vingt campagnes de Terre-Neuve. Placides, solides, ils racontent des aventures qui semblent d'un autre siècle. Ce sont, par exemple, des chefs trancheurs qui ont débuté comme mousses sur les voiliers et qui n'ont jamais laissé passer une campagne depuis ce temps.

Ils viennent sur la passerelle, contemplent les instruments de navigation et hochent la tête : tout est facile maintenant, c'est la bonne vie. Bien sûr, il y a le mauvais temps, mais on y est habitué.

Pourtant, ils ont tous un trait commun : cette année est la dernière campagne qu'ils font.

– Vous allez naviguer à la petite pêche ?

Non, ils ne veulent plus naviguer du tout ; assez de la mer, assez des étés dans les brumes ; ils veulent voir le printemps refleurir en France et le soleil dorer les plages devant leur jardin. Cette vie de chien a pris toutes leurs plus belles années ; ils ont mis le temps à comprendre, mais, maintenant, ça y est. Ils préfèrent lâcher que d'attendre d'y avoir laissé leur peau.

L'an prochain, et les années suivantes, on les reverra sur les bancs et ils tiendront les mêmes propos, avec la même sincérité.

Car ils n'ont jamais eu sérieusement l'idée de changer d'existence. C'est une intoxication comme une autre, qui les a pris tout jeunes, eux, comme leurs pères, comme leurs frères, et qu'ils n'ont d'ailleurs pas envie de guérir.

J'ai voulu essayer de les distraire, à bord, de faire mettre à l'hôpital des revues, des livres. Mais c'est inutile ; ils ne s'ennuient pas. Ils se promènent un peu partout, calmes, intéressés.

Si, par hasard, il y a un exercice militaire, que l'on tire au canon, ou que l'on essaie les armes antiaériennes, c'est une joie pour eux. Ils cherchent à s'installer aux endroits d'où l'on voit le mieux, sans gêner, bien sûr, et regardent de tous leurs yeux.

Ils commentent ensuite d'abondance les progrès qu'on a faits, depuis leur service militaire.

On peut leur demander s'il y a quelque chose qui leur déplaît ; ils sont toujours contents, ils n'ont besoin de rien. Aux escales en pays étrangers, ils attendent patiemment que les autorités leur permettent de débarquer, s'en vont faire à terre faire un tour, reviennent rapidement à bord. Ce petit bâtiment, où flotte le drapeau français, c'est provisoirement leur « chez eux », ils le sentent confusément.

Ce sont de bons gars.

OCCUPATIONS DIVERSES

OCCUPATIONS DIVERSES

– En somme, je vois ce que vous faites : vous soignez les pêcheurs, vous leur apportez le courrier. Si vous avez du temps de reste, vous faites de l'hydrographie, de la météorologie ; c'est cela ?

Mais non, ce n'est pas tout. Nous faisons bien d'autres choses.

D'abord, *L'Aventure* représente toutes les autorités françaises. J'ai déjà dit que le médecin faisait observer les règlements sanitaires de la Marine marchande. L'officier des pêches fait appliquer ceux qui concernent le logement des équipages, la propreté des locaux, la distribution de l'eau, etc. ...

A chaque visite à bord, il note sur un petit calepin les observations qu'il a faites sur la propreté des postes et sur celle des hommes. A la fin de l'année, il compare ses résultats avec ceux du médecin et ils attribuent une note à chacun des éléments considérés ; Le tout est envoyé à la Marine marchande, qui, en y joignant les observations des inspecteurs de la navigation des ports d'armement, établit un classement. Les premiers de ce classement ont l'honneur de voir publier leur nom au *Journal Officiel*.

Autrefois, c'était très important ; les voiliers étaient tellement inconfortables et les capitaines si peu évolués que, sans la crainte de la visite du stationnaire, ils seraient devenus de véritables taudis. Il était très facile de les classer ; les emménagements étaient pratiquement identiques et leur état ne variait qu'en fonction de l'action du capitaine. Le classement était alors un véritable palmarès.

Actuellement, les capitaines sont plus raffinés, les équipages moins rustiques, et, pratiquement, les bâtiments sont bien tenus. Il est plus difficile de les départager, et même de les comparer, car la variété des locaux permet mal de discriminer la part qui revient aux conditions locales de celle qui revient à l'action du capitaine.

Le classement est donc beaucoup plus une tradition qu'une nécessité. Mais il suffit pour piquer l'amour-propre, et même quand la pêche donne bien et qu'il y a de l'ouvrage pour tout le monde, lorsque le mât de la frégate apparaît à l'horizon on fait un peu de toilette et le résultat est acquis.

Le commandant de *L'Aventure* a aussi des pouvoirs judiciaires ; il peut, à la mer, remplacer l'administrateur de l'Inscription maritime et prendre les sanctions prévues par le code disciplinaire et pénal de la Marine marchande.

A dire vrai dire, je n'ai jamais eu à le faire et notre rôle de gendarme a toujours été symbolique.

Mais il reste que le commandant d'un bâtiment de guerre à l'étranger est le représentant du gouvernement et, à ce titre, doit être salué par les commandants des navires de commerce : le code prévoit que le capitaine d'un bâtiment de commerce arrivant dans un port étranger où se trouve un navire de guerre français doit faire une visite au commandant de celui-ci ; la sanction prévue en cas d'omission est la prison.

Je précise : si le commandant du transatlantique *Liberté*, marin expérimenté et chevronné, arrive dans le port de New-York et qu'il se trouve dans ce port un tout petit chasseur commandé par le plus jeune des enseignes, il doit aller lui faire visite.

Sinon... en prison ! Ah mais ! on ne plaisante pas avec les représentants du gouvernement.

En réalité, le caractère draconien de ces prescriptions disparaît derrière la confiance réciproque et le désir de bien faire, mais tout naturellement, à l'étranger, c'est vers l'officier de la Marine nationale que l'on se tourne.

Après le naufrage du *Ginette-le-Borgne*, c'est le commandant de *L'Aventure* qui a reçu tous les télégrammes, toutes les lettres de condoléances des autorités anglaises et canadiennes.

Le rôle de tutrice naturelle que la Marine nationale joue à l'égard des pêcheurs lui impose des devoirs : toutes les fois que nous allons à Saint-Jean ou à Saint-Pierre, on nous donne des « commissions » à rapporter : pièces de machine ou de radio, vivres frais et même parfois du vin.

Une barrique de vin est un peu trop grosse pour être transportée en doris. Savez-vous comment on fait ? C'est bien simple : une barrique de vin flotte, c'est bien connu ; on la pousse dans l'eau.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Mais comme on ne veut pas risquer de perdre une chose aussi précieuse, on l'élingue soigneusement et on ne lâche pas l'amarre. Il vaut mieux assurer le coup.

Parfois aussi, on nous demande des choses plus compliquées. En arrivant au Groenland, nous avons trouvé le *Saturnia*, muni d'un radar tout neuf. Seulement, il était en panne !

Le radio voyait un radar pour la première fois et était fort embarrassé. L'officier détecteur de *L'Aventure*, le lieutenant de vaisseau de Talhouët, s'est rendu sur le chalutier avec son fidèle adjoint, le maître Beauchesne, et, deux heures après, le radar repartait joyeusement, au grand soulagement des officiers du *Saturnia*.

Il est probable que, au fur et à mesure que les radars se généraliseront sur les chalutiers, les demandes d'aide à *L'Aventure* deviendront plus nombreuses. Puis les radios apprendront à connaître ce nouveau matériel et se débrouilleront tout seuls.

Les radios des chalutiers devront bientôt être des électroniciens distingués. Déjà, sur les chalutiers à la pêche des côtes de France, on voit apparaître les « loupes à poisson », sondeurs ultrasensibles qui permettent d'analyser successivement par tranches de 50, de 20, de 10 mètres même, l'eau qui se trouve sous le bâtiment. Les bancs de poisson, même « engravés », c'est-à-dire posés sur le fond, marquent leur trace sur l'écran d'un tube cathodique et on sait où et comment pêcher.

Ce temps n'est pas encore arrivé et, pendant trois ou quatre ans. *L'Aventure* aura une tâche de plus.

Mais, tout cela, c'est la partie noble des fonctions du bâtiment. Il en reste une autre qui se développe un peu plus tous les ans.

A peu près sous le carré des officiers, se trouve la « cité commerciale ». L'équipage a ainsi nommé un ensemble de compartiments qui comprend la cambuse, la cale à vin, le coqueron des officiers (la cale où ils entreposent leurs réserves de vivres et de boissons) et surtout la coopérative.

Il existe sur chaque bâtiment de guerre une coopérative, gérée suivant des règles très strictes par un conseil d'administration, mais dont l'âme est le commissaire. Les bénéficiaires vont à l'équipage ; ils ne sont en général pas très élevés, mais cela permet d'améliorer le menu les jours de fête, ou de louer des cars pour effectuer des excursions, aux escales.

On y vend des objets d'habillement, de toilette, de la papeterie, du tabac, un peu de confiserie, et surtout les insignes du bâtiment, tant prisés par les jeunes femmes et filles des ports de guerre ; beaucoup en font même collection.

L'Aventure ne manque pas à la règle et part chaque année avec un stock important.

Le tabac constitue la plus grande partie de ce stock.

La frégate a été autorisée à ouvrir sa coopérative aux pêcheurs et ceux-ci profitent largement de l'autorisation.

Il y achètent de l'eau de Cologne, du chocolat, du papier à lettres, et principalement du tabac.

Le commissaire croyait avoir vu grand, mais il a dû, à deux reprises se réapprovisionner à Saint-Pierre. Un jour, le *René-Guillon* nous a demandé tout simplement, 49 kilos de tabac, c'est-à-dire 49.000 cigarettes, pour 60 hommes. Il est vrai qu'il n'en restait plus à bord et qu'ils voulaient peut-être se prémunir contre le retour d'une pareille catastrophe.

En général, ce sont des cigarettes françaises et surtout les bleues qui sont le plus demandées, mais certains apprécient aussi les américaines dont nous sommes munis par la base d'Argentia.

Un de ces ravitaillements avait d'ailleurs prouvé l'esprit économe de nos marins. La coopérative prenait ses cigarettes au magasin de la base et, naturellement, les revendait avec un léger bénéfice qui, pour certains d'entre eux, gros consommateurs, devait bien atteindre, en tout, cinquante francs. N'importe, ils étaient tout contents d'avoir découvert cela.

Pour vous donner une idée de l'importance du bureau de tabac de *L'Aventure*, sachez seulement qu'au cours de la campagne de 1951 nous avons vendu pour un million et demi de cigarettes ; et encore ont-elles été vendues au prix d'exportation, puisque nous étions hors de France ; c'est-à-dire avec une réduction de plus de la moitié du prix de la métropole.

OCCUPATIONS DIVERSES

Le transport de telles quantités ne va pas sans difficultés. Les doris des chalutiers viennent à bord avec les mannes à transporter le poisson, les remplissent de leurs achats. Jusque-là, tout va bien, mais il y a toujours un peu d'eau au fond du doris. Le pêcheur y descend le premier, s'assied confortablement et pose la manne sur ses genoux. Il a les fesses mouillées, mais le tabac est sec !

Bien entendu, le commissaire ne manque pas une occasion d'essayer la vente de toute nouveauté qui lui paraît intéressante, et le nombre d'articles augmente en cours de campagne. Tant pis pour Mouque, coopérateur dévoué, dont la comptabilité s'allonge.

Cela va du stylo Parker au chewing-gum, en passant par les bonbons et les chocolats. Le chewing-gum a ses adeptes, que l'on voit ruminer consciencieusement à longueur de journée.

Les bonbons américains sont toujours une surprise. Ils sont quelquefois bons, quelquefois plus difficiles à admettre à notre goût. Il doit rester dans la soute de la coopérative un stock acquis l'an dernier, de très jolis bonbons ... à l'essence de girofle. Les premiers qui en ont acheté en ont mangé un et on été ensuite très empressés à offrir les autres... jusqu'à ce que tout le monde soit au courant. Cela prendra certainement du temps, de les vendre aux nouveaux embarqués.

Le chocolat est parfois bon, malgré le beurre d'arachide qu'il contient toujours. C'est un des articles « qui se vendent bien ».

Les bénéfiques ont été tels, en 1951, qu'il a fallu trouver un moyen de les absorber. Le conseil d'administration en a gravement discuté et s'est prononcé pour l'édition d'un album de campagne, contenant les meilleures photographies prises à bord.

Hélas ! il a fallu, devant les prix, renoncer à cette prétention et se borner à faire tirer une quarantaine de clichés pour chacun. Cela représentait quand même un joli souvenir, dont tout le monde s'est montré content.

De temps en temps, la coopérative a les honneurs de *Morue Digest*, soit par des réclames ironiques, soit par des allusions perfides à la rapacité du coopérateur. Pauvre Mouque, qui se fait couramment traité de Juif rapace, lui qui est moine franciscain.

Pour tout vous avouer, la coopérative se tient dans un local de trois mètres sur deux et son hublot reste éternellement fermé à la mer. Elle n'a rien d'un somptueux magasin, pourtant, elle exerce sur les Terre-Neuvas un attrait irrésistible et, dès qu'un doris accoste, on voit un de ses occupants filer vers la cité commerciale. On a même du mal à l'en arracher, et quand l'officier de quart demande :

– Qu'est-ce que le doris de tel bateau attend pour pousser ?

Et qu'on lui répond :

– Il manque un homme.

Il n'hésite pas et ordonne :

– Allez le prévenir à la coopérative.

Et, de fait, c'est toujours là qu'on le trouve.

L'Aventure est aussi un presbytère flottant. Il est, en effet, la maison de l'aumônier des bancs.

Avant la guerre, la Société des Œuvres de Mer armait durant la campagne de pêche, un navire hôpital (*Saint-Jeanne-d'Arc*, *Saint-Yves*) qui stationnait sur les bancs.

L'aumônier y séjournait lorsqu'il n'était pas sur les bateaux de pêche. Je pense que tout le monde a encore présente à la mémoire la figure du Père Yvon, qui fit à Terre-Neuve de nombreuses campagnes.

Il n'y a plus de navire-hôpital, mais il y a toujours un aumônier sur les bancs. Celui-ci, le Père Laloux, de la Compagnie de Jésus, a élu domicile sur *L'Aventure*. Il prend passage sur la frégate à son départ de France et, dès qu'elle arrive sur les bancs, passe sur un chalutier. On le reprend quelques jours après sur ce bateau ou sur un autre s'il a une occasion de doris. Il reste quelque temps à notre bord, car il a compris l'équipage de *L'Aventure* parmi ses ouailles, et repart sur un autre chalutier.

Quand nous rentrons en France, il est à nouveau là et, pendant tout l'hiver, il va visiter les familles et voir les pêcheurs chez eux. On le retrouve ponctuellement au Pardon des Terre-Neuvas.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Vous pouvez imaginer les bancs comme un grand village. Il a son curé, son médecin, son épicier, son facteur, les pouvoirs du maire, ceux du juge, ceux du gendarme sont entre les mains du commandant de *L' Aventure* ; la voix même de la presse lui est toute dévouée.

Le commandant de *L' Aventure* est un monarque absolu, mais il exerce son pouvoir de façon suffisamment débonnaire pour que le grondement de la révolte ne couvre pas le sifflement du vent.

DISTRACTIONS

DISTRACTIONS

– La vie doit être monotone à bord.

Que de fois ai-je entendu cette phrase compatissante, aux escales ; ces cent hommes tous seuls sur leur bateau, que voulez-vous qu'ils fassent ?

Non. On ne s'ennuie jamais ; il y a le métier, l'assistance aux pêcheurs, l'entraînement militaire, le service courant. Mais, même pendant les heures de loisir, on trouve à s'occuper.

Le repos du dimanche est toujours respecté, par exemple, mais c'est une journée bien remplie.

Si l'aumônier est à bord, il dit la messe dans le poste 3 ; la plate-forme est un peu mouvante, mais le servant s'occupe de la stabilité des burettes, le prêtre et les fidèles oscillent au roulis d'un même mouvement ; la messe « suivant le rite océanique » n'aurait certainement pas l'agrément d'un bénédictin ; à nous, marins, elle nous plaît comme cela.

L'après-midi, cinéma, toujours dans le poste 3. Il y a deux représentations, pour que les hommes de service puissent assister à l'une des deux. Les films sont fournis par le Service cinématographique des Armées, parfois excellents et modernes, parfois moins bons, mais le public est bienveillant.

Les premières fois, nous avons pensé qu'il s'agissait d'une version étrangère, enregistrée dans une langue inconnue, mais, quand le second maître électricien a eu démêlé les mystères de la reproduction du son par notre appareil, il s'est avéré que c'était du français intelligible.

Le film qui a eu le plus de succès était un documentaire ... sur Saint-Pierre et Miquelon, d'où nous étions partis la veille.

Mais, le cinéma, c'est de la gaieté en conserves, venant de l'extérieur. Un bateau doit pouvoir vivre et se distraire par ses propres moyens.

Les officiers arrivent à des résultats remarquables en se prenant mutuellement comme têtes de Turc.

Ils n'oublient pas que l'officier en second est protestant et, le soir de la Saint-Barthélemy, lui préparent une sérénade soignée, avec cloche, coups de fusil à blanc dans les coursives etc. ...

Se souvenant des enseignements de son royal coréligionnaire, qui trouvait que Paris valait bien une messe, Denis estime que son repos vaut bien une bouteille de champagne.

Malheur à celui qui arrive en cours de campagne. Il est de tradition de le recevoir de façon soignée et *L'Aventure* n'y manque pas.

Le médecin de première classe Raveleau, ayant rallié par avion à Saint-Jean de Terre-Neuve, est victime d'une mise en scène particulièrement réussie.

D'abord, le bâtiment n'entre pas dans le port (ceci était uniquement destiné à ne pas perdre de temps et ne faisait pas partie du jeu), un message au consul de France l'a invité à nous faire apporter Raveleau par l'embarcation du pilote.

L'Aventure a stoppé devant la passe et le pilote nous a amené l'intéressé et ses bagages. Dès l'arrivée, il a voulu aller se présenter au commandant.

– Vous n'y pensez pas, malheureux ! Le commandant est sur la passerelle, à cause des glaces. N'allez pas le déranger, surtout. D'ailleurs, il est loin d'être commode et vous ferez bien d'attendre qu'il manifeste le désir de vous voir.

L'officier en second ajoute :

– Profitez-en pour vous installer. Vous partagerez votre chambre avec l'officier des pêches qui est de quart. On déjeune à midi. Venez à midi moins le quart, au carré, pour le pot.

Ponctuel, le médecin est à l'heure ; au carré, tout le monde arrive par petits paquets.

L'aumônier n'étant pas là, j'ai pris sa place. Un chandail blanc orné d'une belle croix pectorale fait très bien mon affaire. J'ai enlevé mon alliance, mais elle un sillon dans mon annulaire. Un pansement au sparadrap masque cette tare.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le commissaire, qu'un visage juvénile prédispose à ce rôle, à pris un uniforme de matelot. Il fera l'aide maître d'hôtel.

Et, du même coup, le midship mécanicien passe commissaire.

Perrier, lui, a sorti ses vêtements de mer les plus culottés. Il sera le capitaine du *Pingouin*.

– Voilà du travail pour vous, docteur ; les officiers du *Pingouin* nous ont un peu forcé la main pour le prendre à bord ; ils disent qu'il est cinglé. En réalité, il est un peu original ; mais vous savez, tous ces Terre-Neuvas ont un petit grain et celui-là ne dépasse pas la moyenne. Enfin, ça, c'est votre affaire ; vous verrez.

L'officier en second, président du carré, reste dans son rôle, mais il va, pendant tout le repas, s'astreindre à être glacial, sévère et même agressif.

Bien entendu, on commence par l'apéritif.

– Whisky, monsieur l'aumônier ?

– Oui, merci.

Le commissaire, très digne dans son rôle de maître d'hôtel, me tend un verre à demis, et verse, verse ...

Je l'arrête aux trois-quarts pour lui permettre d'ajouter une parcimonieuse cuillerée d'eau gazeuse.

Le médecin, médusé, me regarde d'un œil rond avaler le tout à grandes gorgées.

Il ne se doute pas que la bouteille de whisky ne contient que du thé. Comme les pernodts tassés qu'absorbent les autres officiers ne sont que d'inoffensifs jus de fruits. Le maître d'hôtel annonce : « C'est paré », ce qui lui vaut une verte semonce de Denis, qui lui rappelle, « pour la vingtième fois », qu'il faut dire : « Le président est servi ».

Il prévient le médecin :

– Il faut être indulgent, toubib. Ce n'est pas le titulaire. Comme, au Canada, nous aurons besoin de deux maîtres d'hôtel, nous en formons un deuxième. Celui-ci est un Terre-Neuva qui fait son service militaire. On l'a pris parce qu'il tient le coup à la mer, mais il est un peu rugueux.

Comme on roule honorablement, il semble que le médecin préférerait être aussi un peu rugueux et tenir le coup à la mer.

Le repas se déroule sans incident. Je ne tiens pas pour incident le fait que le maître d'hôtel, à qui on demande si l'on peut avoir encore un peu de haricots, se tourne vers l'office et crie d'une voix de stentor :

– Du rab de fayots !

Non plus son initiative de prendre à pleine main pour la remettre dans son assiette, une feuille de salade, qu'il a laissé tomber sur la serviette du médecin.

Bien entendu, le président le rabroue vertement et arrête d'un sec : « Mêlez-vous de ce qui vous regarde ». de Talhouët qui prend timidement la défense de l'apprenti.

Quant à Perrier, il a dédaigneusement repoussé loin de lui le couteau qui était près de son assiette, sorti de sa poche un invraisemblable couteau de marin. Il en coupe des morceaux de pain qu'il coince entre la lame et son pouce, pour les porter à sa bouche.

Talhouët, toujours gentil lui tient la conversation et lui demande s'il a une bonne table, sur le *Pingouin*

– Oh ! on ne fait pas tant de manières.

– Des manières ? Mais quelles manières ?

– Ça ! dit-il en prenant d'un air souverain dégoût le coin de la nappe entre le pouce et l'index.

Mais il a du mal à tenir son sérieux, ce qui provoque chez lui un festival de grimaces et de rictus, que le médecin examine avec un souci de psychiatre.

L'officier des équipages mécanicien Paul, lui, ne dit pas un mot, mais je vois briller dans ses yeux des lueurs de jubilation intense.

DISTRACTIONS

L'ambiance de carré ordinaire, destinée à masquer la comédie, est créée par les enseignes Beaufort et de Lambert. Quant au midship, qui est d'ordinaire silencieux, on lui a fait la plaisanterie de verser dans son verre, en guise de pernod... du vrai pernod, à lui qui ne boit jamais.

Cela fait une deuxième victime, qui jacasse intarissablement.

Le dessert est un triomphe ; on entend un fracas dans la coursive et le maître d'hôtel apparaît tout penaud.

– La confiture est dégringolée par terre.

– Allons bon ! et qu'est-ce qu'il y a après ?

– Rien, c'était tout.

Hurllements d'indignation ; on le somme de trouver quelque chose.

Il disparaît et revient instantanément avec une coupe de fruits rafraîchis au Kirsch.

– Qu'est-ce que vous nous racontiez ? Il y avait donc quelque chose d'autre ?

– Mais non, c'est ça, la confiture.

– Mais je croyais qu'elle était tombée ?

– Oh ! je l'ai ramassée ; il n'y en a pas beaucoup de perdu.

Silence consterné.

– Mais c'était pas sale, on a lavé au gas-oil ce matin !

Les enseignes trouvent qu'effectivement il y a un arrière-petit goût. Le médecin repousse son assiette.

Au café, on force un peu la note et son regard devient méfiant ; son œil se fixe sur mon pansement avec insistance ; il n'est plus dupe et il est temps de le détromper.

Cette répétition à bureaux fermés sert de base à une première à grand spectacle : le 10 août, *L'Aventure* arrive à Saint-Jean de Terre-Neuve où elle reçoit un nouvel officier, l'enseigne de vaisseau Nester, qui remplira en 1952 les fonctions d'officier des pêches.

Tout l'état-major assiste à un cocktail offert par la Marine canadienne. Il ne reste à bord, pour accueillir le nouvel arrivant, que l'officier de garde. Deux autres officiers, dont le commissaire, ont connu Nester sur la *Jeanne-d'Arc* ; Ils vont le chercher à l'aérodrome.

Juste au moment du dîner, tout le monde arrive. Il n'y a aucun déguisement possible, puisque nous arrivons d'une réception officielle, n'est-ce pas ? Seulement, nous sommes passés chez le consul, où nous avons déposé nos accessoires. Il m'a suffi de me mettre en civil pour faire un consul de France très présentable.

Le vrai consul, dans mon uniforme, est plein de dignité. Il a consciencieusement étudié son rôle pour recevoir un nouveau subordonné et s'efforce d'éviter les sujets trop techniques.

L'officier en second, en aumônier, est parfait. Une légère tonsure, hélas ! naturelle, ajoute au réalisme du déguisement.

Quant à l'aumônier, en président parpaillot, il est tout simplement magnifique.

L'enseigne de vaisseau Beaufort, en civil, représente un membre de l'expédition Paul-Emile Victor, et nous devons le conduire au Groenland. Malgré sa jeunesse, c'est un savant de réputation mondiale, spécialisé dans les moustiques. Sa jeune femme est venue à Saint-Jean pour l'accompagner. Mlle Bonnave, la fille du consul, joue ce rôle.

Quand nous arrivons à bord, nous voyons une véritable guirlande de têtes sur les passerelles. L'équipage, naturellement au courant de la mystification, car tout se sait sur un bateau, assiste au spectacle. Heureusement, Nester est à l'intérieur ; la généralisation de ces figures hilares lui mettrait la puce à l'oreille.

Tout marche parfaitement ; le pont-aux-ânes a été franchi sans difficulté ; c'était le *Benedicite*, dit par Denis. Chacun ayant parfaitement tenu son sérieux à ce moment on est sûr du reste.

La conversation est très animée. Je manifeste une ignorance totale des choses de la Marine, disant popote au lieu de gamelle, cabine au lieu de chambre, et en faisant une salade effroyable des

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

heures locales et des heures G.M.T. Le consul se tient prudemment dans les généralités. Pour ajouter à la vraisemblance, je ne parle à Mme Bonnave qu'avec l'aigreur qui convient à un vieux ménage.

Nester, lui, marche à fond. Il a le malheur d'interroger par politesse notre savant sur sa spécialité et essuie une conférence solide, bourrée de noms latins, et qui ne contient pas la moindre erreur, si du moins il n'y en a pas dans le *Larousse* en sept volumes.

Denis, en aumônier, part en guerre contre les parpaillots que le faux président, abandonnant sa personnalité coutumière, défend avec beaucoup de subtilité.

Assez tard dans la soirée, je décide que la plaisanterie a assez duré et présente, sous leur véritable aspect, les acteurs de cette cémédie (*sic*). Le sourire ironique de Nester me montre que, cette fois, il ne marche pas. Il lui faudra bien une heure encore pour comprendre que c'est la vérité.

Morue Digest en parlera sûrement.

Le goût du déguisement est d'ailleurs général à bord ; tout le monde connaît des cérémonies qui marquent le passage de la ligne, quand on franchit l'équateur.

Le passage du cercle polaire est certainement beaucoup moins fréquent ; aussi la cérémonie qui l'accompagne est-elle moins connue.

21 août, sur le Grand Hellefiske.

La fête aura lieu ce matin, mais on y travaille depuis des jours et des jours. Le temps n'est pas au diapason, il souffle une aigre bise du nord ; mais, après tout, la couleur locale n'en est que mieux respectée.

A 10 heures, les haut-parleurs annoncent :

« Habitants des Terres polaires, faites votre office. »

On stoppe pour que le maximum de marins puissent assister à la cérémonie. Et, surgi des profondeurs de *L'Aventure*, le cortège des notables du royaume de Frigolie défile majestueusement sur le pont.

Le roi Frigolus est magnifique ; coiffé d'une couronne dorée, orné d'une barbe blanche des plus réfrigérantes, il passe sans daigner abaisser son regard sur le vil peuple ; la reine, qui lui donne le bras, minaude et baisse les yeux... sans en voir pour autant le pont, car elle est munie d'une poitrine qui la qualifie plus sûrement pour un concours de nourrices que pour l'élection de miss Pôle Nord.

L'évêque de la cour, lui, mitre en tête et crosse en main, est très digne ; le premier maître mécanicien regarde la crosse et renonce par avance à l'espoir de s'y retrouver en comptant les tubes de rechange de condenseur. Deux enfants de chœur escortent Monseigneur, joufflus et poudrés à souhait ; l'un deux, impassible, le regard ingénu, n'aurait qu'à mettre les vêtements du commissaire pour être immédiatement reconnu.

Derrière, les gendarmes, naturellement ; il peut y avoir des néophytes qui cherchent à se dérober au baptême. Puis quelques bouffons et animaux familiers, comme on en voit dans toutes les cours bien organisées. Comme vous représentez-vous un ours blanc ? Le nôtre a une tête en carton un peu schématique ; il ravirait sûrement un sculpteur cubiste. On voit aussi un pingouin que l'on reconnaît très bien quand on sait ce que c'est.

Quand le cortège a fait le tour du pont, les gendarmes massent les néophytes, sans mollesse, sur la place arrière : le roi Frigolus va parler

– Etrangers à mes domaines,

« Fils des eaux tempérées,

« Navigateurs habituels des latitudes séistatiques et jemenfoutiques...

C'est nous tout ça ...

Après quelques paroles aimables sur le bâtiment et le pays dont il porte le pavillon, le roi expose les lois de son pays ; par un hasard inexplicable, elles visent particulièrement les activités habituelles de *L'Aventure*, et même quelques incidents de la vie du bord.

– Interdiction :

« de sonder le fond de ces mers, où j'aime à être tranquille pour faire la promenade ;

DISTRACTIONS

« d'émettre des ondes en général, car cela cause des bourdonnements d'oreilles à l'oie sauvage qui me sert de pigeon voyageur ;

« de chasser vers le sud avec vos hélices de l'eau qui est ma propriété polaire ;

« de me voler cette eau, pour la mettre dans des bouteilles, comme je l'ai déjà vu faire ;

« de descendre dans la mer des objets comme des thermomètres, que je ne tiens pas du tout à voir arriver dans ma soupe quand je prends mes repas ;

« d'égratigner la peinture des icebergs avec des projectiles.

« de souiller ladite peinture avec de la fumée noire ;

« de grenader la tête des roches ;

« de faire peur aux marsouins en tirant des coups de fusil ;

« de pêcher des dadins arctiques, qui sont libres, innocents et syndiqués ;

« de consommer des boissons dont la teneur en alcool est plus forte que celle de l'eau.

Cette dernière interdiction est une perfide allusion au souci de l'officier en second de défendre, armé du règlement, les deniers de l'Etat ; il y a délivrance de thé punché quand le temps est mauvais et froid. Dans les cas douteux, on tente quand même le coup ;

– Il y en a ?

– Non.

... Et l'on boit des « boissons dont la teneur en alcool n'est pas plus forte que celle de l'eau de mer ».

Le roi continue, en citant les peines qui seront infligées aux contrevenants. La moindre est d'être exilé sur un iceberg, mais on peut être livré comme aiguisé-griffes à un ours adulte, ou avalé par une baleine, ou même « être servi comme dessert à une compagnie de deux mille de mes plus vaillants moustiques ».

Et enfin :

– En cas de récidive, ou de mauvaise conduite générale du bâtiment, ce dernier sera écrasé par une aurore boréale que je ferai tomber.

Pas moins !

Le dernier paragraphe est d'une haute envolée lyrique ; il y est question « du bâtiment qui est venu à l'ombre de l'étoile Polaire, dans un froid bienfaisant et égalitaire, apporter le salut de la nation, mère de la liberté et de la générosité, symbole de la vérité et de la vertu pacifique et universelle ».

La cérémonie commence.

Il n'est, bien entendu pas question, d'immersion totale dans une eau glaciale, mais deux seaux ont été remplis, l'un d'eau de mer, l'autre de glace cassée menu.

Le cortège s'en donne à cœur joie pour lancer les glaçons à pleine mains sur les néophytes, tandis que l'évêque, à coups de goupillon, je veux dire de pinceau grand modèle, asperge la foule.

Seulement, voilà... *L'Aventure*, fidèle à son habitude quand elle est stoppée, est presque vent arrière, et tout revient sur le cortège, qui est plus copieusement arrosé que les autres.

Cela ne fait rien et, après l'apéritif d'honneur, offert traditionnellement aux artistes par le commandant, on s'en va absorber le repas soigné des grands jours, qui écornera les économies que le commissaire a faites à cette occasion, en contemplant le certificat de baptême délivré en grande pompe. Il porte deux signatures ; celle du vicaire aumônier général de la cour ressemble comme deux gouttes d'eau à celle du quartier maître détecteur Bobin. Quant au Grand Chancelier pour les Visages Pâles, Garde des Sceaux, c'est Paul-Emile Victor en personne. Vous voyez que c'est du sérieux. L'après-midi, une séance récréative et théâtrale dans le poste 3 (bien entendu) réunit tout le monde. Il y a même les ouvreuses pour distribuer les programmes, avec beaucoup de gentillesse ; le poil aux jambes m'empêche pas les bonnes manières.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le programme à lui seul est déjà récréatif. La publicité, en particulier, commence à mettre tout le monde en joie. Le restaurant du second maître commis y vante ses hachis Parmentier et ses pommes à l'anglaise, ainsi que son succès, la morue !

Les numéros de music-hall sont d'ailleurs assez désopilants. Le matelot sans spécialité Mouque, l'ex-moine franciscain, a monté un sketch sur le thème des jeunes filles de bonne famille, qui fait vibrer les tôles sous les rires. Evidemment, le public est bienveillant, mais cette scène, rejouée à Saint-Pierre devant la population locale, a déchaîné la même hilarité.

Il y a aussi un numéro de chansonniers qui, suivant les traditions de leur corporation, mettent en boîte les diverses personnalités du bord. L'officier en second qui a exercé la censure, m'assure qu'il n'a rien eu à couper, il n'y manquait ni esprit ni mesure.

Après la représentation, je monte sur la passerelle ; il fait beau. Orphée calmait les bêtes féroces. La troupe théâtrale de *L'Aventure* apaise les éléments.

De temps en temps, un souffle de compétition agite tout le bateau : c'est un jour de concours. Il y a des concours de n'importe quoi.

un match de football oppose l'équipage d'une part, les officiers et les officiers marinières d'autre part. A deux reprises, ce match s'est déroulé à Saint-Pierre avec le même résultat. L'équipage a gagné haut la main, et le médecin a soigné ses propres courbatures pendant quelques jours.

Le concours de belote a été plus soigneusement disputé ; la moitié de l'équipage y participe par équipes de deux. Les gagnants de l'année dernière sont considérés avec respect depuis lors. Ils ont une réputation à défendre et, depuis deux jours, le second maître chauffeur Mellaza se promène dans la coursière d'un air sombre. Il se concentre ; ce qui ne m'empêchera pas d'être éliminé honteusement. Mais, à chaque partie, un cercle de spectateurs, immobiles et silencieux, assis sur les hamacs des bastingages du poste 3, contemplant les gladiateurs en action.

Mais qui croirait que le concours de bridge a réuni 16 équipes, dont 4 officiers ? Les règles de ce tournoi ont été soigneusement mises au point par l'enseigne de vaisseau Nester qui n'en mène pas large : dès les huitièmes de finale c'est-à-dire au premier tour, l'équipe que l'aumônier et moi constituons est balayée sans pitié, quoique gagnant aux points, après avoir perdu deux manches. Quelle conclusions voulez-vous que nous en tirions, si ce n'est que le règlement est idiot ?

Nos vainqueurs, servis, je dois le dire par une chance insolente, montent jusqu'en finale et, là, abandonnés par elle, sont méticuleusement aplatis !

Et puis, mais tout à la fin de la campagne, le concours de photos. Nous étions déjà, au départ, quelques maniaques de cette passion. Les circonstances aidant, les paysages nouveaux ont tenté de nombreux amateurs et lorsque quelque spectacle intéressant apparaît, c'est une batterie de trente appareils au moins qui se pointe vers lui.

Pour éviter des erreurs, je me suis même lancé dans une conférence, dans le poste 3 (vous vous en doutiez peut-être ?), sur les mystères du temps de pose, de la profondeur de champ, des écrans colorés, etc.... Je dois dire que j'ai rarement eu un auditoire aussi attentif.

Le conseil d'administration, après avoir examiné les comptes de la coopérative, avait décidé qu'il était temps d'absorber les bénéfiques. On avait choisi de distribuer à chacun des membres de l'équipage une collection des 40 plus belles photos prises pendant la campagne.

Les opérateurs responsables des clichés choisis toucheraient une prime, et une plus belle prime irait à la photo classée numéro 1. Les intéressés triaient avec soin les épreuves qu'ils allaient soumettre au jury. Je connais même des cachottiers qui ont dissimulé jusqu'au grand jour l'existence d'excellentes épreuves pour ajouter à leurs qualités, l'effet de surprise.

Le jury avait fort à faire, il y avait trois à quatre cents photos ; j'avais présenté toutes les miennes, en décidant, grand seigneur, que je ne devais pas entrer dans le classement et que les primes ne devaient pas être pour moi... et puis, voyez-vous que moi, le professeur, je me suis trouvé en queue ! J'aurais perdu la face !

Après un choix difficile, le jury a fini par se décider, avec un éclectisme inattendu, et proclamer les lauréats. J'ai eu la satisfaction d'amour-propre de constater que, sur les 40, il y en avait un bon nombre qui étaient mon œuvre ; j'ai mieux aimé penser que c'était dû à leur seul mérite.

DISTRACTIONS

J'ai eu beaucoup moins de succès avec les marsouins. Il y a en permanence sur la passerelle un fusil et des cartouches. Quand un marsouin vient folâtrer autour de l'étrave, je ne puis résister au plaisir de faire un carton ; cela attire toujours quelques spectateurs intéressés et narquois. Pour la théorie, je ne crains personne. Il suffit de viser le marsouin pendant qu'il est dans l'eau et de tirer à la tête quand il émerge. Mais l'animal n'y met aucune bonne volonté. Je suis sur la passerelle bâbord ; il y en a un beau troupeau à tribord ; je me précipite de ce côté et, au même moment, ils passent sous la quille. Ils recommencent plusieurs fois cette dérobade, à croire que nous sommes liés à un invisible pendule.

Quand, enfin, ils sont bien placés, je vise avec soin et je les vois tourner au moment même où ils viennent respirer en surface. Alors toutes les conditions se trouvent réunies pour un tir magnifique, mais je les rate quand même.

Et il ne peut être question de recommencer ; dès qu'une balle a frappé l'eau, ils disparaissent tous, d'un même mouvement ; je rage, mais je recommence à chaque fois. Ce n'est pas le filet de marsouin qui agrémentera notre menu. Le concours de pêche a été un succès. J'allais oublier, crime impardonnable, de le mentionner.

Dès le début de la campagne, j'avais promis un apéritif à celui qui, le premier, sortirait de l'eau une morue, et un apéritif à tout le plat¹² de celui qui en aurait pris le plus de la campagne. Ce dernier a été réclamé sans vergogne par le quartier-maître torpilleur Nedellec le jour où une grenade sous-marine, en explosant a fait monter à la surface une tonne de morue.

Mais le premier a mis très longtemps à être gagné. Les spécialistes trempaient leur hameçon dans l'eau sans aucun succès. Ils ont d'abord incriminé leurs lignes, puis leurs appâts, et même leur commandant :

– Commandant, c'est parce qu'on mouille toujours dans des endroits où il n'y a pas de poisson.

Cela dit avec conviction, alors que nous étions mouillés sur le Platier et que passaient le long du bord, plein de morues au ras des fargues, les doris du *Guillon*, qui les prend précisément aussi à la ligne.

Au bout d'un mois, tout de même, on est venu m'apporter triomphalement une capture authentique et, une fois le sort conjuré, le phénomène s'est renouvelé avec régularité.

Il avait donc été décidé de faire, au Groenland, un concours de pêche, dont le règlement avait été élaboré avec soin. Les prix étaient fournis par la coopérative, bien entendu.

Seules comptaient les morues qui avaient plus d'une certaine longueur, de l'œil à la naissance de la queue.

Il y avait un prix pour la première pêchée, pour la plus grosse, pour la plus petite, pour le plus grand nombre, pour le plus grand poids, pour la première pêchée entre 15 heures et 15 heures 15, etc. ...

Le 28 août à 13 heures 30, les circonstances favorables sont réunies. Je choisis un fond d'une trentaine de mètres, et nous mouillons.

Catastrophe ! le courant est trop fort et les lignes s'en vont horizontalement, sans atteindre le fond ; les concurrents cherchent à les lester avec tout ce qu'ils trouvent, des boulons, des burins, un marteau à piquer. L'officier mécanicien commence à avoir des craintes pour son enclume. Cela ne peut pas durer. Après tout, la mer est grande, nous dérapons et nous laissons aller en dérive. Les lignes descendent verticalement. Tout va bien.

L'organisation est parfaite ; les places tout autour de la plage arrière ont été tirées au sort. Un speaker, le micro à la main, commente les événements : c'est le matelot sans spécialité de Lombardès, qui fait partie de l'équipe des chansonniers de *L'Aventure*, et dont l'esprit caustique est bien connu.

¹² Le groupe de huit hommes qui prennent leurs repas à la même table.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Il n'empêche pas les pêcheurs d'être bredouilles pendant le premier quart d'heure, avec un ensemble remarquable. C'est le moment que choisit un doris portugais pour s'approcher du port et nous offrir du poisson, sans y mettre la moindre ironie.

Grande joie à bord ; rire jaune des pêcheurs.

Et puis, enfin, le quartier maître armurier Le Drian sort un poisson de l'eau. Presque aussitôt, le quartier-maître de manœuvre Connant en sort un autre. Puis d'autres candidats en sortent, mais aucun n'est de la classe des deux premiers qui continuent leur match : 2 à 1 ; 2 partout ; 3 à 2 ; 3 partout, etc. ...

Le médecin ne prend rien et se désole. Il laisse son engin amarré à la filière et va chercher des appâts plus efficaces. Au moment où il revient, il sent que sa ligne s'est alourdie. Il hale le fil à bord, encouragé par le speaker, et ramène une morue magnifique, tellement belle même qu'elle est déjà plate, sans tête, et salée. Il aligne gravement sa prise à côté des autres.

Le *Pierre-Vidal* est venu près de nous pendant cette opération et nous a envoyé un doris plein de morues. Le médecin, profitant d'un moment d'inattention du jury, choisit la plus belle, l'accroche à sa ligne et la renvoie à l'eau. Puis il donne l'alerte et se met à rentrer sa prise. A l'ébahissement de ceux qui n'ont pas vu sa manœuvre, il tire de l'eau un poisson splendide, si splendide que le fil casse et qu'il retombe à l'eau. Il faut renvoyer le doris pour le ramasser. Heureusement, il était déjà moribond. Le jury refuse de l'homologuer.

le médecin pousse alors des cris épouvantables, à base d'injures :

– Vous êtes des salauds et des vendus !

Une vraie ambiance de concours de pêche !

En fin de compte, c'est le quartier-maître armurier, qui ramasse tous les prix sans exception, quoiqu'il n'ait pris qu'un poisson de plus que le quartier-maître de manœuvre.

C'est d'autant plus méritoire qu'il a un doigt cassé et que, malgré son plâtre, il pêche à la faux. Mais le jury lui avait permis, pour compenser ce handicap, de se faire aider pour monter ses poissons à bord. Le quartier-maître canonnier Muzard, clairon à ses moments perdus, ajoute cette troisième corde à son arc. Il est aussi fier que son poulain.

Après la proclamation des résultats, qui sanctionne les 8 prises de Le Drian et les 7 de Connant, ce dernier reste sur la plage arrière et, en très peu de temps, en prend une dizaine d'autres, mais le concours est clos. Vous voyez qu'il est conforme aux traditions de ce genre de festivités.

Nous restons là, en dérive, en cholle, disent les Terre-Neuvas, jusqu'au soir, puis nous faisons route sur la baie de Disko.

– Mais non madame, la vie n'est absolument pas monotone à bord.

« MORUE DIGEST »

« MORUE DIGEST »

Toute cité bien organisée a son journal *L'Aventure* se devait d'avoir le sien.

Il existe, c'est *Morue Digest*. A dire vrai, ce n'est pas un journal ponctuel, à grand tirage. En sept mois de campagne, il est sorti sept numéros. N'allez pas en conclure que c'est un journal mensuel. Son caractère fantaisiste se manifeste même dans le rythme des sorties. Il peut très bien y en avoir deux dans un mois.

Au Canada, par exemple, on est trop occupé ; deux mois sans journal.

Le tirage est limité. Les deux premiers numéros étaient tout simplement tapés à la machine. Puis le matériel s'est modernisé, la coopérative ayant acheté un rouleau de pâte à copier. A la suite de ses transformations, le journal s'illustra de dessins à caractère nettement caricatural.

Morue Digest a une qualité essentielle. Il est gratuit et livré à domicile. Pourtant, le premier numéro indiquant le tarif des abonnements, qui comportait toute une gamme, depuis la première classe à cent sous, jusqu'à la dernière, où c'était la direction qui envoyait quarante sous à l'abonné. Ces promesses n'ont pas été tenues.

Le comité de rédaction ne comprend pas d'officier. Le second maître infirmier Batany préside à ses destinées au titre de maître de maison. C'est en effet à l'infirmerie que s'élaborent la plupart des articles et, bien entendu, l'équipe des chansonniers y apporte la plus grande contribution.

Une seule règle préside à l'élaboration de *Morue Digest*. Il ne faut faire de peine à personne ; les plaisanteries ne sont jamais méchantes et les victimes sont les premières à en rire.

Le résultat est que nous avons une presse libre, sur laquelle ne pèse aucune censure.

Les articles sont d'une variété considérable. Dès la deuxième page, on trouve les nouvelles les plus sensationnelles et les plus dramatiques.

« Un membre de l'équipage, de corpulence imposante, fit une chute malencontreuse due à une tempête non prévue par la météo. Effroyable désastre ! Deux bidons de pinard à jamais perdus ! »

C'est presque du sang à la une.

Ou bien :

« Vendredi 4 mai, a eu lieu l'inspection des tranches avant. Pour la circonstance, les mégots qui nichaient dans les sombres recoins des postes furent délogés. Grâce à la peinture aluminium, la couche de crasse des échelles ne fut pas remarquée. »

Parfois, ces nouvelles sont teintées d'un soupçon de perfidie destiné à attirer l'attention de tous sur un détail attristant.

« 8-5-51. – Le doris peut pousser, chiala le téléphone. C'est alors que Plougastel donna un coup d'aviron si beau, si à point, si harmonieux et si gracieux, qu'après un tel essai il ne lui restait plus qu'à disparaître ; ce qu'il fit d'ailleurs aussitôt avec une rapidité étonnante au fond du doris. Puis il reparut et se mit à nager suivant une nouvelle méthode que nous ne comprîmes pas très bien ; un aviron dans l'eau, l'autre en dehors, quelquefois les deux en même temps. Mais, n'étant connaisseurs en la culture des fraises que d'ouï-dire et ne sachant pas nager de naissance, nous crûmes que c'était là manière pougastelloise. Le commandant, sur le *Duguay-Trouin*, crut voir venir un moulin à vent et, sur la plage arrière, les hommes pleuraient à force de rire, d'autres riaient en pleurant, et certains même pleuraient en riant. La coopérative fait savoir qu'elle tient à la disposition de l'équipage la panoplie de parfait biffin : bandes molletières, calot à pointes, etc... »

Il est bien sûr que le sobriquet de Plougastel masque mal le vrai nom de l'intéressé et que nul ne s'y trompe.

Mais, quelquefois, une phrase sournoise plonge l'officier en second dans l'étonnement. Il est censé savoir tout ce qui se passe à bord et les allusions les plus érotiques doivent lui paraître lumineuses.

Parfois, pourtant la lecture de *Morue Digest* lui fait découvrir des horizons insoupçonnés.

« Tiens, tiens, je ne savais pas ça. »

Un vrai journal se doit de découvrir un scandale et de porter le fer rouge dans la plaie.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Morue Digest n'a pas failli à cette tâche.

Les pinceaux ont été le sujet choisi.

On attribue trimestriellement, à chaque bâtiment, des matières d'entretien, peinture, lessive, brosses, pinceaux, etc. ... Les quantités sont calculées au plus juste et, un jour de disette particulière, le ministère décida qu'on n'en délivrerait même que les deux tiers.

Cette mesure provisoire a eu le sort de tout ce qui est provisoire, elle n'a jamais été rapportée. De sorte que l'économie la plus stricte est de rigueur. Chaque responsable de la propreté et de l'entretien d'un coin de bord cache avec un soin jaloux les matériaux qui lui ont été délivrés.

Morue Digest a cru remarquer que le second maître torpilleur celait dans son caisson plusieurs pinceaux. Cela a commencé dès le n° 2.

« ... Seul, avec une arrogance insolente, le service torpilleur dissimule dans son caisson une impressionnante panoplie de pinceaux de toutes tailles et de tout poil. Leur nombre incalculable ne peut être avancé. Serait-ce là la solution du problème ? Nenni ! En réponse à une enquête menée par une autorité supérieure, les responsables dudit caisson ont réussi à établir l'origine et l'authenticité de chacun de leurs pinceaux, s'offrant même à nous communiquer le pedigree et le poil de tous. Ce scandale doit cesser. *Morue Digest* y pourvoira. L'enquête se poursuit. »

– C'est vrai, demande Denis à l'enseigne de vaisseau de Lambert, officier de détail, cette histoire de stock du torpilleur ?

– Je ne sais pas capitaine, je vais regarder.

Une chasse aux pinceaux est organisée qui fait sortir un nombre appréciable de ces ustensiles. La presse nous informe des résultats :

Le scandale des pinceaux rebondit.

« Le scandale des pinceaux, que nous avons dénoncé dès les premiers symptômes, avec le souci d'équité qui nous caractérise, devait avoir un rebondissement. Une fois de plus, *Morue Digest* avait vu juste. C'est avec la balance de la Justice dans la main gauche, et le flambeau de la Vérité dans la main droite, que nous venons éclairer la lanterne de l'opinion publique sur cette ténébreuse affaire.

« le 10 juillet 1951, l'état-major pictural, manœuvrant avec une rapidité foudroyante et désarmante, procédait à une récupération efficace et ordonnée de son matériel alors dispersé dans les différents services.

« Quêtant de poste en poste, traînant avec lui un sac à pommes de terre où s'entassaient pêle-mêle pinceaux, moques vides, moques pleines, moques vraiment bien pleines, notre bien-aimé magasinier affichait son large et onctueux sourire derrière le rempart rassurant d'une visière supérieurement galonnée ; Et ses doigts crochus agrippaient gloutonnement la manne qui tombait dans son havresac voluptueusement entrouvert.

« S'il est vrai que ce sourire lui ouvrit les portes des timoniers, détecteurs et torpilleurs, il est également vrai qu'il se heurta au mur passif de l'obstination butée du service radio, dont il a déjà été question.

« – Ze prends ça comme une vexzazion, dit le cerbère.

« Et d'interposer son impressionnante carrure entre le représentant de la loi et la vieille moque percée qui donnait asile à quelques malheureux poils de pinceaux sans manche.

« Nous sommes heureux de voir se clore ainsi un terrible scandale et bien que l'inertie de certains se soit opposée à la récupération totale de l'objet du délit, saluons la réussite complète de l'enquête de *Morue Digest*. »

L'article s'ornait d'une illustration, où l'on voyait de Lambert, représenté par sa casquette et sa veste, suivi du magasinier. Celui-ci, le matelot sans spécialité–moine–franciscain Mouque, caricatural mais bien reconnaissable, est fortement soupçonné par l'officier en second d'avoir lui-même rédigé l'article.

Et ceci explique tout.

« MORUE DIGEST »

Responsable du magasin, et disposant du pouvoir de la presse, il en profite pour faire déclencher des opérations qui lui permettent de regarnir ses étagères. Il atteint ainsi son but pour le bien du service.

– Et dire, murmure l'aumônier, que ce sont les jésuites que l'on accuse de machiavélisme ;

Jusqu'à son dernier numéro de 1951, *Morue Digest* alimentera le scandale des pinceaux et obtiendra au moins un résultat : chaque fois qu'une peinture quelconque est décidée par l'officier en second, on trouvera des pinceaux pour la réaliser.

L'actualité n'absorbe pas toute l'activité de nos rédacteurs ; Il se sentent une âme de littérateurs et, de ce fait, versent même dans le pastiche.

Je ne puis vous citer *in extenso* une parodie de Mme de Sévigné, qui a fait rire aux larmes le second maître électricien Monjour... jusqu'au moment où il s'est rendu compte que la tête de Turc n'était autre que lui-même, mais un petit portrait à la manière de La Bruyère a valu une heure de célébrité à un de nos matelots–radios.

« Il s'en va à pas lents... Où court-il si vite ? Dès son lever, son miroir l'attend. Il l'embrasse du regard. Il se lisse les cheveux. Il les entrecroise par derrière. Il s'observe et se trouve bien fait. Il sourit. Il se caresse le front. Il tourne légèrement la tête et admire ses épaules qu'il trouve parfaites. Il est satisfait. Sans heurts, il quitte le miroir. Il doit manger. Dans le calme et la componction, sa journée commence. Il monte lentement les échelles et en souffre. Une file entière s'étendant plus loin que l'infirmerie se bouscule, attendant qu'il ait fini de gravir son échelle. Il va prendre sa brosse métallique. Il s'arrête et souffle. Il caresse délicatement la courbure des officiers. Par endroits, il fait briller l'acier... son front dégagé s'y reflète. Il remet dans l'ordre une mèche rebelle. Il ne force pas sa voix qu'il a douce. Il parle lentement avec une langueur étudiée. Souvent, il se tient assis, immobile. Médite-t-il ? Ou s'en va-t-il lentement, d'un pas qu'il voudrait rapide, manger son chocolat nourricier et quotidien ? Toute lenteur, toute douceur, toute affabilité, c'est Guillaque. »

De temps en temps, une fureur artistique et saine anime la rédaction. Le motif cette fois, en est grave.

Il existe à bord un pick-up, qui débite dans les haut-parleurs répartis dans tout le bord. Le factionnaire de coupée, situé à proximité de l'appareil, a pour tâche de changer les disques. Comme compensation, il a le droit de les choisir.

Cette organisation, éminemment démocratique, ne va pas sans susciter des observations. Une page entière de *Morue Digest* y est consacrée qui, en quatre points :

« Rappelle qu'une aiguille n'est pas inusable ;

« Regrette qu'on casse beaucoup ;

« Proteste avec l'énergie la plus farouche contre certains factionnaires qui trouvent un plaisir renouvelé dans la répétition de leurs disques favoris, et n'hésitent pas, par exemple, à passer six fois de suite *Dans la balançoire* ;

« Rappelle qu'on peut « aussi » faire passer des programmes de radio sur le réseau des haut-parleurs.

La puissance du journal est telle que les programmes deviennent plus variés.

Mais, j'ai vu, avec stupéfaction, le journal attaquer un de ses rédacteurs, dans le fait divers ci-dessous :

« – Matelot de troisième classe, vicomte de votre métier, allez demander à la passerelle quelle ancre il faut mouiller.

« Le vicomte de son métier monte à la passerelle :

« – Yeut'nant, quelle ancre doit-on mouiller ?

« – L'ancre tribord. Vous ajoutez qu'on peut se servir du ...oix du hérisson.

(Le hérisson est un appareil de lancement de projectiles contre sous-marins, relié à la passerelle par un porte-voix.)

« Le vicomte de son métier revient à la plage avant et se met au garde à vous :

« – Yeut-nant, nous mouillons l'ancre tribord et nous servons du bout de bois du hérisson.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

« – Voulez-vous répéter ?

« – Hum... Oui... Euh... je crois avoir compris... Euh... morceau de bois... du hérisson.

En toute confiance, l'anecdote est exacte, mais je crois qu'elle a été rapportée par l'intéressé lui-même, qui ne manque pas d'humour.

La rubrique sportive est d'une navrante monotonie et d'une partialité révoltante : elle relate uniquement les hauts faits de l'équipe de football de *L'Aventure*. Si cette équipe est battue, c'est dû à la malveillance de l'arbitre, aux fatigues d'un séjour prolongé dans une mer démontée, à des procédés déloyaux.

Ou bien plus simplement le match est passé sous silence.

Mais, quand elle gagne... Quelles louanges ! Les termes les plus flatteurs sont encore trop faibles.

Autrement dit, j'ai, hélas ! honte à l'avouer, *Morue Digest* se conduit comme tous les journaux régionaux.

Voyez-vous encore quelques rubriques que vous désireriez trouver dans votre journal ? Elles y sont sûrement. Des mots croisés ? Il y en a.

On y voit même transparaître la personnalité de l'auteur. En effet, un mot de dix lettres est ainsi défini : « Surmenés sur *L'Aventure* ».

C'est tout simplement : radaristes (comme l'auteur !).

Et même de la publicité : aucun journal ne saurait vivre sans publicité. Je sais bien que *Morue Digest* est un journal gratuit et n'a pas de frais généraux. On a tourné cette difficulté par un artifice.

La publicité est gratuite... et parfaitement apocryphe. Les petites annonces sont ainsi rédigées :

« Echangerais clairon glorieux et usagé contre manuel parfait chauffeur de taxi, lunettes et casquette si possible. Opuscule savoir-vivre serait bienvenu. »

« Recherche quartier-maître chauffeur pour peinture cursive bâbord. »

Parfois, c'est inattendu :

« Fabrique lait en poudre recherche nourrice sèche. »

Mais le triomphe de chaque numéro est assuré par des poèmes de la plus belle venue. Les signatures leur confèrent un cachet de qualité remarquable. Ils sont signés sans vergogne : Musset, Lamartine.

L'auteur s'en prend à tous les sujets. Je ne puis laisser passer sans reproduire, en photographie, celui qui relate la réception de l'enseigne de vaisseau Nester à bord.

Mais on peut aussi bien s'attaquer aux sports, ou aux amours de Zaza, la chienne du bord. Il y a même un morceau d'une haute volée : Adieux à Saint-Pierre.

J'ai gardé avec soin les numéros de *Morue Digest*, que j'ai trouvés sur mon bureau au cours de la campagne. Ils sont sans prétention, certes, mais il me rappellent mon équipage, gai, plein d'allant et d'imagination.

J'espère que *Morue Digest* continuera à paraître et amusera mon successeur comme il l'a fait pour moi.

LES PECHEURS ÉTRANGERS

LES PECHEURS ETRANGERS

Nos pêcheurs sont loin d'être les seuls à fréquenter les bancs de Terre-Neuve. Quand à ceux du Groenland, c'est une foule dense qui les chalute. Elle représente des nationalités variées.

A tout seigneur, tout honneur : les Portugais sont, et de beaucoup, les plus nombreux. Alors que nous avons sur les bancs de 2 à 3.000 hommes, ils en ont, eux, environ 8.000. Je ne compare pas le nombre des bâtiments, cette comparaison ne signifierait pas grand-chose.

En effet, les bâtiments qui battent pavillon portugais sont de trois sortes.

D'abord, les goélettes. Ce sont en réalité des voiliers à moteur auxiliaire, mais ils naviguent souvent à la voile ; il y en a à deux grands mâts, du type le plus classique ; il y en a aussi à trois et quatre mâts. Elles sont peintes en blanc et, quand on en rencontre un groupe, sous voiles, à la mer, on a le sentiment d'une apparition gracieuse et anachronique. Pourtant la plupart d'entre elles sont neuves et leur construction continue.

Les remplaçants de ces voiliers ont déjà pris une place importante sur les bancs. Ce sont des bâtiments à moteur, pêchant au doris. Certains pêcheurs français les désignent sous le nom de « cordiers à moteur », nom impropre, car ce ne sont pas des cordiers, ce nom étant réservé aux bateaux qui pêchent en posant des lignes sur le fond ; les Portugais, eux, pêchent « à la faux » en tenant la ligne à la main, comme nous le verrons. Ces bâtiments à moteur portent, sur leur pont, une quarantaine de doris. Ils on en gros l'allure des chalutiers et, de loin, on peut s'y tromper, mais leur moteur est beaucoup moins puissant et, de ce point de vue, ils sont nettement plus économiques.

Voiliers et « moteurs », c'est-à-dire tous les porteurs de doris, se groupent, en général, en juin à Saint-Jean de Terre-Neuve. Ils embarquent des appâts avant de partir pour le Groenland. On voit alors, dans tous les coins du port, des grappes de six ou huit voiliers, dont les hauts mâts dominent les hangars. C'est l'aspect que devait avoir, autrefois, le port de Saint-Malo, juste avant le Pardon des Terre-Neuvas.

Cette survivance de la pêche en doris n'est pas due au fait que les Portugais s'obstinent dans une routine désuète ; il y a aussi de fort beaux chalutiers modernes et qui n'ont rien à envier aux nôtres. On les reconnaît facilement : les Français ont une baleinière de sauvetage de chaque bord, eux en ont deux. J'ai d'abord cru à une plus grande prudence mais, en réalité, c'est dû à deux causes : leurs baleinières sont plus petites et leur équipage plus nombreux.

Je n'en connais pas la raison, mais c'est un fait ; pour un bâtiment de même tonnage, qui pêche dans les mêmes conditions, il y a plus d'hommes chez eux que chez nous.

Je disais qu'ils pêchaient comme nos chalutiers ; c'est exact, non seulement pour le chalutage proprement dit (ils tirent aussi par tribord, avec des chalutiers identiques aux nôtres), mais pour le travail du poisson. Quand on voit les hommes au travail dans les parcs, on retrouve les mêmes gestes et les mêmes trucs de métier que sur les chalutiers malouins ou fécampois. Il y a cependant une différence, mais elle est sur les ondes : ils ont tous la radio-téléphonie et s'en servent pour passer leurs résultats de pêche... et les nouvelles. Il en résulte un brouhaha continu sur les ondes qu'ils exploitent, et, comme ils sont encore plus latins que nous, le laconisme n'est pas leur fort. Cela dure... Quand ils auront tous des postes de télévision et qu'ils pourront y joindre les gestes, leur bonheur sera parfait.

Je laisse là les chalutiers portugais, frères des nôtres, et pour lesquels il n'y a rien de nouveau à dire. Marins français et portugais s'entendent d'ailleurs très bien sur les bancs et se rendent mutuellement des services.

Il faut dire quelques mots sur la façon de pêcher des voiliers et de leurs descendants modernes. Les bâtiments porteurs de doris mouillent exactement comme nos voiliers et mettent leurs embarcations à la mer. Ils en mettent deux fois plus que le *René-Guillon* ; en effet, leurs doris sont un peu plus petits et ne portent qu'un homme. Ils s'éparpillent autour de leur bateau, parfois assez loin ; on en voit à deux ou trois milles marins, ce qui représente une performance sportive, pour rentrer à l'aviron, dans les parages où il y a souvent du courant.

Car, comme me l'a dit un jour un capitaine de pétrolier italien :



La couverture de "Morue-Digest".



MÉTAMORPHOSES.



C'était pour accueillir un lieutenant de France...
 Un noble commandant, de nobles officiers,
 Un tout jeune Aspirant, un jeune aumônier
 Devaient changer de peau avec beaucoup d'aisance.

o o o o
 Nous avions un Consul, ma foi, plein d'élégance,
 Ayant su avec art se métamorphoser...
 Un aumônier sachant très bien latinier,
 Bien fait pour la prière ainsi que l'élégance.

o o o o
 Et pour passer les plats et pour servir à table
 Un petit matelot au sourire agréable
 Et la voix douce et fraîche ainsi qu'un cygnet.

o o o o
 Tout cela s'était fait avec beaucoup de discrétion...
 Un Consul commandant, un matelot finet...
 S'était pour accueillir un lieutenant de France.

GENS du Nord qui avez
 du Talent - Préparez
 Vos chants vos Histoires
 pour le CONCOURS
 PASSAGE du
 LIGNE



PÉRIER



PRÉSENT!

LEAU QUI PAIT

PROCHAINEMENT
 GRANDS CONCOURS
 DE BELOTE-DE-PECHE
 AVEC de nombreux
 PRIX
 ENTRAINEZ-VOUS!



« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

– Trois fois, monsieur, vous pouvez faire le tour du monde dans n'importe quel sens, le courant est toujours sur le nez !

Ils ont bien un petit mât et peuvent hisser une voile, mais le vent, lui aussi, est souvent sur le nez.

Cela ne leur fait pas peur, semble-t-il, et ils gagnent gaillardement le lieu choisi. Là, en général, ils mouillent une petite ancre ou un grappin et se mettent au travail. Leur ligne a la grosseur du petit doigt ou presque. Elle porte à l'extrémité un poisson de plomb, grossièrement ébauché, et qui se termine par deux hameçons opposés par le dos. Ces hameçons ont la taille du majeur recourbé et n'ont pas de « barbes » ; le poisson de plomb est gratté au couteau pour être brillant et bien visible dans l'eau.

L'ensemble s'appelle une « faux ». Le pêcheur, debout dans son doris, fauche sans cesse ; il a laissé descendre son plomb jusqu'à toucher le fond, à bout de bras droit ; d'un geste vif, il ramène la main droite jusqu'à l'épaule gauche, saisit la ligne de la main gauche et la ramène près de la droite. Les deux mouvements se font en souplesse et sans à-coups entre les deux. On laisse refiler la faux jusqu'au fond et on recommence.

Pensez que ce plomb pèse plusieurs kilos, que ce mouvement est répété pendant des heures et des heures, que le pêcheur l'effectue sur une plate-forme cahotée dans tous les sens par le clapot et vous comprendrez la dureté de cette existence.

On sent une petite secousse quand la morue est prise. Je ne dis pas quand elle mord, car il est rare qu'elle soit accrochée par la bouche. Elle vient voir ce qui brille, tourne autour, et se fait piquer par l'hameçon. C'est parfois la tête, mais aussi bien le ventre, le dos ou la queue. Si c'était un poisson combattif, la chair se déchirerait avant l'arrivée à la surface. Mais la morue est veule et se laisse halier sans résistance. Un par un, les poissons viennent s'amonceler au fond du doris et le Portugais continue, dans le vent, sous la pluie, apparemment infatigable...

Le poisson pris ainsi est en général plus gros que celui que ramènent les chalutiers. Le chalut est aveugle, tandis que l'hameçon trie, disent-ils, mais il donne plus de peine à ceux qui l'utilisent.

On m'a dit à Lisbonne que ce genre de pêche était plus rémunérateur que la pêche au chalut, mais il faut des hommes frustes et endurants pour l'accomplir. De plus, les dangers sont plus grands et il ne s'écoule pas d'année sans que disparaissent quelques doris, chavirés par une rafale, premier souffle d'un de ces coups de vent qui se lèvent brusquement dans ces parages. Parfois même, c'est une goélette qui disparaît avec tout son équipage, sans laisser de traces.

On peut se demander ce que font les Portugais de tout le poisson qu'ils rapportent ainsi des bancs. Eh bien ! ils le mangent ! et non seulement ils le mangent intégralement, mais ils doivent même en acheter aux Français, tant la consommation est forte.

La morue est véritablement, au Portugal, un plat national ; il est à la fois nourrissant et bon marché ; il est de ce fait doublement apprécié. C'est ce qui explique le nombre important de pêcheurs de morue que fournit ce petit pays.

Quand je dis petit pays, je parle de la surface et de la population du Portugal continental, car, ou l'oublie trop souvent, l'empire colonial de ce pays est développé et l'idée maritime est restée très vivante depuis l'époque des conquêtes.

Les conquérants et les colons portugais ont d'ailleurs exporté, en même temps que leur langue et leurs coutumes, leurs goûts, et le Brésil, pays de langue portugaise, devient aussi un grand consommateur de morue. Les exportateurs français y ont trouvé, ces dernières années, un débouché appréciable.

Le gouvernement portugais n'a pas voulu laisser cette population flottante isolée à Terre-Neuve, mais l'organisation de l'assistance qu'il a prévue est différente de la nôtre.

Un bâtiment le *Gil-Eannes*, passe quelques mois par an sur les bancs de pêche. Il arrive en général un mois et demi après *L'Aventure* et repart près d'un mois avant. C'est un ancien cargo, transformé pour la circonstance. S'il n'a pas la ligne élégante des navires de guerre, il n'en est pas moins efficace.

LES PECHEURS ÉTRANGERS

Il a un hôpital d'une trentaine de lits, une salle d'opération fort bien aménagée. Et surtout il y a à bord trois médecins dont un chirurgien. Celui-ci ne quitte pas le *Gil-Eannes*, mais les deux autres embarquent chacun sur un chalutier dès le début de la campagne et y reste tant que le navire-hôpital n'est pas arrivé sur les bancs.

Le terme de navire-hôpital n'est d'ailleurs pas exact ; il est autre chose. Ce n'est pas un bâtiment de guerre et son équipage est son état-major sont civils. Mais le gouvernement portugais est représenté, à bord, par un capitaine de frégate, dont les pouvoirs sont très étendus.

A son voyage d'aller, le *Gil-Eannes* a les cales pleines de marchandises destinées aux pêcheurs (ancres et filins de rechange) et surtout de sel qu'il leur délivre sur les bancs du Groenland. J'ai vu ainsi, sur le *Hellefiske* (les cartographes reprennent toujours les mêmes noms ; c'est seulement la nationalité qui les fait paraître différents. Hellefiske, ou Halibut ou Flétan, c'est le même poisson suivant qu'on est Danois, Anglais ou Français), le *Gil-Eannes* mouillé et deux goélettes accostées à lui, pour embarquer du sel.

Si le temps est mauvais, le transbordement est impossible en mer. Mais les relations entre les Portugais et les autorités groenlandaises sont excellentes et ils obtiennent l'autorisation d'entrer dans les eaux territoriales pour effectuer ces mouvements dans une baie abritée.

Avant de rentrer au Portugal, le bâtiment passe à Saint-Jean. Le représentant du gouvernement portugais prend l'avion pour rentrer à Lisbonne ; les malades qui sont restés à bord sont envoyés à l'hôpital canadien et le *Gil-Eannes*, redevenu cargo, remplit ses cales de morues salées pour les transporter à Lisbonne.

Je l'ai rencontré pour la première fois, le 29 mai. Nous avions battu le matin notre record, les chalutiers étant tous réunis sur les bancs. *L'Aventure* avait stoppé près du *Bassilour*. Tous ceux qui avaient besoin de nous s'étaient arrangés pour finir leur trait près de notre groupe et, dans la matinée, une agglomération imposante s'était formée. Il y avait là le *Finlande*, le *Président-Houduce*, le *Capitaine-Pleven*, le *Pierre-Vidal*, le *Minerva*, le *Clairvoyant*, le *Louis-Legasse*, le *Colonel-Pleven*. et les autres, ceux qui n'avaient besoin de rien, avaient traîné près de nous, pour « dire bonjour », le *Groenland*, le *Cap-Fagnet*, *L'Anita*, le *Magdalena*, le *Vikings* Il n'y avait donc rien d'urgent à faire et, voyant à l'horizon le *Gil-Eannes*, je m'approchai de lui.

Mon prédécesseur m'avait déjà parlé du capitaine de frégate Tavarès de Almeida, me le décrivant comme un officier racé, courtois et très serviable. Je décidai donc d'aller lui rendre une petite visite que je lui devais, au titre d'ancienneté, car il est sur les bancs depuis plusieurs années.

L'Aventure mouilla près du *Gil-Eannes* et, comme notre vedette était dans un état mécanique douteux, le doris, plus sûr quoique moins digne, fut mis à l'eau. La grimpée par l'échelle de pilote, le long de la haute coque du bateau portugais, fut, en raison de la houle, un exploit sportif pour le médecin, l'officier des pêches, et surtout pour moi-même.

Le commandant Tavarès de Almeida nous reçut fort aimablement, nous fit visiter son navire et nous remercia d'avoir offert nos services aux pêcheurs portugais. Nous étions confus de cette courtoisie : le *Gil-Eannes* a toujours soigné les marins français avec beaucoup de dévouement, et il ne s'écoule pas d'années sans que plusieurs d'entre eux soient opérés à bord.

Notre conversation avait une allure curieuse : quoique le commandant Tavarès de Almeida comprenne parfaitement le français, il préfère s'exprimer en anglais. Il parlait donc anglais, nous français. Il nous montra les plans du bâtiment destiné à remplacer le vieux *Gil-Eannes*, et qui portera le même nom ; c'est un bateau construit spécialement pour cet usage, ayant la ligne sobre d'un aviso, et que nous admirons sincèrement.

Nous nous sommes revus fréquemment et nos entrevues ont toujours été très cordiales. *L'Aventure* a pris l'habitude, quand elle aperçoit le *Gil-Eannes*, de passer tout près pour saluer : le commandant de Almeida, dont le visage tanné fait valoir la belle chevelure blanche, toujours souriant, et son médecin, portant d'habitude, par-dessus sa blouse immaculée, une longue cape qui lui donne l'allure d'un conspirateur de roman. Il est imprudent de le laisser seul avec Raveleau ; ils entreprennent aussitôt de longues discussions techniques dont il est impossible de les sortir. Nous reverrons d'ailleurs à Lisbonne tous ces camarades des bancs.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Puisque nous en sommes aux habitants de la péninsule ibérique, passons tout de suite aux Espagnols. Eux ne pêchent qu'au chalut, mais, pour une part, d'une façon très personnelle.

Ils ont en effet apporté sur les bancs de Terre-Neuve les méthodes de pêche qu'ils appliquent sur leurs côtes. Deux petits chalutiers traînent chacun un des brins du chalut. A cause de cette attelage jumelé, les pêcheurs les appellent des bœufs, par analogie avec ces bœufs couplés sous le joug. A dire vrai, ils sont trois, le troisième allant livrer la pêche pour revenir ensuite prendre la place d'un camarade qui s'en va à son tour. Et la roue tourne ainsi...

Les pêcheurs considèrent les bœufs avec méfiance et font à leur sujet des commentaires désobligeants. Je me suis demandé pourquoi pendant longtemps, et je crois en avoir trouvé la raison.

Quand un chalutier traîne dans la brume, il manœuvre pour passer à côté d'un bateau dont il entend le sifflet. S'il y en a deux, il se peut très bien qu'il essaye de passer entre eux. Or, s'il n'y a grand inconvénient à passer entre deux bœufs quand on est libre de ses mouvements, qu'un cargo par exemple peut fort bien le faire, puisque le filet des bœufs est au fond, il ne va pas de même pour un bâtiment qui traîne. Les deux filets doivent fatalement s'emmêler et on est sûr de les perdre. C'est donc un risque supplémentaire pour nos pêcheurs.

J'ai, de plus, supposé qu'ils sifflaient, ce qui n'est pas toujours le cas. En naviguant sur les bancs, je voyais les bateaux au radar. Quand je passais près d'eux, je constatais qu'ils sifflaient toujours.

Toujours... sauf les bœufs. Je ne les ai rencontrés que sur le Platier, mais je n'ai jamais entendu leur sifflet que lorsqu'ils apercevaient *L'Aventure*. A ce moment, une grande agitation régnait à leur bord. On voyait un homme se précipiter pour hisser le « panier ».

Ce panier, universellement connu, a son histoire. Un bateau qui traîne un chalut doit avoir une boule hissée dans sa mâture. La boule, fouettée par le vent use rapidement son filin et tombe ; il faut la renouveler fréquemment. L'expérience a appris aux pêcheurs qu'un panier à deux anses, solidement fixé par celles-ci, avait le même aspect, vu de loin, et durait longtemps. On le hisse au début de la campagne et il reste en l'air jusqu'à la fin.

Les bœufs, eux, ne le hissent qu'à la vue de *L'Aventure*, en même temps qu'ils se mettent à siffler éperdument, prêts à affirmer qu'ils n'ont jamais cessé de le faire... sans savoir que, grâce au radar, nous les voyons depuis une bonne demi-heure.

Cette terreur est d'ailleurs inexplicable : l'Espagne n'a pas signé la convention internationale des pêches et nous ne pouvions rien, en haute mer, contre ses nationaux. Quand nous constatons une infraction patente, nous ne pouvons faire qu'une chose : le signaler dans nos rapports au département.

Et même, pour tout avouer, l'autorité dont nous jouissons auprès des pêcheurs est usurpée : *L'Aventure* n'a pas le statut de garde-pêche et ne doit pas hisser le triangle qui distingue cette sorte de bâtiments, quelle que soit leur nationalité. Mais nous sommes assez connus pour que personne ne nous conteste le droit d'intervenir si nous jugeons utile de le faire.

Le danger des bœufs menace de s'aggraver. Les Portugais m'ont affirmé que les Espagnols projetaient la construction de 90 nouveaux bâtiments pour la grande pêche salée.

Si ce renseignement est exact et si ces chalutiers sont des bœufs, cela fera trente couples de plus sur les bancs (il y en a maintenant trois ou quatre à peine) dans quelques années. Il faudra s'attendre à des contestations et à des procès.

Il reste encore l'espoir que ces bâtiments seront, pour une part, des chalutiers du type ordinaire.

Car les Espagnols en ont aussi, fort beaux, tout neufs, qui travaillent comme les français et les portugais, respectent scrupuleusement les règlements et sont considérés par leurs collègues comme des camarades qu'ils estiment.

Les pêcheurs français ont donc des reproches à faire, non aux Espagnols en général, mais à une catégorie d'entre eux, les bœufs, et eux seuls.

Un petit détail montre à quel point, loin de chez eux, les marins gardent leurs coutumes nationales. Il est important d'être vu le plus tôt possible dans la brume. Mais la brume n'a pas le même

LES PECHEURS ÉTRANGERS

aspect sous toutes les latitudes. Les Portugais et les Espagnols ont constaté que dans leurs eaux le jaune ocre se voyait mieux que toute autre couleur. Leurs passerelles sont donc peintes ainsi.

Par contre, en Manche et en mer du Nord, le blanc se voit mieux. Les passerelles des Français sont peintes en blanc.

Sur les bancs de Terre-Neuve, du premier coup d'œil, on reconnaît un bâtiment français d'un autre.

Qui a raison ? Il est difficile de trancher une question aussi complexe : la visibilité dépend de l'éclairage, de la direction de l'objet aperçu par rapport à celle de la lumière, de la densité de la brume, etc. ... Il faudrait une statistique portant sur de longues périodes pour pouvoir affirmer quelque chose avec certitude.

Ce qui n'empêche pas chacun d'avoir son opinion. Vous voulez la mienne ? Sans vain chauvinisme, je crois que le blanc se voit mieux.

Il y a aussi des Italiens. Peu nombreux, à dire vrai. Ils ont été quatre, puis trois. En 1951 je n'en ai rencontré que deux.

On consomme des quantités appréciables de morue dans la péninsule italienne. Il était donc normal que l'Italie pensât à armer des bâtiments à la grande pêche. Elle commença par acheter des chalutiers français, puis en construisit. Mais le matériel n'est pas tout, et le recrutement de Terre-Neuve suppose une tradition et des habitudes transmises dans les familles. En France, même, ce sont des régions bien déterminées qui fournissent cette catégorie de marins.

Je crois que les difficultés de main-d'œuvre, plus que les problèmes matériels, empêchent le développement de la flotte morutière de nos voisins.

C'est heureux pour nous ; c'est un débouché pour nos exportations car, au fur et à mesure que nos chalutiers neufs sortent des chantiers, ce problème devient de plus en plus aigu.

Nous avons rencontré sur les bancs les Genepesca, chalutiers italiens blancs, bien tenus pêchant côte à côte avec les bâtiments des autres pays, et suivant les mêmes méthodes.

Un détail, cependant, m'a frappé : les casquettes magnifiques des officiers, qui contrastent avec les couvre-chefs vétustes et familiers des nôtres.

Pendant la campagne de 1960, les Italiens ont eu recours au médecin de *L'Aventure* ... et ont dû en conserver un curieux souvenir.

Un marin italien avait été opéré de l'appendicite et sa plaie s'était rouverte. Un officier vint à bord, en doris, avec son subordonné, pour la faire recoudre.

Un spectacle ahurissant l'attendait sur la plage arrière : un vieillard barbu, coiffé d'une couronne en papier doré, accompagné de gendarmes caricaturaux, d'une Amphitrite aux appâts plantureux, et d'une foule d'autres individus aussi bizarres, y circulaient dignement.

Pendant que le malade était soigné, l'officier vint se présenter au commandant de *L'Aventure*, qui lui offrit, conformément aux habitudes, l'apéritif. Et cet apéritif fut apporté par un enfant de chœur, coiffé d'une toque rouge, poudré comme un meunier. L'officier italien, éberlué se demandait sur quel bateau de fous il avait mis les pieds.

Pouvait-il se douter, ce brave homme, que *L'Aventure* fêtait ce jour-là le passage du cercle arctique et que ces déguisements étaient ceux du cortège traditionnel ?

Un an plus tard, mon prédécesseur riait encore de l'expression de la victime de cette mystification involontaire.

On voit aussi, surtout au Groenland, des Anglais. Vous seriez bien étonné du contraire. Sur quelque mer qu'on aille, on voit flotter le pavillon britannique. Mais ils sont peu nombreux. Les Anglais préfèrent pêcher sur leur côtes et n'apprécient que le poisson frais. Je passerais donc rapidement s'il n'y avait pas un bateau un peu spécial, battant leur pavillon sur les bancs.

Nous l'avons d'abord vu à Saint-Jean de Terre-Neuve. De l'avant, il ressemble à une des « corvettes » de la dernière guerre. Je crois d'ailleurs que c'est une corvette transformée.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Mais l'arrière était tout à fait particulier. Un large plan incliné descendait jusqu'à l'eau et le treuil de pêche était à l'arrière de la passerelle. Un vaste portique, passant au-dessus du plan incliné, fermait l'arrière.

Ce bâtiment révolutionnaire, le *Fairfree*, traîne son chalut par l'arrière et le hisse entièrement sur son pont. D'un seul effort, avec son chargement de poisson. Cette méthode, qui est celle de certains bateaux équipés pour la pêche et le travail de la baleine, doit avoir des avantages : les opérations de mise à l'eau et de hissage du chalut doivent être plus rapides et présenter moins d'aléas.

Il doit certainement présenter aussi des inconvénients, mais seuls les spécialistes pourraient les décrire sans avoir assisté aux opérations. Je n'ai malheureusement pas de renseignements sur les résultats obtenus par ce chalutier unique en son genre sur les bancs, et qui, par un contraste curieux, porte le pavillon de la nation la plus traditionnelle qui soit.

Au Groenland, la diversité des pavillons est encore plus grande qu'à Terre-Neuve. On y voit des Groenlandais, naturellement, mais aussi des Norvégiens et un nombre assez important de Féringiens.

Ne cherchez pas dans le dictionnaire. Ce sont les habitants des îles Féroé qui sont désignés sous ce nom curieux. Il est assez étonnant qu'ils fréquentent les bancs du Groenland, mais c'est un fait. Les Danois les accusent d'être « un peu pirates ». C'est-à-dire que, si on ne les surveille pas, ils vont volontiers pêcher en dedans des eaux territoriales, dans des régions très poissonneuses... et interdites, car c'est là que les morues déposent leurs œufs. J'en ai vu un rentrer piteusement à Holstenborg, pris en flagrant délit et saisi par un garde-pêche danois.

Il devait rester là jusqu'à ce que son armateur ait payé l'amende fort lourde qui est infligée pour cette infraction.

Le gouverneur danois m'a dit que quelquefois ils avaient à bord l'argent nécessaire pour payer comptant : ils avaient prévu cette éventualité, semble-t-il !

Pour terminer, je dois parler un peu des Canadiens. La principale industrie de la province de Terre-Neuve est la pêche à la morue. Il y a en outre des goélettes armées dans les différents ports des autres provinces maritimes.

Des goélettes seulement, car je n'ai jamais vu de chalutiers. Ce sont d'élégants bateaux, peints en noir avec des filets dorés, qui pêchent à peu près toute l'année.

Ces goélettes travaillent naturellement « aux cordes », c'est-à-dire que leurs doris mouillent des lignes de fond, mais les méthodes diffèrent des nôtres. J'ai rencontré, au large de la Nouvelle-Écosse, par des fonds de plus de cent mètres, tous les doris d'une goélette, sur une ligne de deux ou trois milles, en pêche.

Comme un chien de berger autour de ses moutons, la goélette parcourait sans cesse la ligne, au moteur, de long en large, sans que l'on puisse s'expliquer les motifs de ce mouvement constant et coûteux.

Il n'y a guère de relations entre pêcheurs canadiens et français. Pensons-y : s'il n'y avait pas de pêcheurs étrangers, seuls les canadiens pêcheraient à Terre-Neuve. Le marché mondial serait à eux ; l'offre étant inférieure à la demande, les prix monteraient. Leur but est donc de décourager les pêcheurs étrangers. Terre-Neuve a toujours essayé de le faire.

En 1886, le parlement de Terre-Neuve votait le Bait Bill, interdisant la vente de tout appât aux étrangers. C'était la mort de la pêche « aux cordes » pour ceux-ci. Le coup fut paré par l'utilisation du bulot comme appât, les goélettes françaises pêchant elles-mêmes leurs bulots.

La « guerre froide » prend maintenant régulièrement l'aspect d'une campagne de presse. Périodiquement, les journaux canadiens déclenchent une série d'articles contre les pêcheurs étrangers.

Les arguments invoqués sont presque toujours les mêmes. Le premier est classique : il pêchent dans les eaux territoriales¹³.

¹³ En mars 1952, une campagne était déclenchée, avec une vigueur telle que le gouvernement canadien décidait de faire surveiller les côtes par patrouilleurs et avions !

LES PECHEURS ÉTRANGERS

La vraisemblance n'est pas la qualité essentielle de cette affirmation. La bande de trois milles qui constitue ces eaux n'est en général pas chalutable, en raison de la nature des fonds.

En 1950, les reproches étaient orchestrés sur le thème suivant :

Les pêcheurs étrangers suivent nos goélettes au radar, repèrent les endroits où elles vont, c'est-à-dire ceux où il y a du poisson, car leur expérience est de beaucoup supérieure à celle des « gens du dehors », et viennent dévaster les fonds ainsi découverts.

Cette campagne prit une telle ampleur que, quand *L'Aventure* fit escale à Montréal, mon prédécesseur dut se rendre à Ottawa où, sous le patronage de l'ambassadeur de France, eut lieu une conférence de presse.

Le commandant de *L'Aventure* y fit éclater quelques vérités premières : les fonds de pêche aux cordes ne sont pas les mêmes que ceux de pêche au chalut. Les voiliers canadiens pêchent la plupart du temps dans le détroit de Belle-Île, dans des lieux très poissonneux, certes, mais où les inégalités de fond empêchent de traîner un filet.

Les pêcheurs français n'avaient pas de radar. C'était vrai en 1950, ce l'est de moins en moins, mais comme la campagne de presse relatait des événements censés s'être produits en 1949, l'argument était alors de poids.

Les Français pêchaient à Terre-Neuve depuis fort longtemps ; ils y étaient même trois siècles avant l'armement de la première goélette canadienne. Leur expérience des fonds était supérieure à celle des autochtones et ils n'avaient nul besoin de les espionner.

Les journalistes n'apportaient aucun fait précis à l'appui d'une accusation vague.

L'entrevue fut cordiale et les journalistes canadiens admirèrent que leur bonne foi avait été surprise. De fait, pendant l'année 1951, la presse canadienne s'abstint de renouveler ses attaques.

Il ne faudrait d'ailleurs pas croire qu'elles sont approuvées par les autorités. Celles-ci sont navrées de telles querelles qui risquent de troubler la bonne entente entre nos deux pays, mais, dans une nation de liberté, elles ne peuvent empêcher la publication de tels ou tels articles.

Or les journaux, soit qu'ils ignorent la question et publient ce qui leur est raconté, soit qu'ils acceptent délibérément pour faire triompher une cause qu'ils estiment juste, de la défendre avec des moyens douteux, reprennent périodiquement les thèmes qui leur sont soufflés par les syndicats de pêcheurs ou d'armateurs canadiens.

Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage !

Nos compatriotes sont d'ailleurs tenaces et, forts de leur bon droit, ne « mollissent » pas.

Mais les relations ne sont pas cordiales entre les pêcheurs canadiens et les autres.

TROIS VOYAGES AU CANADA

11 mai, 8 heures du matin.

L'Aventure se présente devant le port de Halifax. Visite traditionnelle à la Marine canadienne, dont ce port abrite la plus grande partie des bâtiments.

Il fait un très beau temps, clair et ensoleillé, un peu frais.

Nous remontons le canal naturel qui conduit au port, on voit des bâtiments peints en rouge, frégates, corvettes, qui, désarmés après la guerre, sont en train de reprendre vie ; plus loin, le porte-avions *Magnificent* et, sur son avant, deux torpilleurs.

Le pilote me dit que nous devons aller sur l'avant du porte-avions. Mais c'est qu'il y a à peine notre longueur ! Enfin, je fais confiance aux Canadiens qui m'ont attribué ce poste, puisqu'ils ont des frégates exactement du même type que *L'Aventure*, et je m'engage dans le créneau.

Effectivement, c'est très juste, et, quand nous avons cassé notre erre, l'étrave est à moins d'un mètre du torpilleur *Mic-Mac*. Le second de ce bâtiment, inquiet pour sa coque, ou au moins pour l'intégrité de sa peinture, surveille la manœuvre de la plage arrière.

Au moment même où il se rassure, son pavillon s'enroule autour de notre mât avant, où nous venons de hisser notre propre pavillon de beaupré. La « white ensign » et nos trois couleurs s'entremêlent ainsi autour du mât.

Perrier, qui vient de commander la manœuvre avant, se tourne vers l'officier canadien, le salue, sourit et lui dit :

– Entente cordiale.

Cette histoire fait le tour de la ville en un clin d'œil et, le soir même tout le monde nous en parle.

Le nom du torpilleur qui est devant nous amuse l'équipage. Il n'y a pas de quoi : les *Mic-Mac* étaient des indiens qui devaient, sans doute, user de procédés particulièrement tortueux pour que les explorateurs français aient rapporté ce nom chez nous, en lui donnant le sens que l'on sait.

A peine sommes-nous amarrés que le consul monte à bord, avec le lieutenant Simard, de la Marine canadienne, officier de langue française. En très peu de temps, il deviendra l'ami de ceux de *L'Aventure*. C'est un garçon taillé en athlète, gai et sympathique, qui se plaît beaucoup à bord.

M. Picard, le consul, me tend la liste des visites officielles à faire. J'en reste atterré. Il a pourtant limité cela au minimum ; il ne reste que :

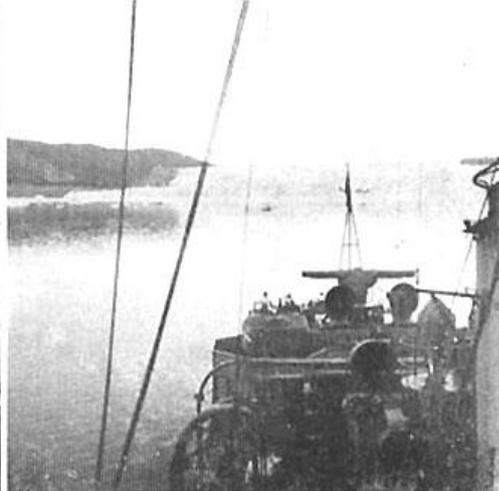
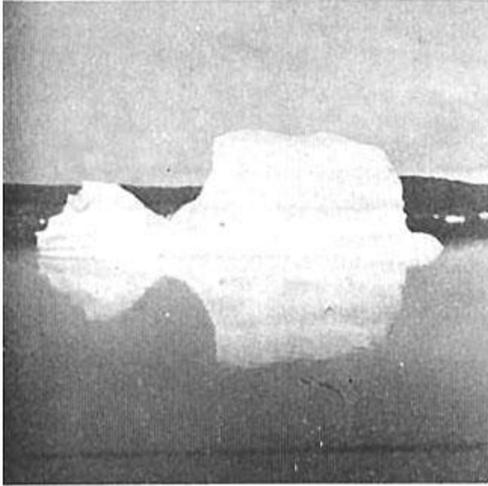
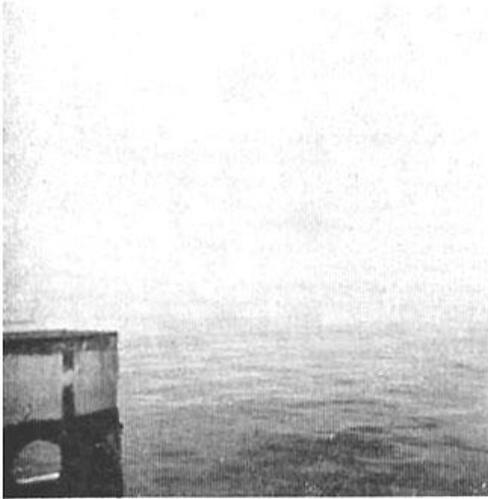
« L'amiral commandant la Marine,
« le général,
« le commodore de l'air,
« le premier ministre,
« le maire,
« le lieutenant-gouverneur
« l'archevêque catholique,
« l'évêque protestant
« le commodore commandant le H.M.C.S. *Magnificent*,
« le commodore commandant le H.M.C.S. *Stadacona*. »

– Il faut faire tout cela ce matin, pour qu'on puisse vous rendre les visites cet après-midi.

A partir de ce moment, tout défile comme au cinéma accéléré. On reste à peine cinq minutes dans chaque bureau. Pendant les déplacements en voiture, le consul me met au courant : je sais déjà que le Canada, quoique indépendant, n'a pas brisé les liens qui l'attachent à la Couronne britannique. Les diverses provinces (elles sont dix depuis que Terre-Neuve s'est réuni au Canada) ont leur parlement et s'administrent elles-mêmes. Elles sont gouvernées par un cabinet, dont le premier ministre est le chef.

Mais, dans chaque province, le lieutenant-gouverneur représente le roi d'Angleterre.

TROIS VOYAGES AU CANADA



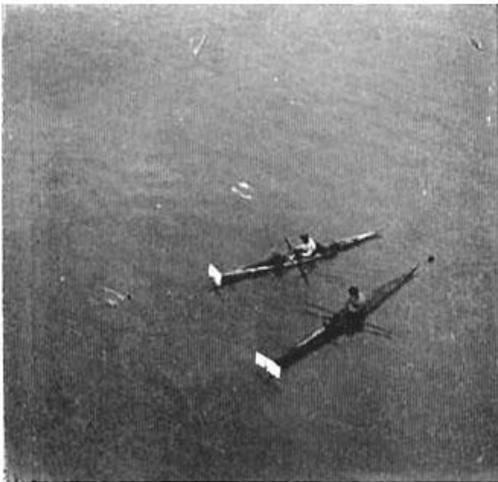
Premier aspect du Groenland.
Iceberg dans le fjord.
Calme dans le Fjord.

Chiens et enfants esquimaux.
La ville d'Holstenborg.
Le glacier Equip Sermina.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS



Un umiak.



Les kayaks du village d'Ata.

TROIS VOYAGES AU CANADA

La Flotte elle-même est au roi. Le nom des navires est précédé des initiales H.M.C.S., c'est-à-dire : His Majesty's Canadian Ship (Bâtiment canadien de Sa Majesté). Le pavillon est le « white ensing » de la Marine anglaise ; le seul signe distinctif est la feuille d'érable que les navires canadiens portent sur la cheminée.

J'avais vu Halifax en décembre 1939, mais je m'exclame comme un enfant perdu de vue pendant quelques années :

– Comme elle a grandi !

Pratiquement, la ville a doublé de superficie et de nombre d'habitants. Il y a à peu près autant de catholiques que de protestants.

A ce propos, le consul me conte une curieuse tradition : le maire est élu pour un an et rééligible deux fois. En pratique, il garde trois ans son siège. Mais il est alternativement catholique et protestant. Quand un maire protestant a fini ses trois ans, il peut y avoir plusieurs candidats à sa succession, mais ils sont tous catholiques. Trois ans après, c'est l'inverse ; cela fonctionne très bien, sans heurts : les guerres de religion n'ont pas cours ici.

Les visites sont finies et rendues dans l'après-midi. Restent les réceptions officielles, minutées, les cocktails et les dîners. Le consul a l'habitude de voir *L'Aventure* tous les ans : il connaît nos goûts ; il organise donc des promenades en voiture dans la campagne et un bal pour l'équipage.

La Nouvelle-Écosse, sur la côte est, est couverte de forêts, résineux très serrés et de petite taille. C'est un mélange de terre et d'eau invraisemblable : la terre est ponctuée de lacs d'eau douce, les golfes sont constellés d'îles.

Nous visitons la baie de Chester, dont tout le monde connaît l'existence et a oublié le nom. Je vous mets sur la voie : il y a trois cent soixante cinq îles, autant que de jours dans l'année, et l'une est Oak Island.

Vous y êtes ? Non ? Le trésor du capitaine Kid ! C'est là que le fameux pirate, selon la légende, a caché son or et ses bijoux. Tous les ans, des chercheurs explorent l'île. Pour l'instant, ils n'ont rien trouvé. Si le cœur vous en dit...

Un tour fort agréable des lacs nous repose. La route serpente dans la forêt. Le printemps a donné des tons très doux à la verdure. On nous montre d'immenses hangars en bois. Dans cette région, où tout le monde a son frigidaire, on consomme cependant beaucoup de glace. On laisse la nature la fabriquer : l'hiver, des machines se promènent sur les lacs gelés, en découpant des barres de glace que l'on empile dans ces hangars. On en a pour toute l'année.

Naturellement, je vais au bal de l'équipage, où l'on a réuni toutes les jeunes filles ou femmes qui parlent français. Il y en a plus que je pensais dans cette ville très britannique. La partie « de langue française » de la Nouvelle-Écosse est sur la côte ouest et nous la verrons en allant à Yarmouth.

Pour ce soir, on se contente de chants en chœur... ou presque. Naturellement : *Alouette, gentille alouette...*

Au bout de quatre jours, tout le monde s'est fait des amis : personne ne se trompe sur l'identité de l'organisateur de cette ambiance :

– Ça, c'est du consul.

Il est certain que, il y a quelques années, l'équipage n'aimait pas beaucoup l'escale de Halifax. C'est l'action de M. Picard qui l'a transformée. Il en a d'autant plus de mérite qu'il est, pendant notre séjour, père d'une petite fille, son troisième enfant, et qu'il a été sans cesse tiraillé entre ses soucis familiaux et ses devoirs de diplomate.

Il nous annonce qu'il viendra à Yarmouth lors de notre passage.

Mais les chefs de service de *L'Aventure* n'ont pas perdu leur temps. La frégate est de construction anglaise, les Canadiens en ont d'identiques, et l'arsenal de Halifax regorge de pièces de rechange, dont les nôtres sont pauvres. On achète tout ce qui nous manque. Petite opération, rituelle tous les ans, et qui permet à notre bateau de n'avoir jamais de défaillance. Le 16 mai, nous embarquons deux pêcheurs qui avaient été soignés à l'hôpital de Halifax et nous repartons pour le travail.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

*
* *

YARMOUTH

Arrivée à Yarmouth le 20 juin, départ le 22, disent les ordres. Visite éclair par conséquent.

Yarmouth est située presque à la pointe sud de la Nouvelle-Écosse, mais sur la côte ouest, c'est-à-dire à l'orée de la baie de Fundy, célèbre parce qu'elle a les plus fortes marées du monde.

Le port se trouve à quelques milles de la côte, on y accède par un chenal étroit, creusé dans la vase.

Nous nous présentons à l'entrée à 8 h. 30 pour y rencontrer le pilote prévu. Pas de pilote. Ma foi, tant pis, nous avons une bonne carte, récente et détaillée, il fait clair, les bouées sont faciles à identifier. Allons à sa rencontre.

Si bien qu'après une demi-heure de route, nous nous trouvons dans le port et il n'y a toujours pas de pilote ; Le mois dernier, à Halifax, le consul nous a dit que nous serions sans doute amarrés à Evangéline Wharf. Cherchons-le. C'est sûrement celui-là, et, d'ailleurs, c'est le seul qui ait une place libre. Je manœuvre pour accoster ; personne sur le quai. Enfin, un badaud s'approche aimablement, capelle nos amarres sur les points fixes.

Voici une voiture et le consul monte à bord très vite. Puis le capitaine de port, qui ne s'explique pas pourquoi il n'y a pas eu de pilote et qui le regrette... car ce n'est pas là que nous devons aller.

Oui, c'était prévu, mais demain le paquebot qui fait la liaison avec les Etats-Unis ; c'est surtout un bateau de touristes, qui sont la grande ressource du pays, et il ne peut accoster que là où, précisément, nous nous trouvons.

Je comprends très bien ?

On me montre un autre quai, en pilotis, comme le premier.

– Mais il y a deux goélettes, à ce quai.

– Oui, mais elles partent à neuf heures.

Il est plus de neuf heures et demie ; on n'en est pas à cela près. Elles sont, en fait, en train d'appareiller. Bien, nous remettons au postes d'appareillage à notre tour. J'en profite pour m'éviter, cap sur la sortie, et je m'amarre au nouveau quai. Comme nous avons perdu du temps, nous nous précipitons pour la visite au maire.

Il n'y a que cette visite à faire ; nous voici rapidement revenus à bord et le consul et moi nous mettons à table. A ce moment arrive l'officier en second :

– Commandant, voici la carte des fonds, je viens de faire sonder : à marée basse, c'est-à-dire dans une heure et demie nous serons au sec.

– Poste d'appareillage, et vite !

Nous revoilà à Evangéline Wharf. Les mêmes causes produisent les mêmes effets : le capitaine de port revient à bord. Il brandit la carte qui démontre péremptoirement qu'il devrait y avoir assez d'eau pour nous. Après enquête, il s'avère qu'on a dragué la vase, puis fait des sondages, et que c'est cette carte que l'on nous montre. Mais, deux mois après, le talus de vase, coupé net par la drague, a repris son arrondi harmonieux et ne nous laisse plus suffisamment de fond.

On réunit tous les techniciens du port et l'on se penche sur les cartes. Ici, peut-être ; en amarrant l'avant sans aller trop loin, l'arrière étant tenu sur un deuxième épi, cela doit coller.

Méfiant, j'envoie des embarcations faire des sondages et on trace rapidement une carte rudimentaire. Il y a de l'eau. A marée basse, on aura 50 centimètres d'eau sous la quille à l'avant et un peu plus partout ailleurs. Demain, la marée est moins forte.

On remanœuvre :

– Quatrième station du chemin de croix, murmure un officier.

TROIS VOYAGES AU CANADA

Allons, bon ! Il manque des planches au quai et l'on risque, en allant à terre, de tomber à l'eau... ou dans la vase. Mais les charpentiers sont déjà au travail et ce sera vite réparé.

Cette fois-ci, c'est un emplacement définitif, sûr... C'est-à-dire que nous n'en bougerons que demain, pour revenir à Evangéline Wharf, après le départ du paquebot. Ce jour est consacré aux réceptions de Yarmouth, qui se trouve être une ville de langue anglaise, au milieu d'une région de plus en plus peuplée par des Canadiens de langue française. Ce qui provoque une aventure amusante.

Au banquet du soir, je suis assis près du maire, homme charmant et désireux de nous accueillir du mieux possible, mais qui ne sait pas le français.

Au dessert, il se lève pour prononcer un discours de bienvenue. Il tire de sa poche un papier. J'y jette un coup d'œil et m'étonne : ce n'est certainement pas de l'anglais, ni du français, ni de l'allemand, ni même du gaélique (ce serait possible, il y a une université de gaélique dans l'île du Cap Breton, mais mes connaissances de Breton bretonnant me permettent d'affirmer que ce n'est pas cela). Dans quelle langue va-t-il donc parler ?

A ma grande surprise, il se met à parler... en français.

Le digne et brave homme, ne sachant pas notre langue a écrit son discours, l'a fait traduire, puis lire par un Français, l'a recopié en « phonétique », ce qui fait que son texte, lu par un Anglais, donne un français très compréhensible. A part quelques accrochages sur des mots tels que « citoyens », c'est parfaitement intelligible.

Mais, après cet effort de courtoisie, me voici obligé de répondre en anglais ; je m'exécute, en lorgnant du côté de mes officiers impassibles, malgré la lueur narquoise qui danse dans leurs yeux. Je leur revaudrai cela.

Le lendemain, le consul nous emmène, en voiture, faire un petit voyage ; au nord de Yarmouth, d'abord. Le paysage rappelle beaucoup la Normandie. La région est habitée par des Acadiens.

Au début de la colonisation française, c'est là, dans la Nouvelle-France, ou Acadie, que s'établirent les immigrants, en même temps que sur les rives du Saint-Laurent. Mais, après nos défaites, les Anglais les expulsèrent dans ménagements, séparant les familles et exilant tout le monde sur le continent américain.

Les Acadiens désignent cette période douloureuse de leur histoire par un nom curieux et inattendu : c'est le « Grand Dérangement » de 1755.

Mais ils étaient tenaces... et prolifiques. Si la plupart d'entre eux sont restés dans les Etats du Nord-Est des États-Unis (on trouve beaucoup de descendants de Français dans le Maine et le Massachusetts), quelques-uns sont revenus. Ces quelques-uns sont maintenant très nombreux, mais, naturellement, il n'y a que très peu de noms propres puisqu'il y avait peu de familles à l'origine. Les gens se désignent donc par au moins deux prénoms complets, avant le nom de famille.

Le consul va nous conduire d'abord dans une école primaire, l'école Gay, où il n'y a que des enfants qui parlent français. La loi exige que les enfants apprennent l'anglais à l'école, et elle est respectée. Mais ils parlent aussi français et, en famille, c'est notre langue seule qui est utilisée. Ils sont donc tous bilingues.

Nous voici à l'école. Les sœurs qui la dirigent sont émues et fières de nous recevoir. Nous devons passer dans toutes les classes et signer le Livre d'Or.

On nous montre la liste des élèves ; Dans une classe, sur 27 élèves, il y a 13 Comeau et 10 Saulnier. Nous regardons les autres listes. C'est partout pareil.

Plus des trois quarts de la population s'appellent ainsi.

– Au sud, dit le consul, ce sont des Legrand et des d'Entremont que nous rencontrerez.

Nous passons à la salle paroissiale, où les fillettes nous chantent des chansons mimées, en excellent français, avec un accent dont certains disent qu'il est normand, d'autres berrichon, et qui est tout simplement canadien.

Elles sont un peu inquiètes sur ce point, car les Canadiens anglais aiment à répéter que le français prononcé par leurs compatriotes est parfaitement inintelligible pour les Parisiens.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Je les rassure, avec d'autant plus de facilité que je suis tout à fait sincère : ils sont aussi compréhensibles pour nous que peut l'être un Normand pour un Auvergnat (tous deux s'abstenant de parler patois).

Vite, en voiture ; nous devons être pour déjeuner à la Pointe de l'Eglise. Il y a là un collège de langue française, tenu par des religieux, bien entendu (les Canadiens français sont restés très pieux et l'hymne national acadien est l'*Ave Maris Stella*).

Le collège Sainte-Anne est leur orgueil. Il est d'ailleurs très beau et en plein développement. On n'y admet pas les Canadiens de langue anglaise.

– Car me dit un des pères, ils parlent anglais aux récréations...

Nous déjeunons avec les pères, servis à table par les jeunes filles des meilleures familles de la région. C'est une coutume qui montre le désir d'honorer l'hôte et que nous retrouverons dans toute l'Acadie.

La Pointe de l'Eglise tient son nom de l'église en bois très haute qui y est construite ; on me dit qu'elle a été conçue et bâtie par un charpentier qui ne savait pas lire ...

Il faut repartir ; on me supplie de demander au ministère d'envoyer l'an prochain *L'Aventure* mouiller pendant une journée devant la Pointe de l'Eglise, « pour qu'on puisse voir le bateau français » ; Je promets¹⁴. Et en voiture pour Pubnico, au sud de Yarmouth. C'est une ville en plusieurs morceaux, de sorte qu'on trouve Est Pubnico, Ouest-Pubnico, Nord-Ouest Pubnico, etc. ...

Nous y sommes reçus par le docteur Leblanc, qui anime cette cité, et nous montre comment s'est développé son commerce. La terre, contrairement à celle que nous avons connue le matin, est aride, mais on ramasse dans la mer la « mousse irlandaise », sorte d'algue dont on tire l'agar-agar, et l'on y pratique la pêche, surtout celle de l'espadon. Allons voir les pêcheurs d'espadon.

Ce sont des bricks-goélettes, de la taille de nos thoniers de Concarneau, mais portant, sur le bout-dehors, une cage qui ressemble à une barrique qui aurait perdu toutes ses douves. C'est là que se tient le harponneur. Sur la vergue une filière permet à l'équipage, de se cramponner. Car tout l'équipage, en période de recherche, grimpe sur la vergue et scrute la mer. Quand un espadon est aperçu, on indique la direction à l'homme de barre et on fonce dessus, à plein moteur.

Evidemment, au tangage, le harponneur plonge parfois un peu dans l'eau, mais ce ne sont pas des hommes à s'émouvoir pour de pareilles vétilles. La pêche est fructueuse, paraît-il, et les États-Unis achètent assez ces espadons, dont les Américains sont très friands.

Le lendemain, nous nous rendons à Wedgeport, petit port inconnu il y a quelques années, mais dont la réputation est devenue mondiale. On y pêche en effet le thon rouge. C'est un poisson de très grande taille, puisqu'il atteint 300 kilos ; on le prend à la ligne et c'est un combattant de grande classe.

Sa capture est donc devenue un sport qui demande un équipement spécial, des embarcations à moteur, dont l'arrière, très dégagé, est équipé d'un fauteuil tournant, solidement fixé au pont, et où le pêcheur s'amarre ; il a à la main une courte canne à pêche, très solide et munie d'un moulinet qui compte autant de mécanismes qu'une horloge moyenne.

Le thon rouge apparaît, par bandes, à époques fixes, près de Wedgeport. Les clients louent une embarcation et son patron et partent en guerre. Il y a, sur l'appontement, un portique assez élevé auquel on pend les prises de grande taille, près desquelles les héros se font photographier. Après quoi, on jette le poisson qui n'est absolument pas comestible. C'est donc bien du sport pur.

Si je puis rapporter une confidence, c'est surtout du sport pour le patron de l'embarcation, car c'est lui qui, du coin de l'œil, guette le poisson... et son client augmente ou diminue la vitesse, tourne ou garde la ligne droite ; bref, il faut arriver à capturer le poisson en donnant l'impression au pêcheur que c'est uniquement grâce à ses efforts et à ses talents que ce difficile exploit a été accompli.

C'est une supercherie, bien sûr, mais bien peu grave, puisqu'elle fait plaisir à tout le monde : au pêcheur d'abord et, par contrecoup, au patron qui recueille de substantiels pourboires.

¹⁴ J'ai tenu ma promesse. En 1952, *L'Aventure* a mouillé devant la pointe de l'Eglise.

TROIS VOYAGES AU CANADA

C'est en effet un sport qu'aiment les Américains riches, et ceux-là laissent à Wedgeport un nombre respectable de dollars.

Nous rencontrons le doyen des patrons d'embarcation (on dit là-bas des « capitaines » !), qui est Acadien ; à force de travailler avec des Américains, il a oublié le mot français thon, et dit « tuna », comme ses clients. Il nous mène au club dont la grande salle est ornée de photographies sensationnelles de monstres tirés de l'eau à Wedgeport.

Il s'y trouve en bonne place la « Prière du Pêcheur », qui n'a jamais été si opportune :

« Seigneur, faites-moi la grâce de pêcher un poisson si gros, si gros, que je n'aie pas besoin de mentir quand je conterai l'histoire. »

Départ de Yarmouth à 18 h. 45. Il fait une brume épaisse ; le pilote qui est là, cette fois, fait la grimace. Tous nos amis sont sur le quai et le consul, qui croit que nous ne pourrions pas nous en aller, organise déjà des visites pour la soirée.

J'essaie de partir quand même. A peine sommes-nous à cent mètres du quai qu'il disparaît dans la brume, comme disparaît la première bouée du chenal, qui n'est pourtant qu'à cent cinquante mètres de nous. Le pilote refuse de continuer. Nous revenons à quai, en arrière. La réapparition de *L'Aventure* y déchaîne des cris de joie... transformés en clameur de détresse quand elle disparaît à nouveau : un coup de vent a déchiré un instant le plus épais de la brume et nous voilà repartis.

Dans le chenal, on voit les bouées, une seule à la fois, mais tout se passe bien. Voici la dernière et la pleine mer. L'embarcation du pilote, qui nous a précédés, accoste. Le pilote est tout content d'avoir effectué cette sortie par brume... Et moi donc !

Ce temps va nous accompagner pendant quatre jours ; je me réjouis d'être parti, car nous aurions dû rester tout ce temps à Yarmouth. Le consul nous aurait certainement occupé et nous aurions été entourés de la sympathie de tous nos amis Acadiens ; mais, sur les bancs, on a peut-être besoin de nous.

*

* *

LE SAINT-LAURENT

9 juillet. – Nous venons d'entrer par le détroit de Cabot dans le golfe du Saint-Laurent.

Le séjour à Argentia a duré cinq jours, du 2 au 7. Pourquoi cette longue station ? C'est que *L'Aventure* va remonter le Saint-Laurent jusqu'à Montréal et passer deux semaines dans la province de Québec. Il fallait faire toilette et le bateau qui avait été peint à Brest (vous en souvenez-vous ?) dans des conditions très particulières, a bien besoin d'une couche neuve.

Tout l'équipage s'y est mis, car chacun se réjouit des escales traditionnelles de Montréal et de Québec et a à cœur d'y présenter un bâtiment impeccable.

Le 7, le résultat est à peu près atteint, et le dimanche 8, à Miquelon ¹⁵, j'admire le bateau. Il y aura quelques retouches à faire, du côté des ancres, mais c'est prévu.

L'officier en second et moi nous penchons sur la carte pour trouver un endroit tranquille où nous pourrions mouiller et achever le travail si bien commencé. Ce n'est pas si facile que cela, car l'embouchure du Saint-Laurent est très profonde et les berges sont à pic ; Voici pourtant un coin, sur la rive droite, qui peut faire l'affaire. Nous mouillons le 8 ¹⁶, à neuf heures du matin, près du phare de la Madeleine, à un mille de terre environ, et la plate est mise à l'eau. Pendant que s'achève la coque, une forte équipe a envahi la plage arrière. Nous avons acheté à Argentia une magnifique peinture de pont américaine, gris bleutée, et qui tient bien. Cette peinture excite, à Brest, la jalousie de tous les camarades, mais c'est l'apanage de *L'Aventure*, et encore ne l'utilise-t-elle que pour les grandes occasions, c'est-à-dire Montréal et Lisbonne.

¹⁵ **Note du copieur** : En effet, je retrouve sur le journal de mon Grand-père, Gilles Detchevery la note suivante, le dimanche 8 juillet : « très belle journée, *L'Aventure* est venue faire visite à Miquelon. Au football les Miquelonnais perdent par un point à 3. »

¹⁶ **Note du copieur** : ça paraît difficile, puisqu'il était à Miquelon (voir ci-dessus) ça doit être le lendemain 9 !

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

L'enseigne de vaisseau de Lambert dirige l'action des peintres ; je veux dire par là qu'il reflète leur ardeur, car un marin armé d'un pinceau n'a pas besoin d'être poussé, mais plutôt d'être retenu. Il a même un peu tendance à se badigeonner lui-même.

En y veillant bien, de Lambert est arrivé à ménager un étroit sentier par lequel les travailleurs se replient en bon ordre vers l'avant, le dernier peignant l'ultime bande. Dans deux heures, tout sera bien sec et, du rouf de la pièce 2, tout le monde veut admirer le travail. Des barrages sont établis pour empêcher un étourdi de marcher « avec ses pieds » sur la peinture.

– Hisse la plate !

Et nous voilà en route. L'officier en second explique à l'officier mécanicien que, s'il fait de la fumée et envoie de la suie sur l'œuvre d'art que constitue cette peinture générale :

– Pas plus tard que demain matin, aux couleurs, sur la plage arrière, vous serez fusillé sévèrement... et plusieurs fois.

Paul rit tranquillement, pas du tout impressionné par l'imminence d'une mort aussi ignominieuse.

Dans la nuit, nous nous arrêtons à la Pointe au Père, pour prendre le pilote. C'est ici vraiment que commence le fleuve. Il n'a plus que quelques kilomètres de large et sa profondeur diminue. Il y a même des îles et des bancs de sable. Les rives sont cependant escarpées et couvertes de forêts. Cette fois, c'est de la haute futaie ; entre les troncs, des taillis très touffus. Le pilote nous conte que des imprudents, s'étant écartés de quelques dizaines de mètres de la grande route, se sont perdus et n'ont été retrouvés, miraculeusement, que quelques jours après, mourant de faim. La forêt canadienne n'est pas encore une place publique.

Les essences sont variées et, à la jumelle, on distingue les différentes taches que font les bouquets d'arbres, des verts plus ou moins foncés.

– C'est dommage, dit le pilote, que vous ne veniez pas en automne, quand les feuilles commencent à se colorer avant de tomber.

Il paraît que la forêt a alors l'aspect d'un tapis multicolore, à teintes vives. oui, c'est dommage, mais notre programme est impératif. Pour attiser nos regrets, notre Canadien revient à son sujet trois ou quatre fois.

Tout le monde se précipite sur le pont pour voir une curiosité de l'estuaire : les marsouins blancs. Ils sont par bandes de deux ou trois, d'une blancheur liliale, et ne se rencontrent que là. Ce sont de grands destructeurs de poisson et leur extermination est à recommander. Mais au lieu de venir jouer sur l'étrave comme leurs congénères vulgaires, il ne s'approchent guère à moins de trois ou quatre cents mètres du bord. Ils viennent en surface pour respirer, très lentement, plutôt à la manière des souffleurs qu'à celle des marsouins, et tiennent la plongée plus longtemps. Leur couleur les fait voir de très loin. Le fusil au poing, nous attendons qu'ils s'approchent, mais en vain ; ils n'ont absolument pas l'esprit coopératif, de ce point de vue. De guerre lasse, nous tirons à trois cents mètres ; le bruit de la balle frappant l'eau les fait plonger ; ils réapparaissent plusieurs minutes après très loin... Plusieurs fois, des marsouins blancs seront aperçus, sans plus de succès pour nous.

Le soir, nous passons Québec, maussade sous la pluie qui s'est mise à tomber. La citadelle est presque masquée par un nuage bas. Nous changeons de pilote. J'explique longuement au nouveau que j'ai annoncé mon arrivée pour neuf heures, le 12 juillet, à Montréal, et que la courtoisie veut que j'y accoste à cette heure-là, ni avant ni après.

– Compte tenu du courant, combien faut-il marcher ?

– 14 nœuds.

Je suis étonné, j'avais compté dix ; mais il m'explique que le courant de jusant est très fort. Va pour 14 nœuds. Effectivement, dans la nuit, nous passons les rapides de Richelieu, passe étroite entre des rochers à fleur d'eau. Le fleuve s'engouffre dans cet étranglement et dévale à près de 10 nœuds, avec des remous tourbillonnants et d'étranges taches tranquilles comme du mercure, plus impressionnantes peut-être encore.

Passé ce point, le courant diminue. Il me semble que nous sommes nettement en avance ; le pilote est tout guilleret. Je commence à le regarder de travers et je confie mes soupçons à l'officier de

TROIS VOYAGES AU CANADA

quart. Dès l'arrivée à Montréal, il rentrera chez lui et il veut nous faire accoster le plus tôt possible. D'où les 14 nœuds. Mais ce qui est parfait pour un bateau de commerce ne l'est pas pour nous.

– 10 nœuds.

Le pilote se rembrunit. Il le sera encore plus quand, aux approches de Montréal, je verrai que j'ai toujours plus d'une heure d'avance et mettrai à 6 nœuds. Comme le courant est de 5 nœuds, les berges défilent avec une lenteur désespérante ; mais nous sommes à quai juste à l'heure prévue, à notre grand plaisir, et au désespoir d'un pauvre homme qui doit penser que les Français sont bien difficiles à comprendre.

Nous voici donc à Montréal, deuxième ville de langue française du monde ; cela ne signifie pas que tout le monde y parle français ; les francophones (je trouve ce mot abominable, et c'est dans l'espoir que vous partagerez mon opinion que je l'emploie : sorte de pilori) constituent la moitié à peine de la population ; mais, malgré cela, ils sont plus nombreux qu'à Marseille, Bordeaux et Lille. Après Paris, Montréal est donc la ville où il y a le plus de gens parlant français (un million et demi environ).

Le consul m'apporte une bonne nouvelle : comme la *Jeanne-d'Arc* y est passée il y a peu de temps, les réceptions officielles sont réduites au minimum. Il y aura quelques excursions et un bal pour l'équipage, mais des signes certains montrent que les marins n'auront pas besoin d'être guidés. Ces signes se présentent, sur le quai, sous l'aspect de jeunes Canadiennes qui retrouvent des connaissances de l'an dernier... ou ne les retrouvent pas, par suite des débarquements à Brest ; mais, n'en déplaise à leur amour-propre, les absents seront vite remplacés.

Les visites se font vite : un agent motocycliste, qui fait marcher sa sirène continuellement, précède notre voiture ; on brûle les feux rouges, on prend les sens uniques à contre-poil ; sensation fort agréable et avantage appréciable, car Montréal est une grande ville (l'artère principale, Sherbrooke, a 25 milles de long) où la circulation est très dense.

Dès le 13, je vois apparaître à bord une figure amie, Mme Thomas, qui, à Paris, a élevé mes enfants et vient d'arriver au Canada avec sa fille et son mari. Celui-ci, contremaître aux autobus de Paris, et fort bon ouvrier, arrivait difficilement à vivre ; au Canada, dès l'arrivée, il a trouvé du travail à un dollar de l'heure, puis un dollar et demi, et en aura bientôt deux. La vie du ménage est transformée. Pour la première fois, c'est une large aisance. C'est tout le problème de l'immigration canadienne.

Le Canada n'a pas besoin d'intellectuels ni de cadres, mais il a besoin d'ouvriers confirmés. Et, quand il les trouve, il les paie bien. Comme, chez nous, l'écrasement des salaires fait qu'il y a peu de différences entre les bons et les mauvais, ce sont les premiers qui s'en vont.

Le soir du 14 juillet, je suis allé au grand bal populaire où se réunissaient tous les Français établis à Montréal ou aux environs. Je dois reconnaître que tous ont manifesté l'intention, quand ils auront amassé l'argent nécessaire, de revenir s'établir en France. « On n'est pas mal ici, les gens sont gentils pour nous ; mais, quand même, ça ne vaut pas chez nous. »

Mais, dans dix ans, penseront-ils ainsi ? Et leurs enfants, élevés là-bas, ne seront-ils pas, eux, dépayés en France ?

Les gens sont gentils, c'est le terme qui convient exactement. Tous les Canadiens de langue française, s'ils ont un esprit national très développé, ont de l'affection pour la France. Ils sont orgueilleux de leur pays, l'aiment et l'admirent (à juste titre d'ailleurs, car le développement ne fait que commencer, mais va s'épanouir dans peu de temps), et n'ont absolument pas le sentiment d'être des coloniaux évolués, mais un autre rameau d'une même souche. Ils gardent pour nous l'amitié qu'on a pour des parents et nous le montrent par leur gentillesse.

On m'a conté l'anecdote suivante :

Après la défaite de Montcalm par Wolfe, devant Québec, en 1759, aucun bateau français n'était venu au Canada. Sous Napoléon III, une frégate, *La Capricieuse*, remonta le Saint-Laurent et vint s'amarrer sous la citadelle de Québec. Nos marins furent l'objet d'un accueil délirant. Chaque famille voulait en avoir un, et le fils prodigue fut moins fêté que nos garçons. Dans la campagne, aux environs de la ville, un vieillard agonisait et ne pouvait quitter son lit. Il demanda à voir un Français.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Ce fut un jeune matelot gabier qui se rendit à son appel. Quand le marin fut au pied du lit, un peu gêné, tournant son béret entre ses mains, le vieillard le regarda longtemps, longtemps...

Puis il se tourna vers siens et dit :

– Je peux mourir, maintenant : j'ai vu des yeux qui ont vu le vieux pays...

Le temps passe vite à Montréal et, quand nous en repartons, le 18 juillet, il nous semble que nous venons d'y arriver. Les Canadiennes sont, au départ, plus nombreuses qu'à l'arrivée.

Le 19 juillet, arrivée à Québec. il y a déjà des filles sur le quai ! En y regardant bien, ce sont les mêmes qu'à Montréal ; elles ont tout bonnement pris le train.

Québec est une ville d'aspect français ; on n'y parle que notre langue et un des officiers de la Marine canadienne locale (qui s'appelle H.M.C.S. Montcalm) nous confie qu'il se trouve « étranger dans son propre pays » du fait qu'il ne parle qu'anglais.

Le consul qui vient d'arriver, et dont la famille n'est pas encore au Canada, nous reçoit au Cercle universitaire, à un déjeuner d'hommes. De tels repas sont souvent moroses, mais celui-là est animé par la gaieté d'un universitaire, fort éminent d'ailleurs, doyen de la Faculté des Sciences à l'université Laval et savant de renommée mondiale ; ils nous conte les mésaventures d'un professeur distrait qui n'est autre que lui-même.

Quand il va faire des conférences à Montréal, il lui arrive de s'y rendre en voiture et de revenir par le train, en oubliant l'auto dans un garage, ou bien de rentrer avec elle, mais en oubliant sa femme à l'hôtel.

Sa distraction est si connue qu'on s'en méfie, et l'on cherche à s'assurer contre elle, avec parfois un succès bruyant : il avait fait des conférences à Rome, et devait en faire dans une autre ville, Milan, je crois. Ses confrères italiens l'avaient prudemment escorté jusqu'à la gare et ne l'avaient lâché que dans son compartiment, assis, bien installé ; ils avaient recommandé au chef de train, au contrôleur, d'avoir l'œil sur lui.

– Mais je m'ennuyais et j'ai fini par trouver un employé qui parlait français ; il m'a confié que le train ne partait que dans dix minutes. Je suis allé alors acheter des journaux, et la marchande aussi parlait français. Comme elle était au surplus charmante, je suis resté bavarder avec elle. De temps en temps, elle s'arrêtait pour écouter le haut-parleur qui vociférait, et elle riait, elle riait. De confiance, je riais aussi, mais j'ai fini par lui dire que je comprenais pas bien l'italien, que je riais de la voir rire, mais que j'aimerais savoir la cause de cette gaieté, pour en profiter.

« – Oh ! me dit-elle, ce n'est pas bien drôle ; on est en train de chercher un petit professeur énervé qui va sûrement manquer son train... »

Vous voyez que les Canadiens ne manquent ni d'humour ni d'esprit, puisqu'ils savent rire d'eux-mêmes, car il ne s'agit pas d'un cas particulier.

Je me suis trouvé un jour à table, près d'un chanoine à l'œil vif, sec comme un sarment de vigne. Comme je lui faisais observer qu'il ne se conformait pas à la tradition qu'on dit être celles des chanoines, il me dit :

– Je suppose que vous faites allusion à mon manque d'embonpoint, car ce n'est pas le seul défaut qu'on attribue habituellement aux chanoines !

Et il me conta cette histoire :

– Il était une fois un chanoine, ambitieux comme tous les chanoines, et qui mourait d'envie d'être appelé « Monseigneur ». Il se consumait en attendant en vain ; il finit par comprendre que ce jour ne viendrait jamais.

« Alors, comme il manquait de foi, comme tous les chanoines, il résolut de se suicider. Il prit une corde et de pendit. Comme il était gras, comme tous les chanoines, la corde cassa. Il alla alors se jeter dans la rivière. comme il était boursoufflé, comme tous les chanoines, il flotta. Mais il était obstiné, comme tous les chanoines, et il rentra chez lui pour se tirer une balle dans la tête. Mais, comme c'était un chanoine, la balle passa dans le vide.

Lundi 23, cocktail à bord, avant le départ. C'est le terrible dilemme des bateaux en escale. On est reçu en arrivant et c'est la veille du départ qu'on peut rendre les invitations. C'est souvent à ce

TROIS VOYAGES AU CANADA

moment-là qu'on fait les connaissances qu'on voudrait avoir faites dès l'arrivée. Mais qu'y pouvons-nous ?

Le mardi, nous partons de Québec pour Chicoutimi.

Essayons de situer cette ville. Le lac Saint Jean se trouve dans la partie nord-est de la province de Québec. Sur les bords de ce lac, se trouve Peribonka, patrie de Maria Chapdelaine. Le lac se vide dans une rivière, le Saguenay, coupée de rapides qui ont été captés pour former l'importante usine de Shipshaw. Après ces usines, se trouve la ville de Chicoutimi. Puis le Saguenay coule pendant une dizaine de milles, en ondulant dans la plaine, et se jette dans un fjord qui s'appelle toujours le Saguenay, mais dont la largeur, les pentes abruptes, montrent qu'il ne s'agit pas d'un lit creusé par une rivière.

Ce fjord, estuaire du Saguenay, se jette dans le Saint-Laurent, en amont de la Pointe au Père ; à l'embouchure, se trouve Tadoussac, un des plus anciens établissements français.

La descente du Saint-Laurent et la remontée du Saguenay sont une des distractions les plus goûtées des touristes américains. Des bâtiments spéciaux effectuent, aux beaux jours, cette traversée. Nous, sur *L'Aventure*, nous faisons ce tourisme chez nous.

L'embouchure du Saguenay me rappelle les fjords norvégiens. A mi-chemin, une statue de Notre-Dame, monumentale, à mi-hauteur d'une pointe escarpée, met une tache blanche dans le décor. Elle cause presque un drame. Il est de coutume, en passant, de la saluer de coups de sifflet. L'officier en second qui est de quart écoute d'une oreille distraite le pilote, qui raconte cette tradition... et ne siffle pas. Le bonhomme se tapit dans un coin de la passerelle et, d'un ton tragique, nous décrit les malheurs survenus aux bâtiments qui ont agi comme nous : brume, orages, avaries de barre... On se dépêche de siffler, abondamment, et le résultat désiré est atteint : le pilote est rasséréiné.

Amarrage à Chicoutimi. Le capitaine du port est un ancien officier de l'armée canadienne, gravement blessé au débarquement de Normandie, et qui a dû quitter le service. Il a trouvé cette situation et nous accueille avec beaucoup de camaraderie et de cordialité. Tout le monde d'ailleurs, est fort aimable pour nous, et l'on nous promène dans les environs.

L'usine électrique de Shipshaw (les Canadiens disent le « pouvoir », traduction de l'anglais *power*) est un but d'excursion fort recherché. On passe sur un pont en aluminium, construction rare et hardie, paraît-il, qui tient depuis une vingtaine d'années. C'est que l'aluminium est roi ici

L'usine d'Arvida, née pendant la guerre de 1914, n'a cessé de se développer depuis et a pris une place importante dans le monde.

Mais nous n'apprécions que peu les usines et la campagne nous attire plus. La municipalité organise une excursion et un dîner « au bout de la route ». A une centaine de kilomètres de Chicoutimi, au bord d'un lac entouré de grands arbres, la route s'arrête. Après, c'est la forêt, comme il y a des siècles, avec des orignaux, des ours noirs... C'est vrai, j'en ai vu, et mes officiers aussi. Où ?... mais dans le hall de l'hôtel, empaillés, naturellement. Il faut reconnaître qu'ils avaient été tués dans les environs.

Nous nous rendons en voiture à ce rendez-vous. Il y a un hôtel dit « Club du lac Bouchette » ; je n'ai pas compris pourquoi, car le lac s'appelle le lac des Commissaires.

Mes officiers vont, munis d'un matériel perfectionné, à la pêche à « la » truite. Jamais ce mot de pêche à « la » truite n'a été si vrai, car, en deux heures d'efforts, ils en ramènent une seule, bien petite. D'ailleurs, la truite est méprisée ici ; le seul poisson digne d'un pêcheur est la ouananiche.

– Vous ne connaissez pas ? dit le capitaine de port. Cela ressemble à une truite, nage comme une truite, a les habitudes de la truite, le goût de la truite ; mais ce n'est pas une truite.

J'ai mis longtemps à être éclairé sur cet animal fabuleux. Le chirurgien de Saint-Pierre m'a un jour renseigné.

La truite est un poisson de mer, m'a-t-il affirmé (pour le prouver, il m'a fait goûter des truites presque noires pêchées en mer, et délectables). Elle remonte en rivière pour frayer. Certaines espèces, s'y trouvant bien, ne redescendent pas à la mer.

Le saumon est un poisson de la même famille (les salmonidés), mais il n'existe pas de croisement entre le saumon et la truite. Et voilà une de mes illusions détruite : la truite saumonée est une

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

catégorie créée par les gastronomes et ignorée des ichtyologues ; c'est une truite à la période de remontée, dont le noir à disparu, mais qui n'est pas encore adaptée à l'eau douce.

Le saumon a presque les mêmes coutumes que la truite ; il remonte en eau douce pour frayer. Mais il redescend toujours. Il n'existe au monde que deux exceptions : j'ai oublié où se situe la seconde, mais la première est l'apanage de quelques lacs canadiens. Des saumons sont restés dans les lacs et y ont créé une nouvelle espèce, la ouananiche. Cela aurait peu d'intérêt pour le profane si ce poisson n'avait une particularité marquante.

Relativement petit, un à deux kilos, il est extrêmement musclé, combatif et résistant. Un pêcheur qui après des heures d'effort, est arrivé à tirer de l'eau une ouananiche de trois livres, est consacré. C'est un exploit difficile et de vrais amateurs viennent spécialement des États-Unis pour essayer de le réaliser. Quant au goût, eh bien ! il n'est pas différent de celui de la truite de torrent, ce qui n'est déjà pas si mal.

Nous n'avons malheureusement jamais en l'occasion de goûter de la cuisine spécifiquement canadienne : gâteau au sucre d'érable, tarte aux bleuets. Non, pas les fleurs, le bleuets est fruit bleu foncé ayant la forme d'une toute petite tomate et poussant sur des buissons. La région du Saguenay est célèbre par ses bleuets.

– Avec quatre bleuets, ici, on fait une tarte.

Indiscutable gasconnade, et plaisanterie classique.

Après la partie de pêche, nous dînons à l'hôtel, mais le menu est français. A la fin du dîner, les discours. Au moment d'y répondre, je pense tout à coup à Yarmouth. C'est le moment de savourer ma vengeance :

– Je vous remercie des aimables paroles que vous venez de prononcer et auxquelles je devrais répondre. Mais j'ai pensé qu'il était aujourd'hui quelqu'un de plus qualifié que moi pour cela et, puisque nous sommes au lac des Commissaires, c'est notre commissaire qui vous répondra.

Je me tourne vers lui ; le commissaire de deuxième classe Avril vacille un peu, puis se lève bravement et se lance dans une improvisation très digne. Depuis ce jour-là, personne n'a plus manifesté, devant mes exercices d'éloquence, autre chose qu'un intérêt poli.

Je dois d'ailleurs reconnaître que les Canadiens écoutent ces discours avec une grande bienveillance. Ils sont fort heureux de voir qu'ils sont facilement compris et nous comprennent de même. Ils tiennent à leur français et évitent les mots anglais, dont ils ont la phobie. Un match de boxe en douze rounds se dit, par exemple, une bataille en douze rondes. Pour les mots modernes, ils trébuchent parfois ; on dit mailer une lettre, ce qui doit venir du « mail » britannique (quoique j'aie entendu affirmer qu'il s'agit d'un verbe dérivé de « malle-poste »). Mais il y a un mot indiscutablement anglais, et souvent employé : le flattire. C'est un pneu crevé (*flat tyre*). Le garagiste de village à qui je parlais de pneu crevé s'est vivement intéressé à cela et m'a juré que jamais, jamais plu, il ne dirait « flattire » !

On trouve aussi des expressions charmantes ; « garrocher la boucane » m'a fait ouvrir les yeux ronds.

– C'est pourtant bien simple : quand on va faire sauter une mine, dans une carrière, un homme agite devant lui un drapeau rouge, en criant : gare la roche. « Garrocher, c'est agiter le bras de bas en haut devant soi. Quand à la boucane, c'est la fumée. Voyons ! les boucaniers ! Tout s'éclaire : garrocher la boucane, c'est agiter la fumée de bas en haut et de haut en bas : encenser.

Vous voyez comme c'est simple : il suffit de réfléchir un petit peu. D'ailleurs, chaque pays a ses expressions et, même en France, il y a des divergences. Sur la passerelle de *L'Aventure*, une confrontation des expériences des veilleurs a abouti à la conclusion suivante :

Pour se défendre d'un garçon entreprenant, la Parisienne dit « Vous êtes fou, voyons ! » La Brestoise : « Quand même, vous n'êtes pas raisonnable ! » Et la Canadienne : « Que vous êtes malcommode ! » Il paraît que, en un lieu donné, la phrase est toujours la même.

Nous rentrons à la nuit tombante, en traversant des villages tout bruyants de cris d'enfants. Le nombre d'enfants est la caractéristique des Canadiens français ; on cite une femme qui en a eu trente-deux.

TROIS VOYAGES AU CANADA

Il est vrai qu'il y a eu des jumeaux : une fois trois et cinq fois deux.

Le total n'en reste pas moins impressionnant.

Les Canadiens français ne sont d'ailleurs pas tous descendants d'émigrés de chez nous. Des Irlandais ou des Ecossais catholiques, vont à l'église où l'on prêche en français. En deux générations, ce sont des Canadiens français. De sorte que la population augmente très vite ; son influence aussi augmente.

Le samedi 28, nous quittons Chicoutimi. C'est notre adieu au Canada, au Canada continental, s'entend, puisque Terre-Neuve en fait aussi partie. Le consul général de France à Québec prend passage à bord jusqu'à la Pointe au Père, fort heureux de faire cette traversée à bord d'un bateau français.

Nous allons rallier les bancs en passant au nord d'Anticosti, puis en prenant par le détroit de Belle-Ile, qui sépare Terre-Neuve du Labrador.

Dès que nous avons doublé Anticosti, le vent se lève, et *L'Aventure* s'ébroue un peu. Il y a des visages pâles à bord. Trois semaines de navigation fluviale ont détruit l'amarrinage. Cela reviendra vite.

SAINT-PIERRE ET MIQUELON

SAINT-JEAN DE TERRE-NEUVE

L'équipage de *L'Aventure* aime beaucoup Saint-Pierre. C'est un fait, Pourtant, cette petite ville ne semble rien avoir de séduisant.

Le territoire de Saint-Pierre et Miquelon est un groupe d'îles. La plus grande, Miquelon, est constituée en réalité par deux îles reliées par un isthme de sable. Saint-Pierre est tout petit, quelques kilomètres à peine, mais son port abrité par l'île aux Marins, est plus praticable.

Il y a là quelques milliers de Français, qui ont connu la prospérité au temps de la prohibition américaine et des goélettes.

Maintenant, ils végètent, en attendant des jours meilleurs.

La ville est constituée par quelques rares maisons de pierre, et beaucoup de maisons de bois, mais ne nous y fions pas : elles sont confortables. Les chaudières américaines de chauffage central y entretiennent une douce température et elles résistent aux rigueurs du climat. On y entre par un sas, que l'on appelle tambour.

Les tambours passent pour être le refuge des amoureux.

Evidemment, il ne saurait être question d'aller se promener dans la forêt : il n'y a pas d'arbres. Ou, plus exactement, il y en a quatre ou cinq, qui poussent dans de la « terre de France ».

Un vapeur, un jour, venant chercher des morues salées à Saint-Pierre, s'était lesté pour la traversée d'aller par de la terre, qui fut débarquée et pieusement entassée dans une petite combe abritée ; Les arbres ont daigné pousser là. Partout ailleurs, la végétation atteint péniblement et rarement deux mètres de haut.

C'est que le climat est très rude. Certaines années, la mer a été complètement prise autour de l'île pendant des mois. La banquise reliait Saint-Pierre à Terre-Neuve. La neige remplissait les rues.

Mais l'hiver 1950-1951 a été plus clément. C'est la première chose que le pilote m'a dite, en arrivant à bord.

– Ah ! commandant, nous avons eu un bel hiver.

Le bel hiver a été une collection de coups de vent et de brumes, bien entendu, mais il n'a presque pas neigé, et la mer n'a pas gelé dans le Barachois.

Le Barachois, c'est le port de Saint-Pierre. Ce vieux mot français, oublié chez nous, signifie port naturel.

On le rencontre partout à Terre-Neuve ; les cartes portent « Grand Barachois, Petit Barachois... » Ce terme se retrouve aussi à la Réunion, à la Martinique, mais, en France, il est tombé dans l'oubli.

Dans ce pays quasi polaire, les gens sont frileux. On entretient dans les maisons une température de vingt-cinq degrés, qui coupe la respiration aux nouveaux arrivants.

De quoi vit Saint-Pierre ? En partie de la pêche. A la saison de la morue, les pêcheurs sortent en doris à moteur dès le lever du jour et rentrent le soir. Un marin saint-pierrais a pour principe de ne pas passer la nuit dehors. On trouve aussi de fort beaux maquereaux, des capelans et une foule d'autres poissons.

Mais, surtout, les homards abondent. Il est curieux de constater qu'on ne les pêche pas. Les habitants n'aiment pas cela et nous avons eu beaucoup de mal à en acheter. Il est vrai que les Saint-Pierrais ont des goûts bien arrêtés. On trouve en abondance dans le port des poissons dorés, plein d'épines et qu'on désigne ici sous le nom de crapauds. On peut en faire une soupe de poisson délectable. Mais jamais, au grand jamais, un Saint-Pierrais ne consentirait à en manger. Un fonctionnaire métropolitain m'a confié qu'il n'en apportait jamais chez lui, de crainte de voir sa bonne s'enfuir, définitivement horrifiée.

Alors, on mange de la morue, ou de l'ânon. Quelquefois des truites. Il y a beaucoup de truites, non à Saint-Pierre même, mais dans la partie sud de l'île de Miquelon que l'on appelle Langlade.

SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Mes officiers ont voulu y exercer leurs talents et, accompagnés de deux pêcheurs du pays, ont monté une expédition. Ils sont revenus avec trente-quatre truites, à mon grand étonnement, reconnaissant d'ailleurs très honnêtement que leur deux guides étaient pour beaucoup dans ce tableau.

Langlade a encore un attrait particulier. Il s'y trouve une grande baie, presque complètement fermée, et parsemée d'îles basses et sablonneuses. Cette baie est fréquentée par les phoques qui viennent y mettre bas. On les chasse, bien sûr, mais il reviennent.

Dès que les chasseurs s'approchent, les phoques plongent, abandonnant leurs petits. Ceux-ci ne sont pas du tout farouches et suivent les embarcations quand elles s'en vont. Ce n'est que l'expérience qui leur apprend à craindre les hommes.

Les parlementaires de Saint-Pierre essaient de redonner de l'activité à la pêche. C'est qu'en effet, actuellement, le territoire vit surtout de subventions, et le maintien de cette petite colonie, loin de chez nous, coûte cher aux contribuables.

Or, il s'y trouve un fort beau frigorifique, qui n'est malheureusement pas exploité. On a décidé de le réparer et de le mettre en fonction, pour y stocker du poisson frigorifié.

Mais il faut que les pêcheurs saint-pierrais le prennent, ce poisson. La pêche artisanale à laquelle ils se livrent actuellement ne suffit pas. Il faut acheter un chalutier et l'armer. Si cette expérience réussit, on développera le programme et Saint-Pierre renaîtra.

J'en serais heureux ; la population est sympathique, affable, parle un français sans accent, et manifeste un attachement constant aux coutumes et aux traditions de la mère patrie.

Elle a du mérite, car la colonie a subi des vicissitudes répétées.

En 1713, les Anglais s'emparaient de l'île et en expulsaient la population qui revenait en 1763.

En 1778, les Anglais reprennent l'île. Les habitants sont expulsés. Saint-Pierre est rasée.

En 1783, les habitants reviennent et reconstruisent.

En 1793, la flotte anglaise prend et détruit Saint-Pierre. Tous les habitants, sauf trois familles, sont expulsés.

En 1802, retour de l'île à la France.

En 1803, les Anglais reprennent l'île. Les colons s'en vont.

En 1816, 150 familles reviennent et rebâtissent Saint-Pierre.

Cette énumération montre quelle ténacité anime les Saint-Pierrais. Ils sont reliés à la France par des services irréguliers. L'avion ne peut se poser que quand il fait clair et le seul lien régulier avec le monde est le *Miquelon*, bâtiment de la flotte administrative de l'île, qui se rend périodiquement à Halifax.

Cependant, les habitants semblent heureux. La population s'accroît avec régularité. Il faut dire que tout le monde s'y met et que les filles n'attendent pas toujours d'être en puissance de mari pour participer à cet effort. Il est courant d'entendre affirmer que c'est le passage de *L'Aventure* qui en est cause.

Ce serait flatteur, si ce n'était parfois chronologiquement invraisemblable. Mais puisque cette explication assure la paix de l'île, pourquoi protester ?

Il y a donc beaucoup d'enfants, à Saint-Pierre, presque autant que de chiens.

Ceux-ci sont des terre-neuve, grands chiens noirs placides et doux. Quand ils sont couchés en travers d'une porte, on marche dessus pour entrer ; il ne daignent pas bouger.

Quand on demande aux Saint-Pierrais si leurs chiens sont bons pour la garde, ils répondent :

– Les chiens ? Ils lèchent les mains des cambrioleurs.

Mais c'est à l'eau qu'il faut les voir. Ils se baignent par plaisir dans de l'eau à un ou deux degrés, et rapportent sur le rivage tout ce qui flotte. Leurs pieds palmés leur permettent d'avancer rapidement. On m'a affirmé qu'un officier de chalutier avait eu des ennuis avec un terre-neuve ramené en France. Il l'avait amené sur une plage ; le chien, voyant des baigneurs s'ébattre dans l'eau, s'élança, en prend un par le bras et entreprend de le ramener au rivage. Le sauvé malgré lui essaye de résister ; le chien sert un peu plu fort, décidé à accomplir ce qu'il estime être le devoir de sa race.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

On ne se dispute pas avec un chien qui pèse une cinquantaine de kilos. Le baigneur se laisse traîner sur le bord. Le chien repart aussitôt pour en sauver un deuxième.

Il a fallu l'éloigner de ces lieux : il serait mort à la tâche.

Bien entendu, chaque départ de *L'Aventure* pour la France est marqué par l'embarquement de quelques terre-neuve. Cette année, ils étaient cinq. On les avait parqués près de la pièce deux, mais, en passant les Açores, il a fallu leur mettre une grande baille d'eau : la chaleur les incommodait et ils devaient à tout moment se baigner.

Les chiens sont, avec les chats et les renards, les seuls animaux élevés dans l'île.

Oui, les renards sont élevés. Il faut dire que ce sont des renards argentés, cantonnés dans des ranchs, et traités avec un soin jaloux.

M. Gautier, qui fait autorité en la matière, nous a fait visiter son ranch, où il avait quelques magnifiques spécimens de renards « platine ».

Il nous a conté les difficultés qu'il avait eues au début de son exploitation.

Peu à peu, il les a surmontées et il est même parvenu à pervertir les renards. En effet, ceux-ci sont monogames (si j'ose m'exprimer ainsi, ne sachant pas comment on dit renarde en grec). Le renard s'attache à sa femelle et dédaigne toutes les autres. Par des artifices de cages communicantes, il est arrivé à organiser des ménages à trois, opération très satisfaisante, du point de vue financier.

Mais, même nés en captivité, et ayant toujours été au contact des hommes, ces bêtes restent d'abominables petites fauves, parfaitement indressables. Quand une mère meurt, c'est une chatte qui est employée comme nourrice. Mais il faut surveiller constamment ; un soir, les renardeaux têtent leur mère adoptive ; le lendemain matin, ils l'ont mangée !

Il faut surveiller ces bêtes constamment ; elles sont sujettes à toutes sortes de maladies, qu'il faut soigner préventivement, pilules, piqûres, etc.... Ce n'est pas commode ; on prend le renard par le cou, à l'aide d'une fourche de fer, et on lui tient ensuite, à pleine mains la gorge et les pattes de derrière. Ils ont la dent leste et acérée.

Nous sommes partis du ranch avec satisfaction ; ces animaux sentent horriblement mauvais et, si les éleveurs y sont habitués, nous ne le sommes pas.

L'Aventure s'est trouvée à Saint-Pierre pour la fête des marins et a, tout naturellement, participé à cet événement local. Nous aurions fait bénir notre doris avec ceux de l'île, mais, hélas ! il était brisé et nous n'avions pas le nouveau. Nous nous sommes bornés à assister à la messe, dans l'église pleine à craquer « de gens qui n'y viennent que ce jour-là », dit l'aumônier avec un peu d'amertume. Et, bien entendu, les marins étaient tous au bal, le soir. Ce bal est la grande attraction, et à bord, les hommes se demandent toujours « si on sera samedi soir à Saint-Pierre ». En réalité, même si l'on y est un autre jour, on organise un bal spécialement, et, le jour, n'ayant pas grande importance, il est toujours aussi couru.

– Elles sont si séduisantes que cela les Saint-Pierraises ? ai-je demandé un jour

– Comme ci, comme ça, commandant, mais elles parlent français, et pas charabia.

Je suppose qu'il faut traduire charabia par anglais, mais il est certain que les hommes peuvent ici bavarder à leur aise « et ne s'en privent pas.

Les Saint-Pierrais sont en effet assez communicatifs et ne manquent pas d'esprit. Ils ont baptisé une personnalité de l'île, qui marche un peu les pieds écartés : « Deux heures moins dix ».

Les Miquelonnais, au contraire, sont plus renfermés et les deux îles se fréquentent peu. Il y a excédent de garçons à Miquelon, excédent de filles à Saint-Pierre ; la compensation ne se fait pas. Qui pourrait expliquer cette sorte d'inimitié ?

Désolée, aride, perdue dans le froid et la brume, l'île de Saint-Pierre reste quand même un petit coin de France où l'on aime à faire escale.

*

* *

Saint-Jean est la plus vieille ville européenne d'Amérique.

SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Ce paradoxe apparent n'est pourtant que l'expression de la vérité. Terre-Neuve fut connue bien longtemps avant le continent et la ville de Saint-Jean, fondée et habitée par les Européens, est indiscutablement une ville d'Amérique.

En y regardant de près, Plaisance, dans la baie du même nom, sur la côte ouest de la péninsule d'Avalon, pourrait revendiquer le titre, Mais Plaisance a perdu sa splendeur passée du temps où ses habitants étaient français, et n'est plus qu'un gros bourg.

Evolution toute naturelle, il faut bien l'avouer, car Saint-Jean présente un avantage considérable : elle a un port fort bien abrité.

Un lac naturel, qui a un peu plus de deux kilomètres de long et un peu moins d'un kilomètre de large, constitue le port. Il est profond et de nombreux quais permettent l'accostage de grands bâtiments.

Le port communique avec la mer par un étroit goulet de quelques centaines de mètres. A l'endroit le moins large (bien nommé « les Narrows »), il y a à peine une centaine de mètres. Ce n'est certes pas très commode comme accès mais le port est à l'abri des houles de mauvais temps.

Il est même à l'abri de la brume. En général, on la voit s'accrocher aux collines qui bordent la passe, mais le port est clair et la ville est épargnée.

Elle avait autrefois, paraît-il, un aspect extraordinaire. L'artère principale, Water Street, était bordée de sécheries de morues et les trottoirs couraient sous les claies où séchait le poisson. Séchait... en s'égouttant sur les passants.

C'est fini : Water Street est bordée de boutiques fort bien approvisionnées, et la ville toute entière est prospère. Un détail fait tout de suite apprécier le niveau de cette prospérité. Il y a à Saint-Jean une automobile pour quatre habitants et il est plus difficile de se parquer, au centre de la ville, que rue Royale.

Bien entendu, la principale industrie tourne autour de la pêche à la morue. Séchage, vente de sel, déchargement, rechargement, armement de goélettes, approvisionnement et réparation de bâtiments, il y a là de quoi occuper toute une partie de la population.

Mais ce n'est pas la seule ressource de Terre-Neuve. On exploite du fer dans Belle Island (l'ancienne île de la Cloche, qu'il ne faut pas confondre avec Belle-Island, notre Belle-Ile), et j'ai vu dans la campagne une curieuse construction, que j'ai cru issue de l'imagination d'un architecte cubiste, mais qui est une usine de talc.

Un peu d'élevage enrichit aussi l'île, et les couvertures en laine de mouton de Terre-Neuve ont une renommée qui n'est pas usurpée.

Le revers de la médaille, c'est que les habitants de Terre-Neuve sont très à leur aise et qu'il est très difficile de s'y faire servir..

Mme Bonnavé, la femme du consul de France, me racontait ses malheurs domestiques et disait avec quelle difficulté elle arrivait à embaucher des filles de la campagne, mal dégrossies, ou de la ville, guère plus débrouillardes, qui, malgré cela, étaient très exigeantes ; il devait y avoir un poste de radio dans leur chambre et, pour un peu, elles auraient voulu un téléphone personnel.

– Et pas très fines. Un jour, me dit-elle, j'ai trouvé ma bonne qui se confectionnait une tartine avec une épaisse couche de margarine.

« – Pourquoi ne prenez-vous pas de beurre ? lui ai-je demandé.

« – Oh ! madame, je ne l'aime pas. Je trouve que cela a le goût de cette chose que l'on fait à la campagne avec le lait des vaches.

« Je l'ai regardée, elle ne plaisantait pas.

L'Aventure est toujours bien accueillie à Saint-Jean. C'est une habituée qui vient là depuis des années et qui est toujours l'hôte de la Marine canadienne.

On nous épargne les formalités de la douane, de l'immigration, et de la Mounted Police

Les chalutiers qui font escale à Saint-Jean doivent fournir des papiers innombrables, la liste d'équipage en je ne sais combien d'exemplaires, à refournir s'ils reviennent deux jours après. Pauvres capitaines, qui n'ont pas de machine à écrire !

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Il paraît d'ailleurs que la Mounted Police a les fichiers les plus complets qui soient. Qui l'eût cru ? La fameuse Polie Montée, les vestes rouges, les héros du Grand Nord, dont les exploits individuels et collectifs ont rempli des pages et des pages de romans d'aventures, la voilà dans un rôle de gratte-papier bien décevant. Eh ! oui, c'est encore une face de cette fameuse police qui en a bien d'autres : les bateaux qui patrouillent autour des côtes sont armés par elle, comme certains avions de police.

Mais *L'Aventure* n'a jamais eu maille à partir avec elle, grâce à Dieu. Grâce aussi sans doute au consul, M. Bonnave, qui connaît tout le monde à Saint-Jean et a la sympathie de chacun.

Son amabilité pourrait suffire à la gagner, mais il a un autre titre. On pêche beaucoup la truite dans l'île de Terre-Neuve. On en pêche tellement que c'est banal. Il a fallu augmenter la difficulté en se limitant à une seule espèce, la truite arc-en-ciel. Un club très fermé, au bord d'un lac, groupe toutes les personnalités de Saint-Jean pour se livrer à ce sport.

M ; Bonnave a, sur la cheminée de son bureau, le trophée attribué au champion et qui consacre ses talents. C'est cela qui lui vaut l'admiration de tous ; il pourrait être le diplomate le plus connu des deux hémisphères que cet honneur ne serait que peu de chose à côté du titre de champion de la pêche à la truite arc-en-ciel ;

Son bonheur serait parfait si les chalutiers ne venaient pas le troubler. Quand un de nos pêcheurs rentre à Saint-Jean, c'est qu'il y a quelque chose qui ne va pas, un malade, un incident, une avarie. Tout naturellement, c'est le consul qui doit s'en occuper, et le voilà plongé dans des problèmes techniques maritimes pour lesquels il n'a pas fait d'apprentissage.

L'Aventure, par contre, ne lui pose aucun problème ; elle se borne à lui demander de l'argent, mais notre commissaire connaît son affaire et c'est vite réglé. Pas d'histoires. Il regrette seulement que nous ne venions pas plus souvent.

– Nous aussi, monsieur le consul, mais, voyez-vous, notre place est sur les bancs, et le temps passé ici, l'agrément de votre compagnie mis à part, est du temps perdu.

Au mois de juillet, quand les goélettes portugaises entrent dans le port pour faire leur plein de sel et d'appâts, avant de remonter au Groenland, l'animation est étonnante. Les bateaux sont groupés par quatre, par six, et les hauts mâts hérissent le port.

Aux temps héroïques de la pêche aux lignes, quand une centaine de voiliers français venaient en plus s'ajouter à cette flottille, ce devait être splendide.

Il n'y en a plus ; les grands cargos de Liverpool ont pris leur place, mais la morue garde quand même son importance dans le commerce de la ville et Saint-Jean de Terre-Neuve reste la ville type des morutiers.

GROENLAND

GROENLAND

Pendant quatre mois, les anciens du bord nous ont répété :

– Quand on sera au Groenland...

A les entendre, c'est l'idéal. Le ciel est toujours bleu, il n'y a pas de brume ; pour un peu, ce serait du tourisme pur, sans aucun souci.

On verra bien. Nous partons aujourd'hui, 12 août, de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Brume épaisse pour commencer. L'enseigne de vaisseau Nester, embarqué l'avant-veille et arrivant tout droit de France, nous regarde avec effarement foncer dans les « Narrows », la passe de Saint-Jean, qui mérite bien son nom ; Cent mètres de large à peine. Or, on ne voit ni un bord ni l'autre.

Heureusement, ce n'est pas long, et nous voici dehors ; nous faisons route pour nous écarter de la côte.

13 août. Brume épaisse ; route au nord ; le ministère m'a laissé libre des dates de nos escales au Groenland. Elles sont au nombre de trois : Ivigtut, Godhavn et Holstenborg.

Je décide de commencer par la plus au nord, Godhavn, et de redescendre en visitant les bancs où sont nos pêcheurs.

Le destin des programmes bien bâtis est souvent troublé. A la nuit tombante, un télégramme arrive :

Il est possible que vous ayez à rapatrier, dans la baie de Disko, la mission Paul-Émile Victor. Gardez donc l'escale de Godhavn pour la fin de votre séjour au Groenland. »

Godhavn est juste à l'entrée de la baie de Disko.

Mais comment donc ! Rien de plus facile ! Il suffit de lire le programme à l'envers.

– Route sur Ivigtut. Prévenir le gouverneur danois que nous y serons le 16 août.

14 août, au matin.

Plus de brume. Le vent l'a chassée ; le vent qui s'est levé du nord-ouest et qui souffle à 35 nœuds. La mer se creuse.

A 9 h. 45, on me prévient que le doris « en a pris un coup ».

Mis à la cape, à 6 nœuds. Il faut absolument sauver cette embarcation ; nous en aurons besoin pendant tout notre séjour au Groenland et il n'est pas possible d'y trouver un autre à acheter.

Le quartier-maître charpentier Kersaudy est allé palper le blessé avec des gestes précis de chirurgien.

– On peut le réparer à bord.

Tant mieux, mais on tiendra la cape tant que le temps ne sera pas maniable.

14 heures ; il l'est. Devant la menace, le vent est tombé. L'optimisme renaît ; on remet en route. On fait même un sondage hydrologique.

Dimanche¹⁷ 15 août. Beau temps, un peu couvert. C'est l'Assomption. Messe à bord. Cinéma l'après-midi.

16 août. Dès le matin, brume épaisse. Je rage :

– Et alors ? je croyais qu'il n'y avait pas de brume au Groenland ?

Les officiers de l'an dernier sont piteux. Ils ont l'impression d'être personnellement responsables.

Et, comble de joie, voici les icebergs. On n'en avait pas vu un seul ; maintenant, nous passons tout près. Le journal dit :

« Passé à 1.500 yards de trois gros bergs, sans les voir. Beaucoup de glaces. »

Et nous voilà devant Ivigtut, ou plus exactement devant l'entrée du fjord qui y conduit.

¹⁷ **Note du copieur :** Eh non ! le 15 août 1951 était un jour férié, mais pas un dimanche, c'était un mercredi.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Comme les cartes sont douteuses, je stoppe à 2 milles dans le sud d'une île (et d'ailleurs à 2 milles dans le nord d'une autre). C'est là que devrait être le pilote.

Pas de pilote.

Nous entendons la sirène d'un navire qui sort du fjord, passe au sud de nous et s'éloigne.

Dix minutes s'écoulent. Tout à coup, on aperçoit le pic de l'île nord, enneigé, qui sort au-dessus de la brume.

– C'est bien Umanak, me dit Denis.

Nous savons où nous sommes, mais de là à faire deux heures de route dans le fjord, par temps de brume et sans pilote... Non, je fais demi-tour et je vais aller au large attendre un temps meilleur.

A ce moment précis, la brume s'effiloche et, entre les lambeaux qui traînent à fleur d'eau, apparaît Umanak tout entière, puis l'île sud, puis l'entrée du fjord.

On les aperçoit un instant ; ils disparaissent, reviennent. Tant pis, je vais m'avancer de 2 ou 3 milles pour voir ce qu'il y a derrière.

Un quart d'heure après, nous sortons des bouchons de brume.

Le spectacle est magnifique. Le mont Kugnat, de 3.000 mètres de haut, se dresse à notre gauche ; sa cime couverte de neige étincelle au soleil. Les bords du fjord descendent à pic dans la mer. Les flancs, ou du moins leur partie basse, libre de neige, sont couverts d'herbe rare et rase, mais verte. C'est donc vrai que Groenland veut dire la terre verte !

Dans le fjord, des petits bergs et des growlers, c'est-à-dire des glaçons rongés par l'eau, dérivent doucement.

Les anciens du bord se rengorgent : le Groenland est splendide.

Voici une embarcation qui arrive vers nous. C'est le pilote, Danois jeune et solide, qui nous conduit jusqu'au port.

Ivigut est un village danois ou, plus exactement, une mine de cryolithe. Les chimistes connaissent bien ce minerai ; c'est un fluorure double qui sert de catalyseur et de fondant pour la fabrication de l'aluminium. Il est même indispensable pour cette fabrication, tout au moins pour la démarrer.

Si l'on pense, en plus, que le gisement d'Ivigut est unique au monde, on devine son importance. Il n'y a pourtant que 70 à 80 ouvriers en tout, fortement mécanisés.

La mine elle-même est un immense cylindre qui, à vue, a deux cent mètres de diamètre et soixante de profondeur. Le bord est à trente mètres à peine de la mer, mais cette immense puits paraît étanche. On y accède par un tunnel en pente.

Au fond, les pelles mécaniques et les bulldozers travaillent sans relâche.

En été, les ouvriers travaillent de 6 heures du matin à 6 heures du soir, avec une pause d'une heure et demie pour déjeuner. L'hiver, le travail est limité par le jour.

La ville est constituée par la mine, les engins de manutention, les bâtiments d'administration, les maisons du personnel, et le mess.

Il n'y a pas un seul magasin, puisque tout est à la mine. Les ouvriers et leur famille sont nourris au mess à midi ; ils y trouvent le soir des repas à emporter. Nous avons été invités à y déjeuner. Les tables sont somptueusement garnies de mets excellents très variés, très bien préparés.

La caractéristique de cette ville, c'est qu'il ne s'y trouve que des adultes et de très jeunes enfants : les grands sont à l'école au Danemark. Les ouvriers sont extrêmement bien payés et font, tous les dix-huit mois, de longs séjours en Europe. Il faut cela pour supporter la solitude.

Les maisons sont confortables, très coquettes mêmes. Presque tous les salons, ont, comme annexe, une serre de plain-pied où, par réaction contre le climat, on fait pousser des plantes tropicales. Nous constaterons que c'est une habitude généralisée des Danois habitant le Groenland.

Tout cela appartient à la mine. La cryolithe paye bien puisqu'elle se vend un dollar le kilo.

GROENLAND

On extrait pour 20 milliards de francs par an environ de ce précieux produit et, pendant la guerre, le Groenland, séparé du Danemark occupé, a pu vivre seul de sa pêche et de sa cryolithe.

Le directeur de la mine, M. Juhl, qui est en même temps kolonibestyrrer, c'est-à-dire gouverneur, me raconte toutes ces histoires.

Il me parle avec une tristesse qui n'est pas feinte de l'accident qui vient d'arriver à l'expédition Paul-Émile Victor. Alors qu'elle faisait route vers le point d'embarquement, un véhicule est tombé dans une crevasse. Deux morts, un Français et un Danois.

Le directeur connaissait les membres de la mission et cette tragédie semble l'affecter beaucoup.

Le lendemain, le capitaine de frégate Edvars, commandant de la base danoise, m'emmène, en jeep, visiter des essais d'exploration géologique dans les environs.

La route n'est qu'une piste, ravinée par les eaux, et le trajet est de nature à «donner le mal de mer à un cheval mécanique », comme dit la formule consacrée.

Là-haut, il me montre du minerai de fer, à fleur de terre. On n'exploite pas, parce qu'il n'y a qu'un million de tonnes et, pour le moment, ce ne serait pas rentable. Dans un rayon d'un kilomètre, on trouve cinquante espèces différentes de pierres ou de minerais. Un paradis pour les géologues ; ils s'en donnent d'ailleurs à cœur joie et il y a toujours des missions au travail : on essaie de repérer un autre filon de cryolithe.

Pour ma part, je voudrais trouver un caillou sensationnel. Dès l'âge de deux ans, mon fils a montré un amour ardent pour les minéraux ; il les collectionne avec passion et je suis sûr que ses trois ans et demi seront bien fêtés si je lui apporte un nouvel élément.

Facile à trouver, d'ailleurs ; j'en apporte un gros comme le poing et qui remplit toutes les conditions. C'est un morceau de cryolithe, plein d'impuretés : des cristaux de galène, de sulfure de fer, etc. ... Tout cela étincelle de facettes et d'arêtes vives.

Les officiers de la base danoise nous accueillent avec beaucoup d'amabilité ; ils viennent de s'installer et envisagent avec sérénité de passer l'hiver là ; il y a des pistes de ski merveilleuses et, quand le fjord est pris, on y patine.

Au cocktail donné à bord, nous nous apercevons cependant qu'il manque quelque chose aux habitants de cette ville sans commerçants : ils jettent des yeux d'envie sur nos bananes et nos oranges. Ils ont des fruits de chez eux, mais rien des tropiques. Ceux que nous donnons aux enfants disparaissent avec vélocité.

Que voulez-vous que nous fassions ? Nous nous passerons de fruits pendant les trois semaines à venir et nous laissons notre stock à Ivigtut.

18 août. Appareillage pour le Hellefiske. Nous devons y trouver, si nos renseignements sont exacts, cinq chalutiers, dont le *Duguay-Trouin*. L'aumônier veut aller sur ce bateau, dont le second a été emporté par une lame, en venant de France. C'était le cousin du capitaine, ils étaient du même âge. Le Père Laloux va essayer de remonter le moral de ces hommes.

Beaucoup de glaces dehors, mais le temps est clair. En passant sur le banc Fyllas, nous voyons trois chalutiers français ; la pêche est bonne, mais au prix de dégâts dans les filets.

Nous sommes reçus avec enthousiasme ; ils n'avaient plus de tabac. On passe le courrier.

– Les autres sont plus au nord, disent-ils.

Nous continuons et, effectivement, nous tombons sur un paquet de bâtiments en pêche, 50 milles plus au nord.

C'est le banc banane, dont le nom ne figure sur aucune carte, mais que tous les pêcheurs désignent ainsi à cause de sa forme.

Beaucoup de travail pour le médecin : des plaies, des panaris. Des bateaux reviennent de France et le mois de repos a « attendri les mains », disent les capitaines.

En réalité, quand on les serre, ces mains, on a l'impression d'étreindre une ceinture de cuir racorni.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

L'aumônier embarque sur le *Duguay-Trouin*. Nous continuons vers le Hellefiske où nous arrivons le 21 août ; nous avons passé » le cercle arctique, en observant les traditions.

22 août, toujours sur le Grand Hellefiske. Nous rencontrons le *Saturnia*, dernier-né de la flotte morutière française. C'est la première fois que nous le voyons, mais nous connaissons tout le monde. Il a été armé par les rescapés du *Ginette-le-Borgne*. Je vais à bord voir Emile Friboulet.

Dès le début, il me confie ses malheurs. Il a un radar, mais il est en panne ! L'officier détecteur de *L'Aventure* le répare en une heure, suivi comme de son ombre par le radio du *Saturnia*, qui a la charge de cet appareil, nouveau pour lui, et veut s'instruire.

On fait un trait pendant que nous sommes à bord ; huit pales, d'où l'on déduit, tout naturellement, que nous portons la chance au bateau visité.

Dans la journée, nous voyons encore trois chalutiers, puis nous faisons un grand tour près des voiliers portugais et du *Gil-Eannes*.

Le temps fraîchit dans la soirée.

23 août, Route sur Holstenborg.

A peine avons-nous fait 10 milles que nous recevons un message du *Saturnia* : « Un homme malade. Craignons appendicite. »

Demi-tour.

Nous prenons le malade, en même temps qu'un blessé du *Vikings*, et reprenons la route d'Holstenborg.

L'entrée n'est pas facile. Nous ne manquons pourtant pas de cartes ; nous en avons des françaises, des danoises, des américaines, et même une anglaise. Ce serait parfait... si elles étaient d'accord entre elles, mais elles diffèrent sensiblement.

La passe d'entrée est assez étroite ; il faut passer tout près d'un caillou visible, mais impressionnant, ce qui nous met à trois cents mètres d'un autre, immergé, celui-là. Dès que nous avons passé le fameux caillou, je viens sur la droite, où le parcours est sain, d'après la carte.

En arrivant, j'apprendrai que c'est précisément à l'endroit où nous venons de passer que se trouvent plusieurs récifs à fleur d'eau, découverts l'année précédente, et pas encore portés sur la carte.

J'en ai froid dans le dos, rétrospectivement.

En entrant, on voit bien deux petits feux, montés sur des pylônes jaunes, se détachant sur les roches, mais nous évitons avec soin de nous mettre dans leur alignement.

D'après la carte française, en effet, ces feux nous font passer sur une rocher immergé dont je parlais tout à l'heure.

D'après la carte danoise, par contre, cela nous mettrait en plein sur la terre.

En réalité, nous le saurons le lendemain, c'est cet alignement qui représente la route sûre et ce sont les cartes qui sont fausses.

Ne jetons pas la pierres au géographes qui les ont établies ; La côte groenlandaise est bordée de montagnes descendant presque à pic vers la mer, mais flanquées d'une foule de petits pics qui constituent des rochers, dont les uns sont visibles, les autres pas.

Cette foule de dangers hérissent littéralement la mer ; ils laissent entre eux des passages connus des seuls navigateurs côtiers, mais le gouvernement danois a entrepris de faire dresser une carte, avec la précision que permettent tous les procédés modernes.

Quand elle sera faite, nous pourrons, avec joie, jeter au feu celles dont nous disposons maintenant, et où la position géographique d'une île varie de 8 milles suivant la nationalité du cartographe.

Holstenborg est presque une grande ville : il y a une bonne centaine de Danois et deux fois plus d'Esquimaux. La grande industrie était la mise en conserve des crevettes. Des crevettes roses, magnifiques, foisonnaient dans eaux voisines.

Depuis deux ans, plus rien ; elles sont parties. Dieu sait où. Depuis, la ville vit dans le marasme... et dans l'espoir qu'elles reviendront.

GROENLAND

Je vais rendre visite au gouverneur et suis salué d'une salve d'honneur des trois pierriers disposés à cet effet près de la côte.

La maison du gouverneur présente une particularité remarquable. Pour y entrer, on passe sous une arche faite de deux côtes de baleine. C'est pourtant vrai, que cette région a été autrefois très fréquentée par les baleiniers français.

Nous prenons très vite contact avec les notabilités et nous instruisons beaucoup. Nous apprenons que, contrairement à ce que disent les Instructions maritimes, il y a un hôpital d'une vingtaine de lits, avec une infirmière diplômée danoise et un chirurgien.

Celui-ci, le docteur Bjerregard, deviendra vite un ami de *L'Aventure* et opérera à bord quelques jours après.

Il y a même une équipe de football. La nôtre se prépare avec confiance à un match sans difficulté et se fait battre, 4 à 1 par de solides gaillards bien entraînés. Retour un peu piteux de nos sportifs.

Le chirurgien nous invite à passer la soirée chez lui ; la nurse danoise s'y trouve avec sa fille adoptive, une petite Esquimaude orpheline, à qui elle a attribué le prénom de Bénédicte, qui détonne avec son type racial.

Le maître de maison nous conte sa vie. C'est un fonctionnaire du gouvernement danois. Il a la charge d'un immense district. Or, il n'y a pas la moindre route. Mais tous les villages sont au bord de l'eau, puisque la pêche est la seule industrie.

L'été, c'est très facile ; il fait ses tournées en vedette. Mais l'hiver ? Il n'y a alors que le traîneau à chiens. Il part seul, en traîneau, glissant sur les bords gelés des fjords (les alpinistes diraient la rimaye), quand cela est possible, sinon marchant en crabe, à flanc de coteau.

La tournée moyenne dure, dans le nord, 15 jours au cours desquels il parcourt 600 kilomètres, couchant dans les villages esquimaux et confiant sa vie à l'endurance des chiens.

– Ici à Holstenborg, c'est beaucoup plus facile, la tournée ne fait que 150 kilomètres.

« Ne fait que ... » J'admire le courage tranquille de cet homme paisible et solide, qui semble n'avoir pas plus de nerfs que son éternel cigare.

– Est-ce efficace, au moins ?

Il est sceptique ; il apporte des médicaments, donne des conseils, mais, comme il ne repasse que trois après, se sauve qui peut !

Le docteur Bjerregard nous propose de nous emmener le lendemain voir un village esquimaux, en vedette ; nous acceptons avec enthousiasme.

Ayant appris que l'on pouvait faire de l'eau, on lève le même jour avec joie le rationnement qui avait été établi depuis le départ de Saint-Jean et l'on remplit les caisses.

La promenade en vedette n'est pas favorisée par le temps gris et maussade, mais la visite du village esquimaux est fort intéressante. En revenant, la vedette passe en plein sur les terres, s'il faut en croire la carte ; celle-ci en effet porte une île, là où il y en a deux séparées par un chenal.

Le 25 août, nous retournons sur les bancs ; nous croisons le *Capitaine-Pleven* qui, à 4 milles de terre, descend à toute vitesse vers le sud.

J'en déduis que la pêche, qui avait bien donné jusque-là, un peu plus nord, doit mollir un peu. Comment en serait-il autrement ? A la jumelle, on voit quarante-huit bateaux autour de nous.

Pendant deux jours, nous continuons nos visites ; notre médecin a du travail ; l'infirmier abrite huit malades et nous devons retourner à Holstenborg pour opérer un pêcheur qui a le doigt écrasé.

En sortant de Holstenborg, nous trouvons, juste devant la sortie, cinq chalutiers français qui ont repéré un bon coin et se gardent de parler ; Nous embarquons encore « une jaunisse ». Heureusement, nous pouvons, une heure après, débarquer deux pêcheurs guéris.

Le 28 août, dans l'après-midi, personne n'a plus besoin de nous ; on fait le concours de pêche.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le lendemain, ayant vingt-quatre à perdre, nous entrons dans la baie de Disko, au lever du jour, à quatre heures et demie du matin.

Je crois qu'ici un petit cours sur le Groenland s'impose, même si c'est une répétition.

Le Groenland n'existe pas. Cet immense triangle, pointe en bas, dessiné sur les cartes, est un leurre. En réalité, il y a deux chaînes de montagne abruptes, qui sont les côtes. Comme il neige souvent, l'intervalle entre les deux chaînes s'est rempli de neige, puis de glace ; il y en a une bonne couche, 3.000 mètres d'épaisseur.

C'est cela qui constitue la calotte glaciaire que les techniciens appellent l'inlandsis, c'est-à-dire la glace qui est à l'intérieur des terres.

L'expédition Paul-Émile Victor s'est installée au milieu de cette calotte et ses techniciens s'y livrent à leurs occupations : météorologie, magnétisme, etc. ... Ils viennent de terminer leurs travaux et font route pour regagner la côte.

La veille de notre départ de Godhavn, nous recevons d'eux un message.

« Nous sommes en vue de terre. »

Exactement comme s'ils étaient en mer. Et, de fait, c'est bien cela, un océan de glace, perché à 3.000 mètres d'altitude.

Et difficile d'accès, en plus. En effet les montagnes sont séparées par des vallées. Si ces vallées sont immergées, elle deviennent des fjords ; si elles sont au-dessus du niveau de la mer, ce sont des glaciers par où la calotte glaciaire vide lentement son trop-plein dans la mer.

Lentement n'est pas le mot ; en réalité, ils avancent à plusieurs dizaines de mètres par jour. Comme ils ont parfois 800 mètres de hauteur, en passant sur les ressauts du fond des vallées ils se brisent en séracs hauts de plus de 100 mètres, parfaitement infranchissables.

Aussi l'expédition a-t-elle eu du mal à atteindre la partie relativement plane et lisse du haut du glacier. Il a fallu trouver une montagne s'avancant comme un soc de charrue dans le haut de l'inlandsis, la gravir, et arriver ainsi de plain-pied sur la glace.

Cette montagne devait elle-même être praticable pour les engins motorisés. On a eu bien du mal à trouver l'oiseau rare. En fin de compte, c'est la crête qui forme la rive gauche du glacier Eqip Sermia, au fond de l'Ata fjord, qui a été choisie.

Des camps ont été établis, un en bas, l'autre à mi-hauteur, le troisième en haut.

Nous allons aller voir cela ; le ministère nous a bien précisé que nous n'aurions pas à ramener l'expédition, mais une reconnaissance de plus au fond du fjord aidera à la mieux connaître, si une autre mission doit y retourner.

La baie de Disko est immense. Elle a 50 milles de diamètre et est presque entièrement entourée de montagnes. Des glaciers gigantesques y déversent sans cesse des icebergs monumentaux, qui dérivent lentement vers le large. Les uns sont presque cubiques, d'autres ressemblent à des clochers élancés ; en voici un qui forme un fort bel arc de triomphe.

Le ciel est gris, taché par endroits d'une lueur blafarde qui est le reflet des glaciers sur les nuages et que les spécialistes appellent l'ice-blink.

Nous zigzaguons entre les icebergs pour arriver enfin à l'arrivée de l'Ata fjord. Il reste trente milles à parcourir. La carte est pleine de sondes à l'encre rouge, relevées par *L'Aventure* les deux années précédentes.

Le milieu du fjord est profond, nous pouvons le suivre.

Qu'est-ce que ce rocher ? Au beau milieu du chenal, il se dresse tout noir, menaçant ; Nous le contournerons prudemment. De près, on reconnaît un petit glaçon, recouvert de pierres et de terre ; ce n'est pas un écueil poussé depuis l'an dernier..

Au fur et à mesure que nous avançons vers le fond du fjord, les glaces sont de plus en plus rapprochées ; on arrive tout de même à se faufiler entre elles. On voit maintenant le glacier Eqip Sermia.

GROENLAND

Plus au nord, un autre glacier ; l'an dernier, on l'avait classé comme « mort », ne débitant plus de glaces et reculant même. Cette année, il est nettement ressuscité. Il a même avancé d'un bon kilomètre !

Au fond du fjord, à un ou deux milles du front du glacier, se trouve une petite île. Il est recommandé de passer au nord. Seulement, au nord de l'île, les glaces barrent le passage. Passons donc au sud.

Nous voici à quatre cents mètres de terre. Là, derrière cette pointe, est Port-Victor, station numéro un de l'expédition.

Soixante mètres de fond ; nous allons mouiller. Nous dévions doucement la chaîne, tout en avançant encore un peu.

Soixante-dix mètres, l'ancre ne touche pas. Quarante-vingt dix, cent. Enfin, l'ancre croche. Le fond est ondulé dans ce pays.

Mais nous sommes dans une position trop inconfortable pour y rester longtemps. Je renonce à envoyer quelqu'un à terre et nous avalons péniblement nos cent mètres de chaîne.

Nous nous évitons pour repartir : plus de fjord ! Les glaces se sont refermées derrière nous. Pourtant, il faut passer et sans cogner fort, car la coque de *L'Aventure* n'a pas la robustesse de celle du *Charcot*.

L'officier de quart a pour mission d'éviter les gros morceaux ; il n'a le droit de manœuvrer que la barre. Je me tiens sur l'aileron bâbord et je surveille l'hélice de ce bord.

Dès qu'un morceau s'approche de la coque, à l'arrière :

– Bâbord, stop.

Quand il est nettement dépassé :

– Bâbord, avant demi.

Denis se livre à tribord au même jeu.

Il ne faut pas qu'un choc contre la glace de l'hélice en marche la mette « en chou-fleur ». Nous serions dans de beaux draps.

Après une demi-heure de ce jeu, voici l'eau à peu près libre. Quelques émotions encore ; le fond qui, de trois cents mètres remonte brusquement à vingt, puis redescend aussi vite.

Là-bas, un fort joli glaçon : 8 mètres de long, 5 de large, 1 mètre au-dessus de l'eau, environ. Mais il est rongé comme une éponge et irisé de jolis reflets bleus. Nous passons tout près. Quand la vague de sillage l'atteint, il s'effrite littéralement avec un fracas de vaisselle brisée. Il n'en reste pas un morceau gros comme la tête.

Près du petit village esquimau d'Ata, nous stoppons pour regarder les kayacs.

Un dernier regard à Eqip Sermia qui dresse ses 1.500 mètres d'altitude au fond du fjord et un tournant nous masque tout : la baie de Disko est à nouveau devant nous.

Nous faisons route cette fois au nord de la baie ; il semble qu'il y ait encore plus d'icebergs que ce matin. Nous passons tout près d'un échantillon magnifique qui se retourne très lentement, en grognant comme un ours monstrueux.

Décidément, trop de glaces. Je comptais rester stoppé pour la nuit, mais ces voisins sont un peu impressionnants, d'autant plus que le vent se lève.

J'augmente de vitesse pour arriver à Godhavn avant la nuit et rester à l'abri dans la petite baie bien fermée.

Nous croisons, avant d'entrer, quelques phoques qui, suivant leur coutume, nagent la tête hors de l'eau. Avec leur tête raide et leurs moustaches tombantes, ils ont l'air de caricatures de baigneurs 1900.

9 heures et quart du soir. Nous voici à Godhavn. La baie est vraiment petite et nous changeons de mouillage pour aller vingt mètres plus loin. Vingt mètres, ce n'est rien, mais il vaut mieux que l'ancre soit exactement au milieu de la baie pour que, quel que soit le vent, l'arrière passe à distance respectable de la berge.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Le Kolonibestyrier vient à bord. Je lui montre le télégramme de l'expédition qui « voit la terre ». Il me dit qu'ils en ont encore pour trois ou quatre jours avant d'y arriver.

Nous sommes bien entendu invités à un cocktail chez lui ; les occasions de se distraire ne sont pas tellement nombreuses dans le nord du Groenland pour qu'on en laisse passer une.

La maison est pleine de tapisseries faites de morceaux d'étoffe cousus. Il y a un paradis terrestre d'allure très moderne, à côté d'une histoire du Groenland, à la fois naïve et fouillée, dans le style de la tapisserie de Bayeux. Je le dis à la maîtresse de maison, qui me fait une conférence sur notre fameuse tapisserie, dont elle connaît les moindres détails.

C'est elle qui est l'auteur de ces œuvres et elle a été élève des Beaux-Arts à Paris. Elle comprend parfaitement le français, ce qui ne l'a pas empêchée de nous laisser nous expliquer en anglais.

Elle prétend même que c'est à Paris qu'elle a appris à fumer le cigare ; je ne sais pas si c'est vrai, mais, à en juger par la consommation qu'elle en fait, elle a dû dépasser ses maîtres.

Le gouverneur nous parle de la chasse au ptarmigan. C'est le nom officiel de la perdrix des neiges. Cet oiseau est blanc en hiver, mais, l'été, est couvert d'un plumage bigarré.

Il paraît qu'il y en a des quantités au bord d'un torrent, à une demi-heure du rivage.

Dès le lendemain, nous nous mettons en route, armés de fusils et de munitions. Je ne sais pas comment le gouverneur compte les minutes, mais nous avons mis une bonne heure à gravir une pente escarpée avant de nous trouver, six cents mètres plus haut sur le plateau où coule le fameux torrent..

J'étais parti bravement, d'un pied léger, en portant mon fusil, mais cinq mois de mer ne constituent pas un excellent entraînement aux escalades et, au bout d'une demi-heure, j'exécutais un fort joli solo de soufflet de forge.

Nous sommes arrivés, bien entendu, en ordre dispersé, et il a bien fallu que nous nous regroupions ; si j'avais le fusil, Denis avait mes munitions. Il m'a tendu un chargeur en grand mystère, et m'a montré, à quinze mètres un magnifique ptarmigan qui picorait sans méfiance.

Occasion unique : j'épaule, je vise avec soin, j'attends que l'oiseau soit immobile et je tire.

La terre jaillit, un mètre plus loin que l'oiseau, qui ne s'envole même pas. Il se borne à sautiller à une vingtaine de mètres plus loin et reprend ses occupations.

Denis me regarde d'un œil de reproche ; tout confus, je lui passe le fusil. Il s'approche à quinze mètres, avec des précautions de Sioux, vise longtemps et tire.

Il fait s'envoler du même coup des cailloux, un peu trop loin, et le ptarmigan, qui a enfin compris que ces bruits pouvaient être malsains pour lui. Nous nous contemplons, consternés de notre maladresse ; il nous faudra bien encore dix minutes pour remarquer que la hausse est à 800 mètres ; s'être mis à deux officiers, chargés d'expérience, pour faire cette faute élémentaire !

En tout cas, il n'y aura pas de ptarmigan au menu. Notre consolation est que la vue de la baie de Disko, de notre plateau, est splendide. Les icebergs la tachent de points blancs et un spécimen gigantesque, à trente milles de là, dépasse les hauteurs des îles Kronprinzess.

Pendant ce temps, quelques officiers sont allés voir une station scientifique qui étudie le magnétisme terrestre. Nous sommes aux premières loges, car le pôle magnétique n'est pas loin.

Ils en reviennent fort étonnés ; la variation journalière de la déclinaison, c'est-à-dire de la position de l'aiguille aimantée, est de plusieurs degrés. Nos navigateurs d'autrefois, qui ne disposaient que de ce moyen pour se diriger, ont dû passer de vilains moments.

Le 31 août, à 15 heures, nous quittons Godhavn. Nous profitons du beau temps pour photographier *L'Aventure* près des icebergs de l'entrée.

Occasion fugitive. A 17 heures 30, nous sommes dans la brume.

Heureusement, elle ne dure pas et, dans les deux jours qui suivent nous visitons vingt chalutiers. Nous voulons en effet ramasser le courrier que nous déposerons à Saint-Jean de Terre-Neuve.

L'officier des pêches revient ravi d'une de ses visites. Il a recueilli trois bagues.

GROENLAND

Les offices de pêches des différentes nations s'inquiètent beaucoup des migrations de la morue. On capture donc de jeunes poissons que l'on bague. Ce nom est tout à fait symbolique. Il s'agit d'une pince fixée soit à l'ouïe, soit à la nageoire dorsale.

Quand on pêche une morue ainsi marquée, on relève avec soin le lieu et la date, la longueur du poisson et toutes les particularités intéressantes, et on envoie ces détails, avec la bague, à l'office des pêches intéressé. Bien entendu, la bonne volonté des pêcheurs est excitée par une prime.

Cette prime n'est pas très forte ; elle vient tard. Perrier préfère la payer de sa poche, quitte à la récupérer plus tard. Il est ainsi arrivé à recueillir huit ou dix bagues pendant la campagne. Il y en a des norvégiennes, des danoises, des anglaises, des islandaises, des russes, des canadiennes, etc....

Mais les pêcheurs français sont définitivement brouillés avec l'office des pêches norvégien, depuis l'aventure arrivée à un capitaine. Au mois de juillet, il pêche au Groenland une morue baguée ; aimablement, il relève tous les éléments et expédie la bague.

La réponse arrive, très sèche :

« Vous vous trompez ; cette morue a été baguée en octobre, en mer de Barentz. »

La mer de Barentz est au nord de la Norvège.

Le capitaine maintient sa déclaration :

« *Primo*, je ne suis pas allé en mer de Barentz ; *secundo*, je suis sûr de l'avoir pêchée en juillet. »

La deuxième réponse était nettement déplaisante ; les Norvégiens maintenaient eux aussi leurs affirmations et insinuaient que le capitaine en question n'avait pas de conscience professionnelle et ne pensait qu'à l'appât des cinq couronnes (1000 francs).

Le capitaine s'est vexé, et on le comprend ; maintenant, quand les pêcheurs français sortent de l'eau une morue baguée par les Norvégiens, ils rejettent scrupuleusement la bague à la mer, abandonnant volontiers les cinq couronnes pour ne pas entamer de polémique avec l'office des pêches norvégien.

En même temps que ses bagues, Perrier a rapporté un objet précieux et sensationnel : une écaille de morue.

– C'était une morue de douze ans, dit-il avec fierté.

Comme pour les troncs d'arbres, les ronds de l'écaille indiquent en effet l'âge de l'animal, et une morue de douze ans est déjà un patriarche de l'espèce. De plus, son échantillon est très typique. Notre officier des pêches en est tellement fier que je crois qu'il va le faire monter en épingle de cravate.

Le médecin est ennuyé. Il y a, sur le *Colonel-Pleven*, un brûlé qui l'a plongé dans un cas de conscience : faut-il le laisser sur son bateau ou le prendre à bord ? Dans ce dernier cas, il ne pourra plus rallier son poste, car nous redescendons à Terre-Neuve.

Il se décide à le laisser à son bord ; mais pendant cinq jours, de longs télégrammes sont échangés, où il est question de température, de pansements, de pénicilline. Quand nous arrivons à Saint-Jean, le malade est en bonne voie de guérison et le médecin est soulagé.

Nous passons devant Holstenborg ; le temps est au beau. Nous apercevons, sur une mer bleue, des cimes groenlandaises, couvertes de neige, se détacher avec précision sur la calotte glaciaire (*sic*). Les couleurs sont vives, les contours très nets, c'est un spectacle, un peu chromo, peut-être ; mais, comme la mer et les nuages bougent, c'est animé et plein de vie.

Nous reconnaissons au passage une montagne dont j'ai oublié l'interminable nom esquimau, mais que tout le monde appelle, à bord, le Cervin, parce qu'elle ressemble à cette cime caractéristique.

Le Groenland s'est mis en frais pour nous dire au revoir.

Le radar, hélas ! ne suit pas son exemple. L'antenne fait en tournant un bruit de concasseur ; le maître détecteur Beauchesne ouvre toutes les portes possibles pour essayer de déceler la cause de ce fracas.

Le lendemain, le bruit disparaît, sans plus de raison qu'il n'était apparu. Un goupille s'est probablement détachée, a été rongée par les engrenages et est tombée plus bas.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

A tout hasard, nous ménageons notre radar, que Beauchesne considère d'un œil sombre : il est certain qu'il lui a joué un sale tour.

La descente vers Saint-Jean s'effectue sans histoire. Nous y arrivons le 7 septembre et y débarquons les enseignes de vaisseau Perrier et Beaufort, qui vont regagner la France par avion, pour rejoindre des écoles de spécialité.

Leurs camarades de promotion vont sûrement entendre parler du Groenland.

ESQUIMAUX

ESQUIMAUX

Nos camarades du *Charcot* prennent avec nous de petits airs supérieurs.

Oui, vous avez eu des glaces, bien sûr, mais des petits glaçons, des cristaux presque. Ah ! si vous voyiez les majestueux icebergs tabulaires du sud !

Même notre maître météo, Jégou, ancien du *Charcot* et un des rares hommes à avoir passé les deux cercles arctiques, est obligé d'avouer que, évidemment, à la Terre Adélie...

Là, nous reprenons du poil de la bête :

– La terre Adélie, laissez-nous rire. Des pingouins en quantité, mais pas un seul Esquimau.

Car, au Groenland, il y en a. Ceux qui sont évolués tiennent d'ailleurs à être appelés Groenlandais. Certains ont fait des études au Danemark et le parlement est constitué par ces éléments de choix.

Les Esquimaux ne sont pas nombreux. La somme des habitants des petits villages éparés le long de la côte ne dépasse pas une dizaine de mille âmes, mais ce sont justement ces petits villages que nous avons envie de visiter.

Aussi, quand le chirurgien de l'hôpital d'Holstenbourg nous a proposé de nous emmener en vedette dans l'amerdlök fjord, pour aller voir le village de Kerrortussuk (qui s'appelle aussi Assakodak), avons-nous accepté d'emblée.

Les noms esquimaux sont un peu rébarbatifs au premier abord. A les prononcer, on a l'impression de vider un sac de cailloux sur une dalle sonore. Mais ils sont très poétiques.

Il y a beaucoup d'îles qui s'appellent Umanak. Cela veut dire : « qui a la forme d'un cœur ».

Ivigtut, c'est le pays où il y a de l'herbe, et ainsi de suite.

Tout le monde connaît de nom Nanouk. Eh bien ! Nanouk (ou plutôt nanok ou nanak) veut dire ours blanc ; Pour dire qu'il est grand, c'est très facile : devant le « k » final, ajouter « rsua » : narsuak, c'est le grand ours blanc.

Aussi, sur la carte, y a-t-il beaucoup de noms qui se terminent par rsuak.

Nous sommes arrivés, au début de l'après-midi, au village ; il y avait quelques maisons en planches, préfabriquées au Danemark (il n'y a pas d'arbres au Groenland). Le seul matériau dur utilisé par les indigènes est l'os de baleine. On en fait tout, depuis les carcasses de kayak jusqu'aux armatures de tentes d'été.

Nous avons débarqué près d'une sécherie de morues très simpliste ; Les bêtes sont pendues par la queue et se déshydratent lentement en parfumant abondamment l'atmosphère.

Près de la sécherie, il y avait trois ou quatre filles, qui nous regardaient avec curiosité mais s'enfuyaient en caquetant dès que nous arrivions à cinq mètres d'elles.

Les officiers voulaient leur offrir du chocolat. Le chirurgien les en a dissuadés.

– N'en faites rien ; elles s'enhardiraient et deviendraient familières, ce qui peut les mener très loin.

Je le crois sans peine, car les Groenlandais sont en pratique tous métissés. C'est même une des questions pour lesquelles j'ai beaucoup d'admiration pour les navigateurs qui ont découvert ce pays.

Ils n'avaient pas d'instruments, ils allaient à la voile, les eaux étaient pleines de dangers, le climat était rigoureux. Ils ont surmonté tout cela. Et, en plus, ils ont contribué au métissage de la race esquimaude.

Il faut, pour comprendre mon admiration, avoir vu une indigène se rapprochant du type pur : une figure lunaire, presque plate, à peu près sans nez, une tête énorme par rapport au corps. Basses sur pattes, au surplus, avec des jambes torsées, elles marchent de travers comme les crabes. Quand elles sourient, c'est pire que tout...

Les maisons en bois ne nous intéressaient pas beaucoup. Nous aurions préféré voir une de leurs tentes d'été. L'hiver, ils vivent en iglou ; mais, l'été, ils dressent une tente en peaux.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

il n'y en avait pas ; les habitants sont ici particulièrement favorisés : il y a de la tourbe et l'on en fait des huttes. Naturellement, nous avons demandé à en voir une.

On entre par un appentis fait, comme la maison, de mottes de tourbe posées les unes sur les autres. Cet appentis a à peine 1 m. 50 de haut et donne dans la pièce principale. Il constitue un sas contre le froid.

La pièce principale a 3 m. 50 sur 3 m. 50. Elle est meublée, en tout et pour tout, d'un bat-flanc et d'un poêle à charbon, ou plutôt à tourbe. Deux ou trois ustensiles de cuisine, par terre, sont éclairés par deux carreaux de verre. Là-dedans vivent une femme et ses trois enfants. Et encore, c'est, paraît-il, relativement luxueux.

Quand arrive l'hiver et qu'on construit un bel iglou tout blanc, il fait figure de merveille. Mais, bientôt, Sali de fumée et de déchets, il doit différer peu de la maison d'été.

Une déception nous attendait : il n'y a pas un seul kayak ; il y en a eu sûrement, car les supports sont là.

Les kayaks sont constitués par une carcasse en os de baleine sur laquelle sont tendues des peaux. Quand ces embarcations ne sont pas à l'eau, il faut les mettre hors de portée des chiens qui dévoreraient les peaux sans hésitation.

Pendant l'hiver, on enlève même les peaux, pour éviter qu'elles ne craquent, et, au printemps, quand le fjord dégèle, on les remet en place.

Mais ici nous sommes trop près d'Holstenborg. Les embarcations sont à moteur. On voit un canot dans lequel se trouvent une dizaine d'enfants, dont le plus âgé, qui doit avoir huit ou neuf ans, tient la barre. Le moteur pétarade joyeusement, les enfants se promènent.

Il ne viendrait pas à l'idée d'un Esquimau de priver les enfants d'un plaisir. Quand il n'y aura plus d'essence, tant pis. Peut-être les Danois en redonneront-ils !

Les Danois sont très gentils pour les Esquimaux. Ils les protègent, les soignent, cherchent à les instruire, mais sans grand succès, semble-t-il. La race privée de la sélection naturelle qui, autrefois, éliminait les faibles dès leur enfance, s'affaiblit progressivement.

L'alcool a fait beaucoup de dégâts, mais actuellement, des mesures de protection contre les importations étrangères ont réussi à éliminer le danger ; il est interdit d'acheter ou de troquer quoi que ce soit avec les indigènes. Après nous avoir méticuleusement expliqué les raisons de ces lois, les autorités nous ont laissé faire quelques trocs ; il avait été entendu, et ce fut observé, que nous ne donnerions que du tabac, du chocolat, des sucreries, mais pas d'alcool ni de vin.

En échange, nous avons eu des objets en ivoire de narval ou de morse, une broche représentant un ours blanc de grande allure et qui fera la joie de mes enfants, et des fourchettes à hors-d'œuvre. Le manche représente un narval très stylisé, dont la dent se divise en deux.

Le narval est un animal marin très curieux : c'est un poisson d'assez grande taille, puisqu'il atteint deux mètres de long. La dent supérieure gauche pousse horizontalement, formant une épée torse de la longueur du corps, en ivoire très dur. C'est toujours la dent gauche qui pousse ainsi et sa torsade est toujours à gauche. A première vue, on peut croire que c'est une corne poussée au bout du nez de l'animal, mais, de près, on en distingue l'origine.

On a cru pendant longtemps que le narval était un fauve de la mer, mais il a fallu se rendre à l'évidence : c'est un animal paisible qui se sert de son arme pour fouiller le sable et en faire sortir une foule de petits animaux, dont il fait sa nourriture.

Parfois, quand il est attaqué, il se défend. Il fonce alors sur son ennemi même si c'est une baleine, et lui plonge son épée dans le corps, jusqu'à la garde, jusqu'au nez voulais-je dire. Comme il n'a pas de marche arrière, il est prisonnier de sa victime et, quelques jours après, la mer rejette les deux cadavres sur la plage, pour la plus grande joie des Esquimaux.

Dans le bureau du commandant de *L'Aventure* se trouve une magnifique dent de narval, de plus de deux mètres de long, et qui est un des plus beaux spécimens connus. C'est une pièce qui fait l'admiration des connaisseurs et pose le bateau : c'est un navigateur arctique.

ESQUIMAUX

Les Esquimaux fabriquent aussi des sacs, des ceintures en cuir de phoque, finement brodées de lanières colorées en peau d'autres animaux marins. L'ensemble est d'un goût naïf, mais indiscutable

Nous sommes quand même navrés de n'avoir pas vu de kayaks. On nous en avait tellement raconté sur ces embarcations ! Les esquimaux, faisant presque corps avec leur flotteur, se retournent complètement dans l'eau et couvrent des distances considérables, seuls sur la mer.

Le docteur Bjerregard nous rit au nez : belles légendes. D'abord, le kayak est très chavirable et l'on ne s'en sert pratiquement que dans les fjords. Ensuite, ce chavirement est le fait de quelques acrobates et destiné seulement à émerveiller la galerie. Encore arrive-t-il souvent des accidents, car les Esquimaux ne savent pas nager. C'est curieux, pensez-vous, pour un peuple qui vit presque continuellement sur l'eau. Je voudrais vous y voir : auriez-vous appris à nager dans une eau qui, lorsqu'elle est chaude, atteint deux ou trois degrés ?

Même protégés par la couche de crasse qui les enduit copieusement, ils ne s'y risquent pas. Il est facile d'évaluer l'âge de cette crasse : il suffit de connaître l'âge de l'individu ; ils ne se lavent jamais, du moins ceux qui ne vivent pas dans les villes.

Le docteur nous laisse quand même un espoir. Il y a des kayaks dans l'Ata fjord et, si nous y allons, nous avons des chances d'en voir.

Et, de fait, le 29 août, en revenant de Port-Victor, nous en voyons.

Au moment où *L'Aventure* passe devant le petit village d'Ata, on voit surgir quelque chose sur l'eau, entre les icebergs échoués sur le rivage.

– En voilà un, en voilà un !

Cela vaut la peine de stopper ; nous attendons le visiteur, qui arrive le long du bord et, en échange de quelques paquets de cigarettes, nous fait une démonstration de ses talents.

Le kayak est une embarcation extrêmement étroite, très fine aux extrémités, et d'une légèreté incroyable. Il a plus de trois mètres de long, mais on le porte facilement d'une main. Il est percé d'un trou rond où le propriétaire s'introduit avec précaution, car le chavirement est toujours à craindre. Une fois assis au fond, il a la ceinture à la hauteur du bord du trou. Celui-ci est prolongé par une bordure à gorge. L'Esquimau porte un vêtement spécial, ressemblant beaucoup à un anorak de skieur, mais dont la ceinture coulissante vient se serrer sur la gorge du rebord du trou. Ainsi, la pluie ou les embruns ne peuvent entrer et on peut même se livrer au retournement légendaire.

Nous essayons vainement d'inviter notre visiteur à se livrer à ce sport, mais il s'y refuse, invoquant par des gestes mille raisons dont la première, très suffisante d'ailleurs, est qu'il n'a pas son anorak.

Le pont du kayak est fort ingénieusement agencé. A sa droite, l'Esquimau a son harpon, lance légère armée d'une pointe en os et amarrée à une longue lanière. Cette lanière est soigneusement lovée dans un tambour placé devant l'homme.

Sous le tambour, une poche contient le tabac, élément nouveau, mais essentiel de la vie esquimaude.

De l'autre côté, dans un étui, le fusil, une excellente carabine américaine, dont, paraît-il, ils se servent très bien.

Sur le pont arrière, on aperçoit une espèce de bosse dont on ne voit d'abord pas l'usage. De près, on distingue une peau de phoque bien étanche et gonflée d'air. Quand le chasseur a harponné ou tiré un morse, il le remorque chez lui. La peau de phoque gonflée est fixée sur le gibier, pour qu'il ne coule pas pendant le remorquage.

A l'avant se trouve un rectangle blanc, de 60 centimètres sur 80, environ, et que j'ai d'abord cru être une voile. C'est, bien entendu, une peau de phoque, très soigneusement blanchie. En réalité, c'est un camouflage. Le kayak ressemble ainsi à un glaçon sur l'eau ; les phoques et les morses se laissent approcher dans méfiance.

Nous pouvons apprécier l'efficacité du système. Un deuxième kayak vient d'arriver et il est déjà tout près avant que nous l'ayons identifié. Tout l'équipage de *L'Aventure* est sur le pont pour

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

regarder ces embarcations. Il est certain que ce sont de petites merveilles d'ingéniosité, de finesse et de soin.

C'est aboutissement de siècles de menus perfectionnements, bien sûr, mais on ne peut manquer de s'étonner de telles réalisations de la part d'hommes si rustiques.

Malheureusement, cette vision primitive est un peu gâchée par les casquettes qu'ils arborent au lieu de bonnets de fourrure, et les cigarettes qu'ils fument avec délices l'une après l'autre.

Ces cigarettes sont la trace des bases américaines qui avaient été installées pendant la guerre, tout le long de la côte du Groenland.

Au moment où nous allons remettre en marche, nous voyons s'approcher une embarcation étrange.

Tout prêt à faire étalage de mes connaissances en esquimau, je l'appellerais volontiers un kayarsuak, c'est-à-dire un grand kayak ;

En réalité cela s'appelle un umiak : c'est une grande embarcation de 6 mètres de long environ. Elle est construite comme un kayak, c'est-à-dire faite de peaux de phoques, tendues sur une carcasse en os de baleine, mais elle n'est pas pontée. Un gouvernail très ingénieux est installé à l'arrière.

Six hommes y ont pris place et, à grands coups d'avirons, l'umiak avance rapidement. Dès qu'il est près, nous apercevons à l'arrière comme des baleinières de sauvetage sur leurs bossoirs, deux kayaks, un de chaque bord. Puis au fond, dans la chambre arrière, un troisième kayak.

J'ai su plus tard que l'umiak servait aux grands déplacements dans les fjords ; quand il est arrivé près des lieux choisis, les chasseurs prennent place dans les kayaks et vont exercer leurs talents de harponneurs, d'ailleurs très réels, puisqu'ils arrivent à capturer ainsi des canards sauvages.

L'umiak vient aussi le long du bord, et la distribution de tabac continue. Un de mes hommes, pour voir ce que fera le « sauvage » lui donne une pomme. Tout le monde se penche pour observer ses réactions devant ce fruit exotique. Grosse déception : le sauvage sort de sa poche un couteau et pèle soigneusement le fruit avant de le manger, tout comme un enfant bien élevé.

Voici encore une embarcation. Celle-là est un canot en bois, à l'aviron, du type le plus classique. Il ne mériterait pas la moindre mention s'il n'était monté par six personnages. Dans la chambre arrière, trois hommes nous regardent avec curiosité. Pendant ce temps, trois femmes souquent consciencieusement.

Trois femmes de pur type esquimau, d'ailleurs, c'est-à-dire pas très tentantes. Elle minaudent cependant, simulent la confusion, se penchent pour cacher leur tête entre leurs jambes, mais ne bougent pas de leur banc.

Spectacle qui serait extrêmement primitif si l'une d'entre elles ne portait par-dessus ses vêtements un magnifique imperméable en nylon.

Un de mes marins lui donne une tablette de chocolat, qu'elle tend immédiatement à l'un des hommes de l'arrière. Celui-ci le déballe aussitôt et l'avale avec satisfaction, sans en offrir le moindre morceau à sa compagne, qui n'en semble d'ailleurs pas surprise.

On prend bien entendu, un grand nombre de photos ; nous apprenons le lendemain qu'il n'y a plus au Groenland que trois umiaks et que les Esquimaux s'en servent rarement. Le capitaine de vaisseau Douguet, ancien commandant du *Charcot*, et qui a passé un an au Groenland avec la mission de « l'année polaire », n'en a jamais vu et me jalouse un peu quand je lui raconte cette rencontre.

Autrefois, les Esquimaux sortaient tout de la mer ; il y trouvaient leur nourriture : du poisson, encore du poisson, toujours du poisson, en considérant toutefois que le filet de phoque est du poisson. La graisse leur servait de combustible, tant pour l'éclairage que pour le chauffage ; les peaux les habillaient et les os remplaçaient le bois. La civilisation a changé un peu leurs habitudes, mais l'essentiel de leurs aliments est quand même le poisson.

Même les chiens se nourrissent de poisson.

Les chiens esquimaux valent qu'on parle d'eux.

Ce sont des bêtes solides, endurantes, ressemblant aux huskies canadiens. Mais les Danois n'ont que mépris pour les chiens canadiens.

ESQUIMAUX

Les chiens groenlandais, d'abord, sont censés être plus intelligents. Au lieu d'être attelés en deux files, guidés par un leader unique, ils tirent les traîneaux en éventail, chacun pour son compte. Ils gravissent ainsi des pentes abruptes, à une allure étonnante.

– Et s'ils décrochent ? ai-je demandé.

– Ils ne décrochent jamais.

Ce sont, en réalité, des fauves hauts comme des chiens-loups, au museau pointu et aux yeux rouges, presque fixes. Leur regard glace le sang.

En fait, ils n'attaquent pas l'homme. L'atavisme leur a enseigné que de telles pratiques conduisaient à une mort immédiate. Ils sont silencieux, ne savent pas aboyer et ne grognent pas. Ils couchent toujours dehors. Si, en sortant d'une maison, vous marchez dessus, ils ne se dérangent même pas. Mais quand un touriste descend à terre avec un chien européen, ils s'approchent de ce congénère inattendu ; comme ils sont silencieux, l'intéressé ne se méfie pas. Très vite, ils sont dix, vingt... Un bond, un tourbillon par terre et, une minute après, il ne reste plus rien du quadrupède étranger, qu'un ou deux os épars.

En été, on ne les nourrit pas ; puisqu'ils ne travaillent pas !... Pour subsister, ils font la voirie. Toutes les ordures comestibles pour eux, et ils ne sont pas difficiles, sont rapidement liquidées.

Quand il n'y a rien, ils pêchent. A plat ventre sur un rocher, au bord de l'eau, ils attendent patiemment, pendant des heures. Si un poisson passe à portée, d'un coup de patte, ils le font sauter hors de l'eau et l'avalent rapidement. Contrairement aux terre-neuve, ils n'entrent pas volontiers dans l'eau, cependant.

Et en hiver ? Là, il faut bien les nourrir. Les propriétaires font des provisions pendant l'été. Ils chassent le requin. Le requin groenlandais, bien entendu, c'est-à-dire l'apocal, squale indiscutable, mais paresseux et peu agressif, qui rampe au fond de la mer et se contente de proies sans grande vitalité.

On le pêche à l'hameçon, on lui ouvre le ventre et on en sort le foie pour faire de l'huile, puis on débite la chair. Elle est coupée en dés, puis empilée dans des boyaux de phoque pour en faire des espèces de saucissons qu'on laisse sécher à l'air, hors de la portée des chiens.

Inutile de dire que cette pratique n'est pas inodore. Je n'ai, de ma vie, rien senti qui soit comparable à ces sécheries de nourriture pour chiens.

On ne leur donne jamais de chair fraîche d'apocal. Elle est toxique pour eux. S'ils en absorbent, ils présentent tous les symptômes de l'ivresse, titubent, se couchent, somnolent pendant une heure ou deux.

La chair séchée, au contraire, ne leur cause aucun trouble. C'est nourrissant sous un faible volume ; on peut facilement emporter dans un traîneau des provisions pour quinze jours, pourvu qu'on les tienne à l'abri des crocs de ces éternels affamés. .

Quand les chiens sont tout petits, ils sont charmants ; de petites boules laineuses aux yeux vifs, ils ressemblent à de petits oursons. Il y a quelques années, un officier de *L'Aventure* en a ramené en France. A Brest, il s'astreignait à promener son chien tous les jours : dix kilomètres à une allure rapide. Je ne sais ce qu'en pensait le chien, mais c'était sûrement du sport pour le maître.

On m'a d'ailleurs dit qu'ils s'acclimataient assez mal en Europe, où ils souffraient beaucoup de la chaleur... et où ils n'avaient pas d'apocal à dévorer.

L'apocal est une bête d'une vitalité extraordinaire. Quand les Esquimaux ont complété leurs provisions de viande pour l'hiver, ils continuent à les pêcher pour l'huile du foie.

Ils les sortent de l'eau, leur ouvrent le ventre et enlèvent le foie ; Puis, tout bonnement, ils rejette la bête à la mer ;

Il arrive que, deux jours après, on le repêche. Sans foie, non seulement elle n'est pas encore morte, mais elle a assez d'appétit pour remordre à un hameçon.

Evidemment, l'apocal finit par trépasser, mais cette survie est tout de même étonnante.

Pour terminer ce chapitre esquimau, il faut parler de leurs vêtements ; on se les représente toujours en vêtements de fourrure ; c'est effectivement ainsi qu'ils sont en hiver, mais l'été ?

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Ceux que j'ai vus, en été, étaient habillés de façon uniforme : un pantalon d'étoffe et un anorak, capuchon rabattu dans le dos. Les femmes avaient quelquefois une culotte en peau de phoque dépassant de peu une courte jupe, mais ces vêtements étaient d'une navrante banalité.

Heureusement, Marian Bjerregard, la fille du chirurgien d'Holstenborg, venait d'avoir, pour ses douze ans, un costume esquimau et n'avait pas résisté au plaisir de le revêtir.

Une culotte en souple peau de phoque, très claire, artistement brodée de fines lanières multicolores, était à demi recouverte par une tunique du même style.

Une collerette d'une vingtaine de centimètres de large couvrait les épaules. Elle était faite de perles de couleur, assemblées pour composer un motif d'allure très moderne.

Le tout ne manquait pas d'élégance et nous avons regretté de ne pas assister au défilé de toutes les belles d'Holstenborg, le dimanche matin. La malchance a voulu que notre départ soit fixé au samedi. Nous aurions conservé des Groenlandais ces deux souvenirs gracieux : la finesse des kayaks et la splendeur des vêtements de fête féminins.

VERS LA FRANCE

VERS LA FRANCE

Mercredi 26 septembre, 12 heures. Appareillage de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Cette fois-ci, c'est « pour de vrai ». Nous faisons route sur Lisbonne, où nous devons passer quelques jours avant de rallier Brest. Tous nos amis sont venus nous dire au revoir. Il fait beau, le ciel est clair, Saint-Jean veut nous laisser un bon souvenir.

A l'extérieur, nous trouvons un vent de sud-est, 20 nœuds. Tout à fait supportable. Nous nous dirigeons vers le Bonnet Flamant, où nous commencerons demain matin une base d'hydrologie : cinq stations distantes de 30 milles les unes des autres et dont la cinquième doit être dans le Gulf-Stream.

Je regarde la carte météo. Il y a une petite dépression, sur le détroit de Belle-Ile, qui n'a pas l'air méchante du tout.

27 septembre, 8 heures. Nous stoppons pour le premier sondage. Le vent a un peu fraîchi. De petites lames courtes, rageuses, commencent à cracher leurs embruns sur le pont. Vilain aspect. La carte météo de ce matin doit me renseigner.

La voilà ; la dépression ne bouge plus et se creuse sur place. Il n'y a rien à faire qu'à continuer.

Midi, deuxième station. C'est vraiment la limite du temps possible pour faire un sondage. Même stoppé, on reçoit des chocs assez durs et, au bout d'une heure, les opérateurs sont satisfaits d'en avoir fini.

16 heures. C'est le moment de faire la troisième station, mais le vent a encore forcé, il souffle maintenant à 35 nœuds, puis 40. Tant pis pour les bouteilles d'eau ; je renonce et nous continuons notre chemin.

A 17 heures, il n'est même plus question de faire route ; on prend la cape, ce qui met l'étrave du côté de la Martinique, et l'on attend.

20 heures. Vent, 45 nœuds, dépassant 60 dans les rafales. Mais un signe favorable : le vent a tendance à tourner un peu vers l'ouest. La dépression a dû se mettre en route.

A 22 heures, on commence à être vraiment mal ; les vagues ont 10 ou 11 mètres de haut. On voit de la passerelle des crêtes à 30 mètres du bord prêtes à déferler ; mais, gentiment, *L'Aventure* gravit la pente et, rudement secouée, redescend de l'autre côté.

Vers minuit et demi, j'ai l'impression que le sifflement du vent dans les haubans diminue. Vérification : 42 nœuds au lieu de 45. Peu d'amélioration, mais c'est bon signe.

Une heure après, 39 nœuds, et il a tourné de 10 degrés.

A 3 heures moins le quart, 35 nœuds ; on tosse beaucoup moins fort.

A 6 heures, c'est mieux ; vent, 30 nœuds, grosse houle, mais plus de vagues déferlantes. On va pouvoir essayer de prendre la mer de l'arrière, ce qui nous fera faire une route plus conforme à nos projets.

– 12 nœuds.

– A gauche 25.

On passe très bien le vent de travers et, deux minutes après, nous faisons route vent arrière, roulant un peu mais sans cogner.

Le soir, le vent est à 22 nœuds, et nous marchons vers les Açores.

Nous pourrions faire cap directement sur Lisbonne, mais, au prix d'un détour minime, nous mettons de notre côté le maximum de chances d'avoir du beau temps, et le petit adieu que viennent de nous claironner les bancs nous a suffi. Deux jours tranquilles ; il fait chaud ; il y a longtemps que nous n'avions eu cette satisfaction.

30 septembre, 18 heures. Nous sommes près de l'île Florès. Il y a d'ailleurs 60 milles que nous la voyons.

« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Les îles Açores sont volcaniques, très escarpées et un peu capricieuses. On voit sur la carte, près d'une sonde qui indique qu'il y a là 27 mètres d'eau : île Savina ; puis, entre parenthèses : « disparue ». Cette île apparaît puis disparaît, suivant les siècles, et son sommet est tantôt à 30 mètres au-dessus du niveau de la mer, tantôt à 25 mètres en dessous.

Les îles principales ne font pas tant de fantaisie, mais les cratères des volcans ont une allure jeune qui ne me rassurerait pas complètement. Il fait un temps magnifique ; le ciel est bleu, l'eau est tiède, et demain matin nous serons près de Fayal.

1^{er} octobre.

C'est ce mois-ci que nous rentrons en France ! Pour l'instant, nous défilons entre les Açores, en regardant à la jumelle les pentes verdoyantes, où les maisons blanches se détachent avec une netteté parfaite. On croirait que quelqu'un a renversé le sucrier sur un tapis vert.

Les Açores sont un pays idyllique : la température moyenne de janvier est de 14 degrés, celle d'août de 22. Les températures extrêmes qui y ont été relevées depuis des années sont de + 8 pour la plus basse, et de + 28 pour la plus haute.

Ce ne sont ni les frais de chauffage, ni la nécessité d'une garde-robe variée qui doivent ruiner les habitants.

Tout pousse dans ces îles, depuis l'ananas et la banane jusqu'aux fruits de nos régions. Et, de plus, les eaux sont très poissonneuses.

S'il n'y avait pas les éruptions volcaniques, ce serait parfait. Encore ne faut-il pas exagérer, la dernière a eu lieu en 1887 et s'est bornée à remuer le fond de la mer.

Les Açores disparaissent à l'horizon. Dans deux jours nous serons à Lisbonne, c'est-à-dire en Europe.

Mercredi 3 octobre.

Un petit coup de vent du sud, pour ne pas perdre les bonnes habitudes, mais pas très fort. Et puis, il fait chaud, on supporte joyeusement le vent. Nous entendons bien la radio française.

On nous apporte aussi des messages interceptés. *La Gloire* qui fait route vers Casablanca pour y amener le général Guillaume, nouveau résident général, règle minutieusement les détails du protocole.

4 octobre.

Arrivée à Lisbonne. Nous remontons le Tage par un temps magnifique, tout doucement, en regardant la ville à la jumelle.

C'est vraiment un plaisir que de revoir une ville européenne, avec ses styles variés, ses rues tortueuses et étroites ; nous avons une indigestion de rectiligne.

Tous les ans, *L'Aventure* passe à Lisbonne. On pourrait croire que l'habitude crée la lassitude et que notre présence passe inaperçue.

Non, la Marine portugaise nous reçoit toujours avec une courtoisie inaltérable. La plupart des officiers parlent d'ailleurs le français et on met à notre disposition toutes les ressources de l'arsenal.

L'office portugais des pêches offre un dîner en l'honneur des officiers de *L'Aventure*. Cet office est un organisme très important, car les pêcheries se sont beaucoup développées dans ce pays. En plus de la grande pêche salée, la pêche côtière est très active et les conserveries ont pris une extension considérable.

Les sardines à l'huile portugaises étaient, il y a quelques années, nettement inférieures aux françaises. La fabrication a été améliorée et, maintenant, elles les valent largement.

Comme, en outre, la main-d'œuvre est beaucoup moins chère que la nôtre, la concurrence se fait lourdement sentir sur nos exportations.

Mais, pour être tout à fait franc, cette triste considération ne gâte pas le plaisir de notre séjour à Lisbonne. Des cars promènent les équipages dans les environs ; le château de Cintra a toujours nombre de visiteurs.

VERS LA FRANCE

Comme je l'ai déjà vu, je me laisse conduire par l'attaché naval qui connaît tellement de monde qu'on le croirait dans sa ville natale ; Même à Estoril, il semble chez lui.

Et pourtant, Estoril ! ... Cette petite ville à l'embouchure du Tage a dû être un petit trou délicieux, autrefois. Puis, tous les rois en exil s'y sont réfugiés et c'est devenu une ville très chic ; le charme de la simplicité a disparu.

Il reste de cadre, la mer qui ronge la falaise, le soleil et la plage, les yachts magnifiques qui dansent au mouillage devant le club.

En continuant, nous arrivons à Marinha, petites maisons de campagne dans les pins, où nous goûtons pour la première fois depuis des mois le plaisir d'un repas en plein air, à l'ombre, par une température délicieusement tiède. Le vent qui souffle souvent sur la côte a daigné faire trêve en notre honneur et notre joie n'est gâtée par rien.

Mais un séjour au Portugal sans fados serait complètement raté. Nos amis nous emmènent dîner « chez Machado », l'auberge spécialiste de ces chansons traditionnelles.

Les fados sont des chants nostalgiques, que chantent des filles tristes ; leurs intonations et leurs gestes font nettement entendre aux profanes qui ne comprennent pas les paroles qu'elles chantent le fond de la douleur humaine.

Chacune d'elles vient à son tour au milieu des tables, accompagnée de deux guitaristes sur lesquels elle doit s'appuyer pour chanter, se drape dans un grand châle noir, toujours le même, et commence sa mélodie, coupée de sanglots ; les guitaristes, assis ou à genoux, la regardent, essayant de lui insuffler l'énergie nécessaire pour aller jusqu'au bout.

L'assistance, muette, écoute de toutes ses oreilles, participe à cette douleur, et est parfaitement heureuse.

Car c'est là la caractéristique de ce peuple ; il est triste, profondément triste. Il semble que la splendeur passée de cette race de conquérants ne leur ait plus laissé que des souvenirs et des regrets qu'ils ruminent constamment.

On entend rarement rire aux éclats à Lisbonne. Quand deux Portugais se rencontrent, en même temps qu'ils se serrent la main, ils se tapent affectueusement sur l'épaule. C'est gentil, mais on dirait qu'ils s'offrent des condoléances.

Ils sont toujours d'une politesse racée et d'une courtoisie inégalable. Le mot que l'on entend le plus souvent est certainement « obrigado », que l'on vous offre partout, même si vous ne pensez pas avoir mérité le moindre remerciement. C'est touchant, mais il semble qu'au bout de quelque temps on doit devenir soi-même mélancolique, à ce régime.

Le mot « sodade », qui veut à peu près dire tristesse est naturellement un mot très courant dans la langue portugaise.

Quand je rentre sur *L'Aventure*, après une journée en ville, les éclats de rire joyeux de mes marins, résonnant dans les coursives et dans les postes, me semblent presque scandaleux.

Par chance, pendant notre séjour, il y a une course de taureaux à Villafranca, à trente kilomètres de Lisbonne. Nous ne manquons pas un pareil spectacle, très différent de la course espagnole.

L'arène est pleine de monde et, pour la première fois, je vois la foule animée.

La présentation des toréros à cheval, avec toute leur équipe, est un régal de couleur ; le spectacle commence tout de suite.

C'est d'abord une course à cheval : le taureau sort en courant du toril et fonce. Il a les cornes engoncées dans des gaines de cuir et se lance sur les capes multicolores. Comme dans la course espagnole, les talents et les audaces des joueurs de cape soulèvent la foule. Chaque figure a un nom. Tout ceci n'est qu'un hors-d'œuvre, destiné à fatiguer le taureau.

Le vrai spectacle commence quand le toréro arrive à cheval pour poser les banderilles. Bien entendu le taureau charge le cheval. Celui-ci semble jouer un jeu à la fois effrayant et passionnant. Dansant littéralement, il se laisse guider minutieusement par son cavalier qui, sans tenir les rênes, car il a les banderilles à la main, fait venir le taureau tout près du cheval et, se penchant de côté, pique les deux pointes sur les épaules de l'animal.

« L'AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

Quand ce sont des banderilles courtes, les deux bêtes se touchent presque et l'adresse du cavalier, la confiance que sa monture a en lui, font d'admiration de tous les connaisseurs en chevaux.

Après cela, c'est fini, les bœufs entrent dans l'arène et ramènent le taureau au toril.

Dans l'autre course, la pose de banderilles se fait à pied, mais la fin est différente. Le taureau doit être maîtrisé à mains nues. Il y a deux méthodes : l'une est pratiquée par deux hommes seuls. Lorsque le taureau est cerné par les bœufs et tourne lentement autour de l'arène, l'un le saisit par la queue et se laisse traîner, tandis que l'autre se jette en travers des épaules de la bête, en la tenant à pleine peau.

Le taureau n'apprécie pas du tout ce traitement et rue, bondit tant qu'il peut. Si les hommes tiennent, il se fatigue vite et s'arrête, calmé.

L'autre méthode est plus spectaculaire : on ne fait pas entrer les bœufs ; les toréros se mettent l'un derrière l'autre et le chef de file excite l'animal. Quand il fonce, le premier de la ligne se jette entre les cornes, prend le cou à pleins bras, tandis qu'avec ses genoux il serre la tête, couvrant les yeux. Ses acolytes entourent le taureau, le prenant par où ils peuvent, les pattes, la queue, la peau du dos, et ils l'immobilisent ainsi complètement. Au bout d'une minute, ils le lâchent. Le taureau, écoeuré, s'éloigne tristement.

A la troisième course, au moment où le toréro se jetait sur lui, le taureau a donné un violent coup de tête en l'air et l'homme a été projeté à trois ou quatre mètres, pour retomber lourdement à plat dos. Ses camarades ont détourné avec des capes l'attention de l'animal, ont relevé le blessé, l'ont porté hors de l'arène, puis sont revenus continuer le jeu. Le second de la ligne devenait le premier, tout simplement.

Ces hommes sont certainement très courageux, car les taureaux sont des bêtes splendides, très musclées et qui foncent sans hésitation ; ce sont de redoutables fauves.

Mais leur vie est enviable. Ils ne font qu'une seule course. Il ne faut pas qu'ils en prennent l'habitude, ils fonceraient sur l'homme et non sur la cape !

Après la course, ils retournent dans les fermes où ils sont utilisés comme étalons. La tradition portugaise veut qu'un taureau qui a couru ne soit jamais vendu à la boucherie et finisse ses jours dans la tranquillité. La certitude d'une jeunesse gaillarde et d'une vieillesse heureuse et sans soucis vaut bien le quart d'heure de fureur et d'émotions que leur cause la course, je suppose ?

Il reste avant le départ, à régler le problème du porto. Les représentants des maisons sont venues à bord et nous ont fait goûter des dizaines d'échantillons. Il y en a tellement que l'on s'y perd, et nous n'avons même pas la ressource de demander conseil à nos amis portugais.

En effet, alors que nous prenons le porto avant le repas, eux le servent juste avant le dessert, dans des petits verres, dont il est de bon ton de boire une simple gorgée.

Ils aiment un porto très vieux, sucré, fruité, épais comme la liqueur de cassis de nos grand-mères.

Nous, nous préférons qu'il soit assez sec, et un peu haut en alcool. Nous ne parlons pas de tout le même langage.

Nous finissons tout de même par nous décider et, en France, nos camarades qui le savourent sans avoir eu les affres du choix le déclarent excellent, en balayant nos protestations de modestie simulée.

9 octobre. Appareillage de Lisbonne. Le ciel est radieux et la flotte portugaise est pavoisée. Elle est mouillée dans la « mer de paille », l'élargissement du Tage qui fait une très belle rade en face de Lisbonne.

Cette manifestation n'est pas pour nous, mais pour le légat du pape, qui arrive par un paquebot italien que nous croisons dans la passe. Rome a reconnu le caractère des miracles de Fatima, et de grandes fêtes vont y avoir lieu. Tout le Portugal s'y prépare.

Nous passons devant la célèbre tour de Belem, stoppons devant Cascaes pour lâcher le pilote, et nous voilà dehors. La météo n'est pas très réconfortante mais, avec un peu de chance, nous passerons devant la dépression.

VERS LA FRANCE

Gros affairement à bord, pendant nos deux derniers jours de mer. On prépare les travaux de réparations ; les permissionnaires font leur valise, et, surtout on remplit les déclarations de douane.

Nous avons appris que les douaniers toléreraient le débarquement en franchise de trois bouteilles de porto et de mille cigarettes par personne, si les déclarations étaient correctement faites, déposées, tamponnées, signées. Aussi l'application la plus remarquable préside-t-elle à la rédaction de ce document.

12 octobre. Arrivée à Brest. Nous avons, pour la première fois de la campagne, évité une dépression qui nous courait derrière et le temps a été très beau.

Les remorqueurs nous attendent en rade et une activité de fourmilière règne à bord.

A la fin de l'après-midi, les munitions, les combustibles, les ancres, les chaînes et tout le matériel qui doit être mis en dépôt sont débarqués. Même les chiens passagers sont partis.

Le bâtiment est prêt à entrer dans l'arsenal pour ses réparations, qui dureront trois mois. Pas une minute n'a été perdue. Les hommes ont travaillé de façon magnifique. On serait stupéfait d'admiration si l'on ne savait que l'exécution de ces travaux conditionne le départ des permissionnaires.

Et, dès le soir, la moitié de l'équipage s'en va pour un mois, raconter aux familles des histoires des bancs de Terre-Neuve.

La campagne 1951 est finie.

DERNIER VOYAGE

Janvier 1952.

Pendant trois mois, *L'Aventure* a été la proie des ouvriers ; tout a été démonté, vérifié, remis à neuf. On a préparé l'installation d'un deuxième radar, particulièrement étudié pour la navigation, et qui sera mis en place à Toulon.

Les anciens du bord, ceux qui ont déjà fait trois campagnes, ont été débarqués. Le règlement est formel : chacun son tour. Les remplaçants sont là, aussi enthousiastes que les anciens, mais écoutant avec respect les récits des vieux ; encore deux ans, et vous les entendrez à leur tour !

Notre programme immédiat est fixé. Quand les essais seront effectués, que le bâtiment sera fin prêt, nous irons à Fécamp assister aux fêtes du Grand Pardon et de la saint Pierre des Marins, puis à Bordeaux. De là, nous ferons route sur Casablanca, puis nous rallierons Toulon.

L'Aventure devra rester un mois au centre d'entraînement, avant de repartir pour les bancs, mais, dès l'arrivée, mon successeur m'attendra : le commandant doit débarquer au bout d'un an, c'est la loi inéluctable.

Les essais préparatoires ont bien marché ; il reste maintenant à essayer les machines à la mer, aux trois-quarts de leur puissance maximum.

Naturellement, le temps est de la partie. Nous prenons le goulet de Brest. Le tangage est sensible et, comme l'an dernier, les nouveaux embarqués s'en ressentent.

Au bout d'une heure, je fais demi-tour pour rentrer en rade et effectuer des bases de vitesse. On trouve dans la rade de Brest un calme relatif. Dès que les bases sont parcourues, nous ressortons ; il faut habituer le personnel.

La demi-journée est finie, les essais sont effectués, à notre grande satisfaction. Les derniers ouvriers quittent le bord en nous souhaitons bonne chance.

Le temps se met au beau et le nouvel officier en second, le lieutenant de vaisseau de la Cochetière, en profite pour faire une peinture générale qui doit tenir longtemps.

A peine est-elle finie qu'arrive la dépêche ministérielle qui prescrit de peindre les bâtiments en gris clair et non en gris foncé. Tant pis. On repeindra à Toulon. On a tout de même plus de chances là-bas d'avoir du beau temps.

En route pour Fécamp.

Le port est en fête. Tous les chalutiers, repeints eux aussi à neuf, battent le grand pavois. Ils sont magnifiques. Cela ne durera pas longtemps. Les planches et les diabolos auront tôt fait, sur les bancs, de racler la belle peinture et nous les retrouverons tels que nous avons l'habitude de les voir, rouillés, ternes, mais grouillant d'activité.

Nous sommes accueillis comme des enfants du pays. *L'Aventure* est une figure connue, que les marins pêcheurs viennent visiter avec leur famille. Ceux qui ont été hospitalisés à bord tiennent à montrer l'hôpital et la salle d'opération.

Naturellement, une grande partie de l'équipage assiste à la messe de la saint Pierre. Les capitaines et les équipages y sont tous, chantant à pleine voix le cantique traditionnel à Notre-Dame de la Garde.

Les paroles datent de plusieurs siècles et ont été écrites en Méditerranée. Il y est question de la guerre contre le Turc, de braver le Croissant, ce qui est à tout le moins curieux dans ces pays nordiques. Mais le cœur y est quand même.

L'archevêque de Rouen vient bénir tous les bâtiments en partance et *L'Aventure*, bien entendu, qui prend un petit air de Jeanne d'Arc au sacre. Elle avait été à la peine...

Après trois jours, nous repartons, accompagnés par les adieux des pêcheurs :

– A bientôt sur les bancs ;

Nous allons maintenant à Bordeaux, où le bateau n'est pas passé depuis fort longtemps. La traversée du golfe de Gascogne nous procure l'occasion d'essayer un fort coup de vent d'ouest.

DERNIER VOYAGE

Et, une fois de plus, le doris est réduit en miettes ; Il faudra le changer à Toulon. On avait pourtant essayé de le fixer de façon différente, mais le résultat n'a pas confirmé la confiance que nous avions dans le nouveau dispositif.

Tout compte fait, je crois qu'il va falloir le saisir comme avant.

Le séjour à Bordeaux est sans histoire. C'est une escale classique de détente, dont l'équipage profite, avant la vie plus dure de Terre-Neuve.

Casablanca a toujours le même succès auprès de nos hommes, qui vont en excursion A Mar-rakech et à Fez. Le bord commence à s'emplier de tapis et de poufs, qui vont encore nous valoir de longues explications avec la douane de Toulon.

Et nous voilà en route pour ma dernière traversée, vers Toulon. Le temps est magnifique et c'est presque du yachting ;

Dès que nous avons passé les Baléares, le vent se lève. La dernière nuit est digne de toutes celles que j'ai connues.

Même la Méditerranée s'est mise de la partie, pour amarriner les hommes de *L'Aventure*.

Le 16 février, nous nous amarrons dans le port de Toulon.

La période d'entraînement va commencer.

ADIEUX

19 février 1952, Toulon.

Je viens, devant l'équipage rassemblé, de passer dans les formes réglementaires, le commandement de *L'Aventure* à mon camarade de promotion, le capitaine de frégate Labarère.

Je le félicite :

– Tu as bien de la chance...

Cette année s'est écoulée très vite. Je me souviens de ma prise de commandement ; Mon prédécesseur me disait :

– Vous aimerez ce bateau, vous verrez !

J'ai aimé le bateau, son équipage, j'ai aimé la vie des bancs, j'ai aimé les Terre-Neuvas.

Qui, d'ailleurs, peut les connaître sans éprouver pour eux une profonde sympathie ? Ils mènent une vite très rude, pendant de longs mois, Le danger est sans cesse autour d'eux : la mort, cachée derrière les rideaux de brume, ou tapie au creux de vagues gigantesques, les guette à tout moment. Rares sont ceux d'entre eux qui n'ont pas un proche parent dont la tombe est remplacée par une simple croix, portant l'inscription laconique : « Péri en mer. »

Ils n'en parlent jamais.

Calmes devant le danger, braves devant la mort, ils balaient leurs soucis par une plaisanterie, dès que le mauvais moment est passé. J'ai essayé d'écrire ce livre à leur image, sans insister sur les peines et les chagrins. Des sept mois que j'ai passés parmi eux, il ne me reste que le souvenir d'hommes travailleurs, tenaces, mais gais.

Beaucoup des écrits qui ont paru sur eux dépeignent minutieusement les dangers de leur métier et les montrent, face à la mer, les dents serrées.

Ce n'est pas comme cela que je les ai vus.

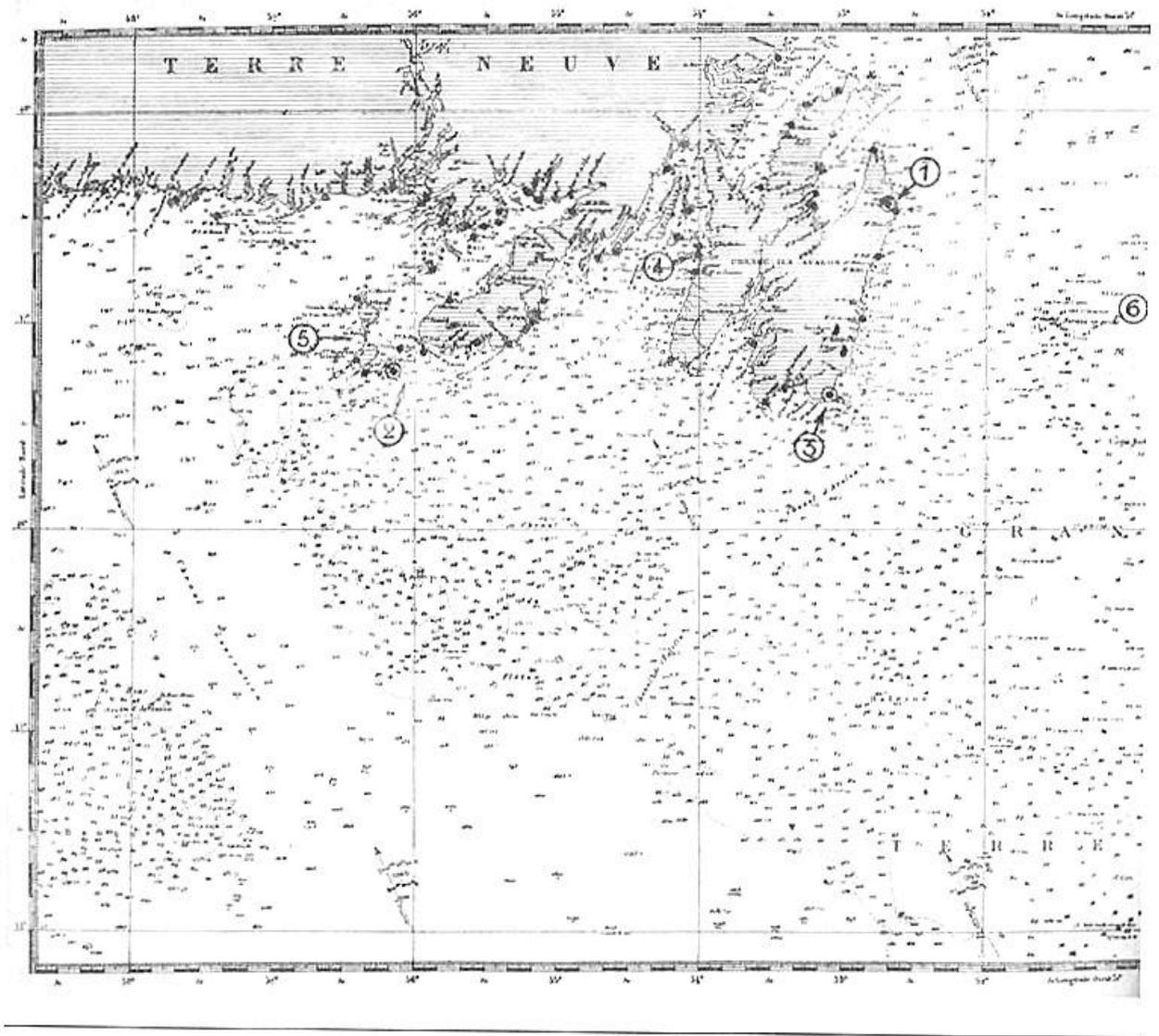
Ils sont lucides et forts, mais ils aussi détendus et joyeux. Et c'est ainsi que je les aime.

Marins, officiers et capitaines de la flotte de guerre ou de la flotte de pêche, ceux des bancs de Terre-Neuve montrent qu'il nous reste en France des hommes courageux et tenaces, soucieux de bien remplir leur tâche dans toutes les circonstances.

Ils ont droit à notre estime.

FIN

DERNIER VOYAGE



« L' AVENTURE » ET SES TERRE-NEUVAS

