

Le Voilier

Conférence faite par Mr. José Gers,
à la séance publique du 23 avril 1939.

Nous aurons l'honneur de vous parler du Voilier, et, naturellement, le *Mercator* glissera sur la toile de fond. Tout d'abord, définissons notre position, notre point de vue. Nous sommes au service du Navire et, partant, serviteur du Navire dans la mesure prescrite par nos fonctions. Cependant, ce n'est point, ici, le serviteur à bord de ce navire qui vous parle, mais l'écrivain et le poète, c'est-à-dire : le témoin. Rien de plus, mais rien de moins.

Nous savons qu'il est des hommes — bien que l'expérience nous prouve que ces hommes ne composent point la majorité — qui, en choisissant le dur métier de marin, répondent, au secret de leur cœur, à un besoin informulable de la mer, à un appel irrésistible. Et d'avoir navigué, ils restent marqués d'un signe, que plus rien n'effacera. De même, il est des écrivains qui ont éprouvé, ou éprouvent, un besoin identique, qui ont répondu et répondent à un identique appel. En cela, ils n'ont aucun mérite. Mais là, où le marin élu réalise, en prenant la mer, une aventure strictement personnelle, l'aventure de l'écrivain tend vers une dualité finale : réaliser son œuvre et rendre témoignage de ses compagnons.

Les temps ne sont plus où l'écrivain pouvait s'enfermer, sereinement, dans une symbolique Tour d'Ivoire et se croire, en sa candeur attendrissante, le centre de l'univers. L'art pour l'art est un mythe, et le mythe engendre les pires aberrations et les pires maux, ce dont les temps présents sont l'illustration atroce. Dans l'intérêt même de son art, l'écrivain ne peut plus rester étranger à l'animation, aux troubles de l'Agora. Il faut qu'il s'y mêle, y participe, au besoin qu'il combatte, afin de pouvoir rendre compte devant l'Histoire et les hommes. En un mot, il faut qu'il serve.

Dans son *Jardin d'Épicure*, Anatole France a beau nous dire : «que les poètes nous aident à aimer, qu'ils ne servent qu'à cela, et que c'est un assez bel emploi de leur vanité délicate». Boutade de salon ! Nous croyons, nous, dur comme fer, que les

poètes ne servent pas qu'à cela, et que la principale raison de leur passage parmi les hommes est de rendre témoignage, donc de servir. Heureux celui qui, ce faisant, peut servir son œuvre tout en servant une belle cause. Et nous avons la faiblesse de croire qu'il n'est guère plusieurs manières de servir une cause. Il n'en est qu'une, qui est de se donner et de s'y donner tout entier.

Ce postulat admis, notre point de vue et notre position nettement situés, nous voici mieux à l'aise pour parler du Voilier et de l'homme à bord de ce voilier. Pour dissiper un dernier soupçon d'équivoque possible, nous déclarons que, dans tout ceci, l'écrivain seul s'engage, et qu'il s'y engage en invoquant une parole d'Oscar Wilde. Celle-ci : «Tout art est à la fois surface et symbole. Ceux qui plongent sous la surface le font à leurs risques et périls. Et ceux qui sondent le symbole le font également à leurs risques et périls.»



Nous ambitionnons moins de vous apprendre des choses ignorées, que de vous décrire, sous une forme particulière, certaines choses connues de tous, et de les éclairer d'une lumière qui n'est point celle du port ni du rivage. Un navire, selon qu'il se trouve au port ou roule en mer, nous propose deux entités absolument différentes. Mais commençons par planter le décor : la mer.

Nous avons assez fréquenté des marins, vécu parmi eux, très simplement partagé leur vie, pour avoir appris qu'ils sont en général, chacun dans la mesure de sa sensibilité, mordus par la mer, quand bien même ils ne veulent, ou ne peuvent, ou n'osent en convenir. D'aucuns, parmi les marins, médirent de la mer, de leur vie de marin, de leur navire. Pourquoi pas ? L'on peut dire beaucoup de mal de l'un et de l'autre, autant de mal d'ailleurs que de bien. Mais en nombre de cas, si l'homme maudit la mer, c'est encore une manière de lui rendre hommage, de reconnaître, en la maudissant, son esclavage royal. Car, sur toutes les âmes, même les plus frustes, la mer exerce un empire singulier. «Oisif au bord de la mer, dit Valéry, si l'on tente de déchiffrer ce qui naît en nous devant elle..., on se trouve des pensées ébauchées, des lambeaux de poèmes, des fantômes d'action, des espoirs, des menaces, toute une confusion de velléités excitées par cette grandeur qui s'offre et se défend».

A cause de cette offrande gratuite et de ce refus, la mer supporte toutes les personnifications, justifie l'emploi de toutes les images. A l'égal du Désert et, mieux encore que le Désert, parce que l'immuabilité marine s'accompagne d'une mobilité éternelle, elle suggère ce qui n'a point de limites définissables, propose à l'esprit le seul envol qui affranchit totalement de l'humain.

Il serait permis d'imaginer une vie contemplative qui n'eût d'autre objet que le spectacle de la mer, ni d'autre paysage que l'univers marin habité de vide, traversé de vent. Ce vent, qui déferle sur la plaine liquide qu'il agite, ou brutalise, ou fait bouillonner au gré de son humeur, ce vent qui sculpte le visage mobile des eaux comme il sculpte, au Désert, le mol ondoisement des collines de sable et la dureté du roc primordial, ce vent est gonflé d'odeurs salées et pénétrantes. Respirer le vent, c'est respirer la mer que l'on respire mieux qu'on ne l'embrasse. La mer ! Et tel est, tel peut être, en des circonstances déterminées, l'envoûtement exercé par le charme mêlé de son rythme, de sa rumeur, de son odeur — la seule odeur incorruptible qui soit au monde — que l'idée de partir, de *partir pour partir*, peut naître, tout naturellement, du voisinage de la vague, comme jadis, l'Anadyomène, vêtue d'aurore mouillée, naquit de l'éclatante écume.

Ce désir du départ et ce départ lui-même, avec ce qu'ils supposent de fièvres, de craintes, d'abattements, de promesses trahies, d'espérances recommencées, de renoncements, pourraient résumer toutes les inquiétudes et tous les rêves des hommes. Rêves, inquiétudes, désirs, «tout va sous terre et rentre dans le jeu» et seule demeure la vie incessante. Or, la mer et la vie sont mystérieusement liées entre elles. «La mer, dira Michelet, elle est la grande femelle du globe, dont l'infatigable désir, la conception permanente, l'enfantement ne finit jamais». Mer et vie, vie et mort, mort et recommencement. Il semblerait que le vocable dont se servent, pour traduire l'idée de la mer, les hommes de nombreuses races, dérivât du mot *mar*, appartenant à la langue sacrée des Indes. Et que ce mot renfermât le sens de : *ce qui doit mourir*. «Il semble, écrit Loti, en rejoignant cette pensée hindoue, que le mot mer en lui-même ait quelque chose d'immense, avec on ne sait quelle tranquillité de néant». Au fond de cet instinctif désir du départ, et qui peut mordre le cœur d'une morsure inguérissable, au fond aussi de cet attachement (qui n'est peut-être qu'une forme sublime de la crainte) que la mer inspire, y aurait-il donc, chez l'homme, comme un obscur

vouloir de retourner aux sources de ses origines : la mer, principe et fin de tout ?...

*
* *

Très tôt, l'écrivain s'est ému devant ce thème colossal : la mer. Des rhapsodes de l'antique Hellade aux poètes et écrivains des temps modernes, un vaste chant d'amour et de mort, aux accents infiniment variés, flotte sur la vague éternelle. Des rhapsodes grecs aux lettres contemporaines, en passant par les conteurs arabes et les scaldes du Nord, la mer océane n'a cessé de dicter, de sa voix énorme, des récits surprenants et légendaires. Rien qui soit plus dans l'ordre, en vérité. Histoire et légende, vérité et fiction, où pourraient-elles se suivre mieux, s'unir, se compléter aussi intimement qu'en mer, en cette mer pourvoyeuse de toutes les richesses et de toutes les gloires, en cette mer où tant de générations de morts roulent sous les étraves bondissantes qui portent la fortune des vivants ?

La littérature universelle doit beaucoup à la mer. En retour, la mer doit beaucoup à l'écrivain et au poète. Depuis qu'un homme osa, le premier — ce fut peut-être à la faveur d'un tronc d'arbre flottant — confier sa vie infiniment vulnérable à l'eau mystérieuse, le navigateur a domestiqué la mer à son usage, l'a ramenée à un ensemble de cartes précises, savamment, minutieusement rehaussées de signes, de chiffres, de hachures compliquées, où les mystères des latitudes, les courants, l'habitat des tempêtes se laissent emprisonner entre les pointes d'un compas. De leur côté, l'écrivain et le poète ont humanisé la mer. Ils ont durablement ébloui l'homme en lui révélant, par les mots et par l'image, les beautés et les terreurs de l'océan. Ils ont, aussi, enrichi l'homme d'une connaissance nouvelle de sa propre grandeur et de sa propre misère, celle-ci et celle-là découvertes au péril de la mer.

La Genèse rapporte que les flottes de Tyr transportaient des étoffes et des matières précieuses, sans autrement s'étendre sur l'art naval, ni sur le marin, ni sur la mer. Mais dès la civilisation méditerranéenne, le rhapsode subjugué regarde vers la mer. L'Iliade et l'Odyssée nous disent que la mer et l'aède se sont reconnus, et que leur confrontation a été tout de suite infiniment pathétique et décisive. Et nous voyons, escortant le périple des héros, où l'aventure, le combat, l'amour et la mort alternent, une strophe — pleine

de résonance, soumise à des variations subtiles — régulièrement revenir, comme une mélopée votive, comme une incantation : «L'onde pourprée s'ouvre avec bruit autour de la carène de la nef, qui court sur la mer en faisant sa route»...

★★

Sans doute, depuis l'appareillage des blanches caravelles, toutes les mers, ou presque toutes les mers, ont été visitées. Les étoiles nouvelles qui brûlaient les yeux visionnaires des conquitateurs — ces surhommes par le courage et ces démons par la cruauté — ont été inventoriées. Et nous avons pratiquement épuisé la poésie singulière que chaque mer nourrit en propre, y compris celle des mers australes, où, selon Jean-Sébastien Leconte :

*La croix du sud, haussant son crucifix sinistre,
Attend le cadavre d'un dieu...*

Et voici que des paquebots de 80.000 tonnes ont ramené à quatre jours et demi, la distance, jadis fabuleuse, qui sépare l'ancien du nouveau continent.

Est-ce à dire que le merveilleux a déserté la mer, qu'elle n'offre plus à l'homme que des immensités désormais familières et, partant, appauvries ? Non ! Car l'homme a besoin, aura toujours besoin de merveilleux : cette fleur sans égale dont la mer, bien plus que la terre ferme, est l'incontesté climat.

La plus belle création de la mer, et c'est aussi l'une des plus belles créations de l'homme, est le voilier. Et l'une des plus belles créations de la littérature, de toutes les littératures, est le vaisseau fantôme. Or, il nous plaît d'imaginer qu'il y aura toujours, sur la mer, des vaisseaux fantômes, alors même que le dernier voilier aurait cargué sa voilure fatiguée, de l'autre côté du monde. Il est apparu, le vaisseau fantôme, sur la plaine liquide, entre le ciel infini et les eaux infinies, où toutes les puissances de la nature, toutes les vertus et tous les vices des hommes se sont affrontés, sous le regard de monstres nés de leurs songes, de leurs inquiétudes, de leur obstiné vouloir. Malgré les textes, nous serions tenté de considérer la nef *Argo* comme le premier parmi les vaisseaux fantômes. Il vous souvient que, partie d'Iolcos, elle avait à son bord cinquante héros fameux. Le regard halluciné par le mirage de la Toison d'Or, Jason les conduisait vers la Terre de Colchide. Hera-

klès, Télamon, Pélée, les Dioscures prirent tour à tour la barre, et le doux Orphée lui-même dont le chant pur attendrissait plantes et rochers et faisait perler les larmes aux yeux des fauves... Depuis, audacieux et légers, de mystérieux navires vont, toutes voiles dehors sur les lames traîtresses, à travers les grandes littératures du monde.

Au siècle dernier, les pêcheurs des bancs d'Islande redoutaient encore la rencontre de l'*Escadre Fantôme*, dont Davy Jones, le capitaine diable en personne, conduisait le vaisseau amiral. Son principal lieutenant était le capitaine Vander Straeten, de la *Vache Rouge*, le célèbre Hollandais Volant, né, à Rotterdam, en plein XV^{me} siècle. C'était un sacrifiant d'envergure, blasphémateur, tueur, écumeur de routes océanes et, bientôt, de la Mer du Nord à la Baltique, sa réputation funeste avait couru, comme une brise mauvaise. Mais à quelle faute impardonnable devait-il d'avoir été condamné à errer sans cesse, à jamais à la dérive, jusqu'au Jour du Jugement Dernier ? Les chroniqueurs ne sont point d'accord, à ce propos. Mais il paraît qu'il eut grand tort, surtout, de mettre à la voile un saint jour de Vendredi Saint, en tirant contre le ciel d'enragés coups de fusil. Et, depuis, «il croise sans trêve sur les océans, avec sa cargaison de spectres». Dans une vieille ballade flamande, un poète anonyme suggère, pour le pauvre maudit, l'espérance d'une rédemption possible. Henri Heine broda sur ce thème — au grand bonheur de Wagner — et, le développant, y introduisit un élément neuf : l'amour fidèle d'une femme offrant au Hollandais une ultime chance de salut. Vander Straeten accepta le marché, en basphémant, bien entendu, et, disent les chroniques : «en crachant furieusement à la gueule des anges». Mais au bout de sept ans, paraît-il, il reprit la mer : «trop heureux d'être délivré de sa chère épouse, pour se remettre de la fidélité conjugale».

Rappelons encore, pour mémoire, que, parmi cette flotte de vaisseaux perdus et toujours vivants, malmenés par la vague et infatigables, l'un des plus hiératiques est celui qui déposa, sur la rive danoise, le Roi Skiold, le roi viking venu de la mer... Mais personne n'a jamais su d'où il était venu, et personne, jamais, n'a su vers où il a cinglé lorsque, Skiold ayant été appelé au Pays des Ombres, et sa dépouille portée à bord de son drakkar, le navire frémissant — une frise de boucliers d'or courant sur ses bordages et sa voile écarlate gonflée au vaste vent de la mer — s'enfonça dans la brume, tout droit, sans équipage, guidé par la seule main de Dieu...

Rien n'est plus beau qu'un navire, et nul navire n'est aussi beau qu'un voilier. C'est que ce dernier propose encore, proposera longtemps encore, l'image suprême de la découverte du monde et la synthèse de l'Aventure. Il réunit une telle somme de connaissances, d'expériences, de haut savoir, qu'il est : chef-d'œuvre dans l'acception la plus haute du mot : une œuvre capitale d'artiste, une chose parfaite, parfaitement belle et bellement parfaite, que des siècles ont façonnée, affinée, définitivement mise au point. De la barque d'Ulysse aux derniers voiliers contemporains — ces glorieux et superbes parents pauvres des Marines — en passant par le drakkar et la caravelle des découvreurs de mondes, il existe un processus évolutif d'une rigoureuse et implacable unité. Et sans doute, Farrère n'exagère point lorsqu'il affirme que « ceux qui réalisèrent ce chef-d'œuvre de l'esprit humain, méritent d'avoir leur place à côté des plus grands architectes terrestres, y compris ceux qui édifièrent les Pyramides, le Parthénon et la cathédrale de Reims ».

Certes, nul ne songera à nier ou à méconnaître la beauté concrète du paquebot. Et si le malheur veut qu'un paquebot fasse naufrage, il est certain que la mer engloutit un résumé complet de la science et de l'art, de toutes les sciences et de tous les arts contemporains. Personne ne pourrait prévoir, cependant, ce que sera le paquebot dans l'avenir, sa perfection demeurant, si l'on ose dire ainsi, perfectible. Tandis que le voilier est chose parfaite, et à ce point parfaite que ses formes mêmes et son allure participent vraiment de la mer en ce qu'elle a d'éternel. Animal de la mer, le voilier est né de la mer, des lois de la mer et du vent, au même titre que les dieux marins sont nés des civilisations méditerranéenne et scandinave. L'œuvre de l'ingénieur est une chose, l'œuvre de l'artiste en est une autre. Et, pour situer mieux, par l'image, le paquebot et le voilier, disons, par exemple, que le paquebot moderne est au voilier ce que le building en béton est à la cathédrale. L'une et l'autre ont leurs beautés, c'est certain. Mais dix, ou cent *Torengebouwen* dans le ciel d'Anvers, ne feraient jamais qu'exalter, par la seule vertu des antithèses, le poème aérien qu'est la flèche de Notre-Dame !

Nous disons que le voilier est né des lois de la mer et du

vent. Or, le vent lui-même possède des titres de haute noblesse mythologique. Il y avait toute une famille de vents. Eole, fils de Jupiter était leur dieu et les tenait enchaînés dans d'obscures cavernes, car ils étaient fort indisciplinés. Un jour qu'Ulysse aborda dans les états d'Eole, celui-ci, charmé par le récit des aventures du Roi d'Ithaque, lui prouva sa bienveillance en lui offrant plusieurs peaux où les vents étaient enfermés. Mais las ! les marins sont curieux par nature. Les compagnons d'Ulysse ouvrirent les peaux, les vents fous s'en échappèrent et firent sur le champ si grands désordres que la flotte d'Ulysse se perdit corps et biens, et que l'infidèle époux de la fidèle Pénélope ne dut son salut qu'à la faveur d'un espar. Ainsi, sur la foi de la mythologie, la curiosité du marin serait à l'origine de toutes les misères dont le vent accable le marin : quand il est contraire, quand il y en a trop, ou pas assez, ou pas du tout...

Par ailleurs, les anciens reconnaissaient une identique origine divine au fait de se servir du vent, pour aller en mer. Isis, fille d'Inachus et d'Ismène, se promenait un jour, dans un esquif, sur le Nil. Comme elle eut trop chaud, elle détacha son voile de pourpre. «Et le voile, retenu aux deux bouts par les mains d'Isis, se gonfla au vent du fleuve, et l'esquif en reçut une impulsion miraculeuse. Et les dieux, par la suite, firent comme la déesse avait fait. Et puis les hommes firent comme les demi-dieux». Et c'est pourquoi le marin du Voilier, fut-ce un simple marin du *Mercator*, peut encore s'imaginer, quand le couchant empourpre la voilure murmurante et que le Navire porté sur les eaux est devenu comme le rythme même, le rythme matérialisé de la mer, qu'entre cet instant mythologique et sa propre respiration vivante, il y a comme une subtile connivence. Et il est bien vrai, pour cette raison là et pour d'autres raisons encore, que celui qui fait du long cours peut faire sien le beau vers de Baudelaire : «J'ai plus de souvenirs que si j'avais mille ans»...

*
* *

Vous connaissez le voilier *Mercator*. Vous le connaissez tous, du moins le connaissez-vous comme principal ornement du Bassin Bonaparte où, entre deux croisières, il remplit le paysage familier, ce vieux paysage anversois. Il le remplit si bien que, lui parti, le Bassin semble absolument déserté et que, lui présent, ce même

Bassin participe, du coup, à l'ensorceleuse poésie du monde. Mais entre un navire à quai, et le même navire en mer, entre les hommes à bord de ce navire à quai, et les mêmes hommes à bord de ce navire en mer, il existe des distances infranchissables à l'imagination commune. Où qu'il soit amarré, le Voilier s'enveloppe d'un romantisme désuet mais tenace, aisément accessible au cœur populaire. Mais il n'y a pas que du romantisme, dans le voilier. Il y a encore, il y a surtout, une très dure réalité, et celle-ci est bien moins accessible à ce cœur populaire. Malgré cette dure réalité, peut-être aussi, en partie, en fonction d'elle, nous aimons ce Navire. On s'attache à son bord, ce bord qui est, durant tant de mois, le seul petit morceau de patrie et le lieu de notre errant exil. On s'y attache étrangement. Et nous comprenons pourquoi, dans la langue anglaise, qui est celle d'un grand peuple maritime, le mot navire est du genre féminin. C'est que l'on finit par éprouver, pour son bord, une manière d'affection amoureuse.

A peu d'exceptions près, la poésie des choses est en nous mêmes, et l'exceptionnel et l'émouvant dont se pare un décor est fonction de notre propre émotivité. Mais le navire en général, et le voilier en particulier, possèdent une poésie propre et agissante que subit même l'homme de la rue qui, dans le regard indifférent ou aimable qu'il accorde au navire, se venge de son destin de sédentaire, rivé au sol. Jadis, ceux des voiliers disaient qu'il y avait trois belles choses au monde : «une jolie femme, un beau cheval au galop et un trois-mâts grand largue». Nous ignorons en vertu de quoi les marins étaient bon juges de la beauté d'un cheval au galop. Quant à la première des trois merveilles précitées, on peut généralement se fier au bon goût du marin et, quant à la troisième, on peut s'y fier les yeux clos.

Le voilier est poétique en ses moindres détails comme en sa forme totale. Il y a une poésie de la mâture, des vergues, du haubanage ; il y a une poésie des cordages, des manœuvres courantes ou dormantes ; il y a une poésie formelle de la coque, de la ligne, et la ligne du *Mercator* est aussi pure qu'est pur un sonnet de Ronsard. Il se dégage parfois, de l'ensemble, une impression de fragilité touchante, parce que cet ensemble est léger et gracieux comme un oiseau de mer, mais il est fort comme lui. Le voilier au port est beau, parce qu'il ne peut pas ne l'être point. Cependant, c'est en mer, et en mer seulement qu'il s'éveille de cet inerte som-

meil du quai et du port, où il dérobe son âme véritable et son vrai visage derrière ce que nous serions tenté d'appeler : la rigidité décorative des grands morts. En mer, il prend, avec l'élan, sa forme définitive, il s'anime, il est vivant comme est vivant un être doué de sensibilité, de réflexes, de tout un système de réactions et de défenses, bref, d'une vie propre. Regarder un voilier au port, c'est en soi un beau spectacle. Mais le sentir vibrer, gémir, réagir à la vague et, de vague en vague le sentir porté sur les épaules de la mer comme un ex-voto vivant, cela est à la fois un spectacle et une geste à ce point singuliers, que l'homme qui est à bord s'en trouve soudain, qu'il en ait conscience ou non, incroyablement modifié.

L'on se trouve confus devant la pauvreté des mots, devant leur grossière impuissance à communiquer vraiment, au non-initié, les phases successives de ce drame, et lui rendre tangible et visible la vie du navire en mer, et la vie de l'homme à bord de son navire. Cet homme commence tout de suite à apprendre durement l'art de vivre, un certain «art de vivre qui consiste à se passer de tout, en restant capable de tout accueillir». Et cependant, pour le marin, comme pour le bledard — cet autre déshérité magnifique — cette existence errante où l'on se passe de tout, est tissée d'heure en heure, de jour en jour, d'une infinité de choses impondérables, «dont on est sûr que rien dans la mémoire fragile ne subsistera, et dont, pourtant, le charme replié finit par obséder toute la vie». En mer, le voilier enfin se déploie, et l'homme, qu'il le veuille ou non, entre dans le jeu, fait corps avec le navire, se déploie à son tour, se métamorphose comme lui. Combien de fois, en combien de circonstances différentes, n'avons-nous point observé ce changement brutal, cette miraculeuse transformation qui s'opère dans l'homme dès l'instant où, les amarres larguées, il troque, avec sa passagère vie terrestre, un vêtement qui est à tout le monde contre celui qui n'appartient qu'au marin. Les premières brasses qui sont entre le navire et le quai, au moment du départ, résument déjà des milliers de milles d'éloignement, et toutes les angoisses, et toutes les révoltes de toutes les séparations. Nous avons beau être ceux-là pour qui la terre n'est qu'un livre d'images grand ouvert, et qui pouvons nous laver les yeux à l'éternelle jeunesse du monde. Mais dites, pensez-vous que nous cessons d'être des hommes, des hommes tout court, de pauvres hommes parfois, avec leurs passions d'homme, leurs

désirs d'homme, leurs soucis multipliés et leurs défaillances d'homme?
Mais cela dit, reconnaissons que chaque départ peut être considéré
comme une victoire sur la destinée, et dont la transposition poétique
pourrait être celle-ci :

*Lors, un commis désabusé
M'ouvrant le rôle d'équipage,
Contre ma vaine signature
Me vend des horizons perdus,*

*Me vend mes titres de nomade,
Et le navire entier, avec,
Lovés contre son étambot,
Dix mille milles de sillage,*

*Me vend des îles, des récifs,
Nés de la mer et de l'aurore,
La splendeur moite des tropiques,
La nuit sans nuit de Reykjavik,*

*Me vend des myriades d'astres,
Le sens de vivre et de mourir,
Le mystère des méridiens
Qui flottent sur les mers lustrales,*

*Me vend ce qui n'a pas de nom
Entre deux points des antipodes :
La lente et dévorante absence
Et l'humilité du retour,*

*Me vend le cercle amer des eaux,
Et le vent qui léchait l'écorce
De la planète primitive
Roulant d'entre les mains de Dieu...*

*Mais le commis ferme le rôle,
Sans comprendre et sans se douter.
Son rêve se borne aux week-ends
Près d'un ruisseau, dans les Ardennes... (1)*

(1) José GERS, *Moi du Voilier* (Aux Editions du Scarabée d'Or, Bruxel. 1938.)

A chaque départ, une porte tombe d'un coup, tandis qu'une autre porte s'ouvre, toute grande, sur un grand coup de vent salé. Désormais, jusqu'à l'incertain retour, après avoir été, à terre, un homme parmi les hommes, le marin ne sera plus, en mer, qu'un marin parmi les marins, c'est-à-dire, en raison même de sa vie, quelque chose de plus qu'un homme ordinaire. Et de cela nous témoignons, après tant d'autres, nous en témoignons avec toute notre admiration, avec toute notre affection très sûre et fraternelle et parfois, aussi, avec toute notre pitié vouées à ces hommes qui sont un peu plus qu'un homme ordinaire et qui, quels que soient leur rang social et leur culture ont tous, à côté de défauts communs, de solides vertus communes.

Nous avons dit, qu'en mer, le Navire s'éveille, s'anime, devient chose vivante douée de vie propre et de sensibilité. En mer, il joue, avec les hommes qu'il porte, un jeu compliqué, un jeu viril, un jeu réglé par des siècles d'intimité avec la mer et ses lois, un jeu si bien réglé qu'à chaque instant il y a, entre le voilier et son décor, une telle entente rigoureuse, un tel accord profond et parfait que, si minuscule soit-il, le voilier demeure, dans ce jeu, à l'échelle de la mer.

Et puis, le voilier révèle, en mer, comme une autre personnalité, selon que le spectateur se trouve sur le pont, sur le gaillard, à un endroit quelconque de la mâture. La mer elle-même, en l'observant de ces points différents, change de visage. Et l'on peut s'étonner d'entendre, parfois, appeler : monotone, un décor qui, par définition, ne l'est jamais. L'endroit du navire d'où l'on découvre et le navire et la mer dans une lumière neuve et surprenante, est le beaupré. Un confrère hollandais, J. Leclercq, qui fit un voyage d'Australie à bord de l'*Herzogin Cecilie*, de l'armement Erickson, et dont l'épave tragiquement monumentale repose, comme vous le savez, dans la petite baie de Salcombe, sur les côtes anglaises, a laissé de sa traversée un ouvrage en tous points remarquable, intitulé *Wind in de zeilen*. Et voici en quels termes Leclercq parle de la mer vue du beaupré, qu'il appelle : «mijn buitenverblijf de kluiverboom», ma maison de campagne, le beaupré :

« Nergens voelt men zich zoo één en zoo alleen met schip en zee als hier. Rustig deint men op en neer met de stampende beweging van het vaartuig, die men hier het sterkst voelt. Men zit ver buiten het schip, boven de zee. Voor u is er niets dan de onaf-

zienbare, golvende, blauw-en-witte vlakke, maagdelijk, nog niet gebroken door den scheepsromp. Men ontdekt hier de zee ; men bemerkt, dat men ginds, op het schip, de zee nauwelijks gezien heeft. Van dek af ziet men een zee, die om het schip spoelt ; die bewust reageert op het schip, lauw of woest ; die bezig is met het schip. Hier ziet men *de* zee, in goddelijke onbewustheid ; de zee die van niets weet ; die onbekommerd en onbevangen voortdeint, in een loomen, zonnigen droom, eindeloos, eeuwig»...

*
**

Et l'homme, dans tout cela ? « Songez d'abord, dira Farrère, à ce destin anormal que fut toujours celui de l'homme de mer : c'est le destin fort exactement d'un moine, mais d'un moine qui n'aurait point fait de vœux et à qui manquerait toute vocation d'en faire ». Ici, peut-être, pourrait-on toucher la question délicate de la vocation maritime.

Nous ne ferons de peine à personne en rappelant que, dans nombre de cas, le marin professionnel n'a point toujours répondu à un appel irrésistible, à cet impérieux besoin de la mer qui échappe à toute définition raisonnable, n'a pas a priori entendu cette voix obstinée qui fait que l'homme, en y répondant, réalise la seule aventure humaine à laquelle cet homme-là était prédestiné. Il en est qui choisissent le métier de marin comme ils choisiraient n'importe quel autre métier, qui se font marin sans trop savoir, à l'origine, pourquoi. Ce qui n'exclut nullement qu'ils ne fassent par la suite, de bons marins, bien que la meilleure part de la vie du marin : la part spirituelle, leur restera, généralement, fermée. Par ailleurs, nous pensons que nous sommes redevables, à l'écrivain, d'un pourcentage de vocations plus élevé qu'on ne le croit généralement, et que Jules Verne, par exemple, n'a point fini d'exercer sur l'adolescence un empire profond et profondément justifié.

Il y a aussi, chez certains, à l'origine de leur carrière, une cause fortuite comme, par exemple, la vue soudaine d'une image. Une anecdote pour l'illustrer. Nous connaissons un marin qui, en pleine crise d'adolescence, reçut le coup de foudre de la mer, sous la forme d'une affiche, dans la salle d'attente d'une petite gare des Ardennes. Une affiche d'une compagnie de navigation, représentant le globe avec, à sa calotte, un voilier navigant « avec tout dessus ». Notez que ce ne fut point le globe qui l'attira, avec ses

grands, troublants espaces bleus, mais bien l'image du voilier qui le coiffait décorativement. Et il résolut sur le champ de devenir marin. Ses parents, solides bourgeois de province, s'opposèrent, avec une rigueur résolument provinciale et bourgeoise, à ce qu'ils considéraient, naturellement, comme un manquement pendable aux règles du jeu, autant dire comme une déchéance. Mais l'esprit d'un garçon de quinze ans, qui a eu la révélation de l'aventure aux miroitements sans ombres, est inventif. Il sut gagner à sa cause une sœur d'un an plus âgée que lui, une sœur d'un romanesque bon teint de bibliothèque rose. «Tu comprends, sussura le tentateur, tu comprends, quand je serai marin, j'irai en Chine. En Chine, chérie ! Et je te rapporterai de la soie de Chine ! Pense donc : de la soie de Chine, rapportée pour toi, directement de Chine !»... A quoi rêvent les jeunes filles ! Toujours est-il que la sœur, enveloppée de problématique soie de Chine, se fit l'alliée du frère, qui finit par emporter le morceau. Ajoutons que le marin en question navigue toujours, mais que sa sœur attend encore la mirifique soie promise, car le destin a voulu qu'il visitât beaucoup de pays, sauf la Chine, évidemment.

Plus grand aussi qu'on ne le croit ordinairement, est, pensons-nous, le nombre de ceux qui se sentent attirés — sans oser le reconnaître, voire se l'avouer à eux-mêmes — par une certaine idée qu'ils se font de l'aventure. Nous voudrions nous arrêter un instant à ce mot, tant galvaudé parce que c'est là le sort commun des beaux mots, et que celui-ci possède une résonance illimitée et troublante. Chez d'aucuns, l'aventure suppose le goût du lucre, de la ripaille, des profits immédiats, etc., tout ce qu'une morale courante accorde de droit à un homme décidé qui ne s'encombre point de trop de scrupules. Mais nous voudrions reconnaître à ce mot un sens plus haut, qui satisfait à la fois le goût de l'action et celui du rêve, en situant l'aventure sur un plan où l'action puisse être la sœur du rêve. Ce qui nous amène à chercher de l'Aventure une formule acceptable.

Nous aimons assez bien celle donnée, jadis, par Pierre Mac Orlan, vraisemblablement entre deux airs d'accordéon, sur un quai brumeux de Nantes ou de Brest. Il commence par déclarer que «l'aventure est une question de solde». Soit. Mais c'est aussi une question de tempérament, de grâce singulière redoutable à l'égal d'une sérieuse malédiction. Et puis, quant à l'aventure marine, un

minimum de témérité gratuite est indispensable à qui veut s'assimiler, avec profit, ses éléments infiniment complexes. C'est pourquoi les commodités du paquebot, et la superposition rassurante de ses multiples ponts, réunissent un ensemble de conditions inférieures pour un tête-à-tête rigoureux avec la «bête bleue». En ces temps accélérés, où lespires puissances naturelles ont été domestiquées par l'homme, à des fins les plus contradictoires, l'aventure marine — et sans doute que l'aviation de ligne nous en propose un parallèle pertinent — demeure pratiquement la seule qui baigne, aux quatre horizons, dans un pathétique dûment éprouvé. Mais elle exige, pour donner le change à notre atavisme de blasés, un minimum de risque et d'inconfort que notre imagination transformera en nourriture appropriée. «L'aventure, poursuit Mac Orlan, est dans tout, parce qu'elle est la force de transposition de celui qui se regarde, regarde les hommes et les choses». Et il affirme, en bonne logique, «qu'entre un mot, et les images réfléchies par ce mot, il existe des voies ferrées sans nombre et des océans sillonnés de navires, ceux-ci et celles-là semés d'embûches et d'alternatives pittoresques entre la vie et la mort». Voilà pour l'aventure. Mais l'aventure, c'est aussi, selon le mot du cher Louis-Frédéric Rouquette, trop tôt enlevé aux lettres françaises : «confier son cœur fragile à la mer, et le voir danser à la crête des vagues»...

Vous me direz que les marins d'ici ou d'ailleurs se soucient fort peu, en général, du moins en apparence, de ces spéculations abstraites. Nous l'admettrons volontiers. Au demeurant, il y aura toujours des marins qui, à l'égal du capitaine Mac Whire dont parle Conrad : «ont parcouru la surface des océans comme certaines gens glissent toute leur vie durant à la surface de l'existence, qui se coucheront enfin tranquillement dans la tombe, qui n'auront rien connu de la vie, qui n'auront jamais eu l'occasion de rien connaître de ses perfidies, de ses violences, de ses terreurs. Et il est sur terre et sur mer — et il y aura toujours sur terre et sur mer — de ces gens ainsi favorisés — ou dédaignés — par le destin et par la mer»... Cependant, quoi qu'il en soit, les marins, tous les marins, sont absolument distincts des autres hommes, et sans doute est-il dans la nature de la plupart d'entre eux de naviguer, comme il est dans la nature du fleuve de couler vers la mer.

*
**

Depuis Homère, l'homme de mer a atteint sûrement à l'immortalité romantique. Romantisme des terres lointaines et des escales inouïes, qui, aux yeux du terrien, drapent le marin comme d'un vêtement. Dans la réalité quotidienne, ce romantisme cède le pas, très simplement, à un tragique secret par lequel se résume sa rude vie, ses privations, ses misères plus morales encore que physiques, et dont la plus grande s'appelle : solitude. Car l'homme emporte, partout, son cœur inquiet, comme un chien fidèle et affamé attaché à son ombre, et ce cœur inquiet, c'est en mer, dans la solitude de la mer, qu'il bat le plus fort.

A bord du Navire, l'on exige beaucoup des hommes, et d'autant plus que ce que l'on exige d'eux n'est pas toujours nécessairement mis en formules, ni en articles de règlements. Lorsque part le Navire, ce départ, qui s'accompagne d'un pathétique singulier, comporte pour le marin une leçon immédiate de renoncement. Il renonce à tout, à la terre, au foyer, à la femme, à l'enfant, il renonce aux mille et une commodités, aux mille et un plaisirs d'une vie considérée comme normale, en faveur d'une vie d'exception, dans un lieu d'exception. Renoncement brutal, sans phrases, sans commentaires. Les amarres larguées, tous les océans et toutes les séparations s'élèvent, d'un coup, entre la terre et le navire, entre des bras tendus dans le vide et l'homme à bord de son navire.

Voilier, navire-école et navire représentatif, ce triple caractère suppose une triple mission en même temps qu'une triple servitude. «Le voilier, dira le capitaine Hayet, exige de tous, officiers et matelots, une intensité de vocation, un amour du métier, un mépris des souffrances physiques et morales, un dévouement absolu qui sont d'un autre âge». Et ce dévouement d'un autre âge, vous le trouverez à bord du *Mercator*.

Une fois en mer, les quarts se succèdent, avec une régularité conventuelle. Ne parlons que pour mémoire du travail de bord, du travail propre au voilier, de sa fatigue continue, de son harcèlement aussi, parmi tant de circonstances inopportunes, — quand, par exemple, au début d'une croisière d'hiver, le Navire tombe dans le gros temps d'équinoxe, et que ce chien de temps qui est un temps de chien vous réduit d'un tiers, ou de la moitié, un équipage de jeunes non amarines. Cependant, travail, et labeur, et peines physiques, cela tombe sous la perception des sens. Mais quel livre amer il y aurait à écrire sur tout ce qui n'y tombe pas : tout ce que

suppose «la lente et dévorante absence», et les soucis du métier, et les soucis personnels, et la survenue de petits incidents de rien du tout mais qui peuvent, en mer, prendre des proportions considérables, et la perpétuelle tension des nerfs et de l'esprit qui exige, pour ne point faiblir, une constante et fatigante discipline de soi. Et le drame intérieur, le tête-à-tête impitoyable de l'homme avec la mer et les fantômes de ses propres songes, et dans lequel la solitude, drapée comme la *Mélancholia* de Dürer, mais moins résignée qu'elle, joue le rôle principal.

Nous ne vous apprendrons pas que le marin grogne volontiers, qu'il a, en tout cas, la réputation de le faire. Il se sait, se sent incompris et, souvent, et trop souvent, il l'est. Mal connu, méconnu, mal estimé, mésestimé, parfois aussi méprisé, il se heurte à cette incompréhension sourde parmi laquelle, par moments, sa bonne volonté, son courage s'épuisent, se vident de leurs substances essentielles si nécessaires cependant pour utilement s'épanouir et pour durer. Certes, il lui arrive aussi d'alimenter lui-même ses chimères mauvaises, dans son impuissance à toujours négliger, comme il le faudrait, la médisance des médiocres et l'envie des sots. Nous comprenons cette impuissance. Cependant «si nombreux que soient les gens médiocres, dit Abel Bonnard, il ne faut pas qu'ils aient le pouvoir de nous faire douter de ce qui les dépasse et, pleinement convaincus du peu que valent tant d'hommes, nous ne devons jamais oublier ce qu'un homme peut valoir». Ce n'est point nous qui nierons ce qu'il y a, ce qu'il peut y avoir, dans la vie du marin, d'exaltant et de magnifique. Mais cela nous autorise d'autant mieux à reconnaître qu'il est, en mer, des heures d'abominable lassitude et de morne abattement, où l'homme mesure la vanité de tout effort et, l'ayant mesurée, n'éprouve plus d'autre désir que celui de tout abandonner.



Parenthèse. Vous savez que le *Mercator* est aussi un navire représentatif. Où il arrive, il est bien reçu, où il part, il laisse un souvenir durable et des amitiés fidèles. Et, depuis 1932, le Navire a fait relâche en quelques 125 ports et endroits différents. Mais on ne s'imagine guère en Belgique, ce que ce Navire représente, à l'étranger, pour notre Pays, ce qu'il lui apporte, ce que le Pays

lui doit, et quel atout insoupçonné il joue à l'occasion, là où des intérêts diplomatiques, industriels ou commerciaux sont en jeu.

Mais il est avant tout navire-école, *training ship*, navire d'entraînement. Ici, son rôle tient en deux mots : former des officiers et du personnel pour la Marine Marchande. Belle tâche, ingrate et lourde tâche, et combien décourageante tâche parfois !...



Vigny, dans sa *Servitude et grandeur militaires*, parle de «l'Armée, nation dans la nation». Etendons, voulez-vous, cette définition à la Marine. «La Marine, nation dans la nation». Il existe d'ailleurs, parallèlement à la servitude et à la grandeur militaires, une servitude et une grandeur maritimes. Et nous appliquerons au marin ce que Bourget, dans sa préface au *Voyage du Centurion*, dit à propos du soldat : «qu'il représente un principe d'obéissance, de sacrifice et de danger aussi nécessaire à la tonicité générale de la Société que les sécrétions de telle ou telle glande peuvent l'être à l'énergie générale de l'organisme». C'est donc une nécessaire et grande et belle chose que le métier de marin. Mais une marine, dans quelque pays que ce soit, n'est grande et belle — ne peut être grande et belle — que dans la mesure où ses marins composent une élite authentique, qu'ils sont intimement convaincus de composer cette élite, et qu'ils en sont convaincus parce qu'ils la composent vraiment. En ces temps incroyables — notre temps — où l'esprit souffre de terribles violences, où la civilisation — notre fameuse civilisation — craque de toutes parts, où les peuples s'épient en dansant en armes, comme les collines folles dont parle l'Écriture, nous avons un tragique et désespéré besoin d'une élite. Or, le marin peut, et devrait et doit, par droit naturel, faire partie de cette élite salvatrice. Car il bénéficie de ce que Albert Touchard appelle «une indestructible jeunesse», la jeunesse des «explorateurs, des marins, des poètes, de tous les hors-cadre qui, seuls, usent de la vie sans s'y user, se renouvellent plutôt qu'ils ne vieillissent, parce que leurs dépenses de sensations se compensent sans cesse par de nouveaux acquêts d'impressions».

La mer est action, la mer est rêve, la mer est liberté, la mer est refuge, et le dernier refuge avec le grand Désert. Car la terre, parcourue en tous sens, n'offre plus guère, à l'imagination avide, de quoi nourrir sa brutale et forte faim de connaître. Nous sommes

ceux-là qui pouvons évoquer des temps, encore proches, où la terre était grande. Grande, elle ne l'est plus. Nous l'avons mesurée à coups de raids transcontinentaux et transatlantiques, qui ont vu le globe glisser follement, documentaire banal et sans relief, sous l'ombre d'ailes immobiles. Cependant, la distance, le temps et l'espace si éperdûment vaincus, cette victoire colossale n'a su assouvir l'humble faim qui est nôtre, n'a pu réduire ce très simple et antique besoin de merveilleux qui habite le cœur, où il s'exalte de mourir et de renaître sans cesse. Voici que la terre est inventoriée sans retour. Mais il reste, et il restera la mer, la mille fois polluée et toujours vierge mer.

Et maintenant, nous voudrions adresser un dernier mot aux jeunes. Leur dire que, s'ils choisissent la mer, elle ne leur sera pas uniquement sourires et aventures, quel que soit le sens qu'ils reconnaissent, provisoirement, à ce mot. Leur dire que la mer exigera d'eux fortitude et courage, qu'elle réclamera d'eux des sacrifices et des renoncements dont ceux de la terre n'ont, et ne peuvent avoir, la moindre compréhension.

Leur dire, que l'homme en mer, est dans la servitude, mais que l'homme en mer, est «dans la liberté autant que dans la servitude». Qu'il peut, en mer, se retremper corps et âme dans une évasion purificatrice qui n'a pas d'égale, et que la mer peut consoler de toutes les souffrances et de toutes les vulgarités de la vie. Car l'eau efface, la présence de la mer régénère, la mer ennoblit. Et celui qui se confie à elle, recouvre, en retour, comme un état de grâce singulier, retrouve, entre le ciel et la vague, au centre des libres forces de la nature, ce qui peut demeurer de son âme primitive et de l'innocence heureuse des jours anciens.

Un dernier mot. Depuis son premier voyage, le *Mercator* a parcouru quelque 135.000 milles. Comme nous avons dit plus haut, la terre, pour ceux du bord, est un livre d'images grand ouvert, et ils peuvent se laver les yeux à l'éternelle jeunesse du monde. Cependant après chaque croisière il y a, pour ceux du bord, un instant inouï : celui où ils voient se dresser, tout au fond du paysage scaldien, plus haute que le plus haut des phares et plus belle que lui : la Tour de Notre-Dame !