

Jean-Yves Cadoret

ANTIGONE Z  
et autres histoires de mer

(extraits)

Mis en ligne le 27 octobre 2014  
Dernière mise à jour le 28 juin 2017

Un homme comme lui ne pense qu'aux bateaux. [...]  
Un idiot. Il racontait des histoires de mer.

Emmanuel Hocquard,  
*Le consul d'Islande*

## ANTIGONE Z

Un entrefilet en page Douarnenez m'apprend ce matin que trois navires ont trouvé refuge devant le port du Rosmeur pendant la tempête de Noël : l'*UDC Aqua*, un dragueur de 67 mètres battant pavillon du Bahreïn, arrive d'Ijmuiden et devrait rejoindre Malte dès la première fenêtre météo ; l'*Univind*, cargo de 90 mètres battant pavillon moldave, arrive, lui, d'Ostende ; enfin, le *RMS Rbenus*, cargo de 88 mètres et battant pavillon des Barbades, arrive de Rotterdam et doit rejoindre Bilbao.

Ce ballet de pavillons s'est déroulé devant la coque rouge d'un bateau ventouse qui, lui aussi, possède un pedigree impossible, et dont l'histoire a commencé aux premiers jours d'avril : un cargo frigorifique délabré, propriété d'un armateur grec, battant pavillon panaméen et affrété par une compagnie hollandaise, accoste au Rosmeur pour prendre livraison dans les entrepôts Mak-Froid de 1 261 tonnes de harengs et de chinchards surgelés à destination d'Alexandrie. Sitôt le chargement effectué, l'équipage, huit Russes et deux Litvaniens, se met en grève pour obtenir 173 000 euros d'arriérés de salaires.

Une banale histoire de bateau poubelle donc – sauf qu'elle se passe à Douarnenez et que le cargo s'appelle *Antigone Z* : de A à Z l'aiguillon de la tragédie dans une cité rompue depuis toujours aux jeux antagonistes de la chamaille et de la solidarité.

Une âpre négociation s'engage entre Laure Tallonneau, la jeune inspectrice de l'ITF (International Transport workers's Federation) qui représente l'équipage, et Maître Henri de Richemont, l'avocat de l'affréteur Marine Foods. Le capitaine Sergueï Shishkin et ses hommes reçoivent le soutien de l'association Mor Glaz de défense de la mer et des marins, dont le médiatique président, Jean-Paul Hellequin, ancien chef de cuisine sur les *Abeille*, est aussi le porte-parole de la CGT des marins du Grand Ouest, et de l'AFCAN (Association Française des Capitaines de Navires) qui, par la voix de son président Hubert Ardillon, révèle que « l'armateur a envisagé de régler les salaires uniquement pour le commandant du navire et ses deux officiers. Ils ont refusé, par soutien au reste de l'équipage. L'AFCAN soutient totalement ce capitaine qui prouve qu'il existe encore des capitaines soucieux de leur équipage ».

Un accord entre l'équipage et l'affréteur est finalement signé le 25 avril, aux termes duquel les marins, contre le règlement de leurs salaires jusqu'au 4 mai, s'engagent à décharger la cargaison, qui est redevenue la propriété de Mak-Froid après que la commande égyptienne ait été annulée.

L'histoire aurait pu s'arrêter là, mais l'affréteur, à défaut de pouvoir se retourner contre l'armateur injoignable, a saisi le tribunal de Quimper pour empêcher l'*Antigone Z* de quitter le port, saisie conservatoire qui s'ajoute à celle demandée par l'avitailleur, à qui l'armateur a réglé le fioul et la nourriture en monnaie de singe... et à la détention administrative prononcée par le directeur des affaires maritimes du Finistère, Hervé Thomas : « le bateau ne peut pas quitter le port tant que les réparations demandées par la direction interrégionale de la mer ne sont pas faites ». Affaires maritimes qui n'arrangent pas celles du sénateur-maire de la ville, Philippe

Paul, qui voudrait bien que le Rosmeur soit débarrassé de sa verrue pour la « Temps fête » de juillet – à quoi le président de Mor Glaz rétorque qu’ « il ne faut pas demander que le bateau s’en aille, mais où il va ». Et selon lui, ce ne peut être qu’à Brest pour y être démantelé : trente jours de travail pour trente salariés, « à Brest, on sait le faire ! ».

Mor Glaz et la CGT sont bientôt rejoints par un collectif militant « engagé pour l’écologie, l’altermondialisme et des politiques progressistes », réunissant Solidouarnités, Attac et Europe Ecologie-Les Verts - enfin, pas exactement EELV, mais une élue EELV de Quimper « dont les propos n’engagent qu’elle-même », comme le précise la porte-parole du groupe EELV de Douarnenez, Nicole Le Gall, pour qui « c’est au Conseil Général d’assumer ses responsabilités dans le respect de la loi. Quel que soit le désir des uns ou des autres de s’ériger en donneurs de leçon, voire de faire croire qu’ils peuvent régler seuls un tel problème, c’est le respect des procédures démocratiques et collectives qui s’imposent. Sinon, comment espérer une amélioration des règles internationales de navigation ? »

La tragédie tourne au vaudeville, guerre des communiqués et portes qui claquent – vaudeville qui avait poussé ses feux dès la fin mai avec le cambriolage du navire – du matériel électronique, allant du GPS aux écrans plats, et quatre-vingt cartouches de cigarettes... pour lequel l’armateur n’avait pas souhaité porter plainte ! – il n’était donc pas mort, comme des spectateurs crédules auraient pu le penser, ce qui expliquait peut-être l’optimisme du représentant du Conseil Général, Michaël Quernez, qui déclarait sans rire en novembre que « l’armateur défaillant pourrait redevenir un propriétaire actif ».

Difficile cependant, même avec beaucoup d’imagination, de lui confier le rôle du devin Tirésias et de repeindre l’assemblée départementale aux couleurs de l’Olympe. Et que dire de l’hybris de Jean-Paul Hellequin ou de Nicole Le Gall en Ismène ? La liste des personnages, par ordre d’apparition, se passe de commentaires – le plus *tragique* d’entre tous étant évidemment Georges Stamatis, l’armateur grec aux abonnés absents, dans la peau de Créon :

Sergueï Shishkin, capitaine russe de l’*Antigone Z*,  
Laure Tallonneau, inspectrice de l’ITF,  
René Gloaguen, avocat brestois de l’équipage de l’*Antigone Z*,  
Robbert Kraaijeveld, directeur de Mak-Froid,  
Jean-Paul Hellequin, président de l’association Mor Glaz et représentant CGT des marins du Grand Ouest,  
Hubert Ardillon, président de l’AFCAN,  
Henri de Richemont, avocat parisien de l’affréteur hollandais Marine Foods,  
Hervé Thomas, directeur des affaires maritimes du Finistère,  
Philippe Paul, sénateur-maire (UMP) de Douarnenez,  
Michaël Quernez (PS), conseiller municipal de Quimperlé, vice-président du Conseil Général du Finistère et président du conseil portuaire de Douarnenez,  
Pascal Parenty, capitaine du port de Douarnenez,  
Erwan Le Floch (salarié du Crédit Agricole du Finistère), représentant de la municipalité de Douarnenez au conseil portuaire,  
Bruno Claquin, vice-président du comité départemental des pêches, représentant des marins-pêcheurs au conseil portuaire,  
Gérard Lahellec (Front de gauche), quatrième vice-président du Conseil Régional de Bretagne, chargé de la mobilité et des transports,  
Gérard Arrouès, ancien élu (PS) de Douarnenez, membre de Solidouarnités,  
Paul Robert, président des Ateliers de l’Enfer, membre de Solidouarnités,

Martine Petit, élue quimpéroise d'EELV, membre d'ATTAC,  
Elisabeth Hascoët, élue douarneniste d'EELV,  
Nicole Le Gall, porte-parole d'EELV Douarnenez,  
Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la  
pêche

...

Que l'*Antigone Z* finisse par sauver sa peau ou soit condamné à la mort par démantèlement à Brest ou au supplice du « mur de la honte », derrière la jetée du Rosmeur (à défaut des Champs Elysées), ne changera rien au spectacle bavard qui se donne depuis neuf mois dans la PQR : le navire à la coque rouge sang n'aura pas sa Thébaïde - bien qu'il le méritât. Car sa fin dans les douleurs illustre parfaitement la tragédie moderne des pavillons de complaisance. Par une ironie de l'histoire, son sort avait été scellé de façon prémonitoire lorsqu'il prit son troisième nom, en 2001, à l'âge du Christ, qui est canonique pour un reefer. On peut encore le lire en relief sous la peinture écaillée à l'avant de la muraille : *Ice Lady*.



## LE NAUFRAGE DE LA PETITE FOULE



Le samedi 4 décembre 1976, des épaves étaient découvertes sur la plage de Châtelaiillon. Sur l'une d'elles, un fragment de bordé, on pouvait lire :

ITE-FOULE  
ÎLE-D'YEU

Cette triste découverte ne surprit pas. A l'Île d'Yeu, on avait déjà acquis la certitude que le chalutier *La Petite Foule* avait sombré corps et biens dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 décembre. Rémy, le patron, René, le mécanicien, les matelots André et Moïse, ne reverraient jamais Port-Joinville et le grand phare blanc qui avait donné son nom au bateau, et Dany, le mousse de seize ans, n'irait plus au Vieux-Château écouter battre son cœur dans le fracas des vagues.

J'ignore quel lien d'eau m'attache à vous, trépassés du Pertuis breton, mais le sais que l'épave découverte sur la plage de Châtelaiillon est un intersigne.

Trois ans plus tôt, au hasard d'un changement de trains, je m'étais retrouvé sur cette côte : « Calme plat, bleu. Mer d'huile. Le fouillis des carrelots, l'herbe poussiéreuse des dunes où se cachent des amoureux... Châtelaiillon est une halte parfaite pour mes inquiétudes : le bord de mer désert, la promenade plantée de platanes à la sortie de la gare, les villas aveugles – *Montcalm*, *Chasse-cafard*, *Le chant de la brise*... - dont la laideur étonne, à l'image enchevêtrée des rêves de luxe des petits retraités qui doivent y venir l'été, lucarnes, vérandas, Vénus de plâtre. Il me semble que je ne me suis jamais senti plus seul qu'au milieu de ce bonheur incompréhensible des gens simples. »

Ai-je alors entendu, sans la reconnaître, la voix de *La Petite Foule*, la voix anonyme et sans âge qu'entendent le Vieux Marin de Coleridge et le brick Désastre de Powys, celle que Charles Olson prête au pêcheur Jim Bridger de Gloucester, foulant la mort,

*plutôt que pré / frais / champ scabieux*

et Séféris à Socrate, passager de La Grive :

*où puis-je aller, moi qui erre, pierre ronde, dans des pays étrangers ?*

Où puis-je aller, errant à Châtelaiillon ?

## MER EGEE

*Un phare attendri comme une madone géante  
De l'extérieur c'est une jolie petite ville espagnole  
A terre c'est un tas de fumier  
Deux trois gratte-ciel y poussent*

Blaise Cendrars

Il pleut sur La Corogne. Sur les toits de béton des criées de la Palozza, sur les quais couverts de câbles et de treillages rouillés et sur les chantiers navals silencieux. Il pleut sur le ponton désert du club nautique, sur les terrasses vides de l'Avenue de la Marine et sur la façade défective du vieil hôtel *Atlantico*, dont on imagine les salons pareils à ceux d'un paquebot, fauteuils de cuir fauve et lambris de sycomore.

Dans sa chambre d'où il oublie de voir la mer, le capitaine Konstantinos Stavridis attend avec un mélange de colère et de lassitude sa énième confrontation avec le pilote. Comment a-t-il pu en arriver là ?

L'*Aegean Sea* n'était pourtant pas ce qu'on appelle une vieille baille. Il est vrai que dix-neuf ans est un âge canonique pour un obo, mais ce pétrovraquier de quatorze mille tonnes de port en lourd, construit par Mitsubishi, n'avait jamais appartenu qu'à un seul armement, le groupe Coulouthros, neuf navires de tramping d'un âge moyen de seize ans et pignon sur rue à Londres, et il était parfaitement en règle avec les exigences du Lloyd's. Comble de l'ironie, il venait de subir un contrôle inopiné à Sullom Voe, au terme duquel n'avaient été relevées que des déficiences mineures, comme l'éclairage de secours - déficiences qui avaient été corrigées avant l'appareillage pour La Corogne. Il est vrai aussi que le *Penteli*, son sister-ship, avait été vendu cette année à la démolition en Chine, mais contrairement à ce que prétendait Greenpeace, cet *Aegean Sea* là n'avait jamais eu de gros pépin : l'échouage sur les côtes américaines en 1987 et les ennuis mécaniques rencontrés à Singapour en 1989, ç'avait été ce qu'on appelle des avaries de routine.

Pour preuve, malgré le gros temps rencontré dans le Golfe de Gascogne, il était en avance sur son plan de route. Condamné à prendre son tour pour livrer ses quatre-vingt mille tonnes de nian & brent à la Repsol, il était resté à l'ancre dans la ria d'Ares pendant deux jours, et n'avait reçu l'ordre du pilote d'entrer dans le port que le 3 décembre, à deux heures du matin.

L'approche du canal ouest s'était faite sans trop de problèmes, encore que manœuvrer avec des vagues de huit mètres et un vent de quatre-vingt-dix kilomètre heure ne soit pas une sinécure. C'est aux abords des habitations que tout a basculé, là où la Tour d'Hercule, le phare romain en quoi ce touriste de Cendrars voit une madone attendrie, referme la ria alta sur le port. Malgré plusieurs tentatives, le pilote n'a pas réussi à monter à bord, et il s'est résolu à faire effectuer les manœuvres par guidage radio. Vers cinq heures, marée descendante, les déferlantes ont dressé le tanker sur les rochers du phare, et il a fallu évacuer l'équipage en catastrophe. Dans les premières heures de jour du jeudi 3, l'*Aegean Sea* s'est brisé en deux. L'incendie s'est aussitôt déclaré dans la partie arrière...



Une semaine plus tard, les journaux décrivent l'épave comme « un vulgaire poulet d'offrande sacrifié au pied d'un autel de granit ».

Après coup, tout paraît simple : un capitaine pressé par son armement de livrer sa cargaison, un pilote qui sous-estime les conditions météo (ou qui ne sait pas dire non) et, s'il faut en croire les *Comisiones marineras*, le premier syndicat maritime espagnol, une absence complète de règles de sécurité et d'infrastructures de contrôle. Mais qui peut prétendre qu'il aurait fait les bons choix dans le feu de l'action ?

Le capitaine Konstantinos Stavridis tourne en rond dans sa chambre de l'hôtel *Atlantico*. Il ne comprend toujours pas comment il en est arrivé là. Il ne sait pas non plus qu'il porte le masque de Joseph Godde et récrit pour moi *Le sel de la mer*.



## COMME UN ORAGE SILENCIEUX SANS FIN

Etrange navire. D'abord le rouge minium de la coque, phosphorescente dans la nuit le long du quai désert. Puis l'énorme château-milieu, comme si ce cargo – quelle cargaison ? – avait des nostalgies de liner. Le nom enfin, *Mimoxa*, à la fois incongru et familier, attaché à Nassau, Bahamas : les deux marins accoudés près de l'échelle de coupée, qui devisent dans une langue inconnue, ne doivent pas ruiner l'armateur en charges sociales...

Emu par la visite d'adieu que je viens de rendre au vieux *Thalassa*, amarré en face dans l'attente de reprendre une dernière fois la mer pour la campagne d'étalonnage de son successeur, j'imagine les relâches du *Mimoxa* aux ports d'Afrique, gris de chaleur, et ses nuits dans l'océan indien au renversement de la mousson, « illuminées par des éclairs qui jaillissent à l'horizon dans une sorte d'orage silencieux sans fin ».

Trois jours plus tard, le journal m'apprend que le *Mimoxa*, confondu un soir d'hiver avec les chimères de la jeunesse, abritait une autre passagère, moins séduisante<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Fuite de fréon sur le cargo frigorifique « Mimoxa » : deux marins asphyxiés à Brest.

## LE SEL DE LA MER<sup>1</sup>



S'il devait écrire aujourd'hui *Le sel de la mer*, Edouard Peisson ne parlerait plus des capitaines de la route de New York confrontés aux tempêtes de l'Atlantique nord, mais du drame des boat people. Joseph Godde, dans nos journaux, est norvégien : il s'appelle Arne Rinnan, et le paquebot *Canope* est le porte-conteneurs *Tampa*. Alerté, au large de Java, par un appel de détresse des garde-côtes australiens, il a recueilli 438 boat people, en majorité afghans, dont l'embarcation menaçait de couler. Leur but : l'île Christmas, la bien nommée ? – un caillou bourré de phosphates, acheté en 1958 par l'Australie à Singapour pour un million et demi de dollars. Mais l'Australie vit dans la terreur d'être submergée par une immigration incontrôlée...

Les catastrophes de l'an 2000 sont humanitaires. Sur la passerelle informatisée, le grand capitaine n'est plus celui qui anticipe et négocie les colères de la mer, mais celui qui a le courage de dire non aux pays nantis.

<sup>1</sup> Texte écrit le 4 septembre 2001. A la date du 28 août, le poète Philippe Longchamp note dans son recueil *Et dessous le sang bouscule* :

« Soixante-cinq femmes et enfants, et trois cent soixante-neuf hommes, immigrants d'origine afghane surtout, et clandestins, ont été secourus – c'était dans les eaux indonésiennes – par un cargo norvégien. Faisant route vers Sidney, il a pris à bord toutes ces personnes. L'Australie, hier, lui a interdit d'accoster. »

[Avril 2017]

## THALASSA, THALASSA

Edouard Peisson, qu'on a grand tort d'avoir oublié, a écrit quelque part que la méfiance ou la sympathie qu'on pouvait éprouver à l'égard d'un navire relevait souvent de la première impression. Je peux en témoigner pour le Thalassa, dont je suis tombé amoureux *at first glance*, comme dans la chanson de Sinatra – ce qui explique peut-être pourquoi j'en ai toujours spontanément parlé au féminin.

C'est sur le port de Lorient qu'a eu lieu la première rencontre. Elle était toute jeune alors, en ce jour d'été au début des années soixante de l'autre siècle, et sa blancheur éclatante m'avait sauté au visage au détour d'un quai. Le marin ou le chercheur qui descendait la coupée avait dû croiser mes yeux brillants :

« Il est beau, hein ? Tu aimerais le visiter ? »

C'est ainsi que cela avait commencé. J'avais emporté dans mes rêves d'adolescent le dédale de ses coursives étroites, les cartes marines de la passerelle où les routes étaient tracées au crayon gris très fin, et ce mystérieux instrument sur le pont supérieur dont j'ignorais alors qu'il était un habitacle à compas, avec ses deux sphères de fer doux pour compenser l'aimantation de la coque - en me faisant la promesse qu'un jour moi aussi j'arpenterai les ponts de la Thalassa avec la tranquille assurance de qui se sent chez soi.

Ce jour arriva une dizaine d'année plus tard, lorsque je fus engagé comme stagiaire pour une campagne d'inventaire des nurseries de merlus du plateau celtique. Appareillage du quai de la Fosse à Nantes à 21 heures, le 5 novembre 1973. J'occupe la cabine B4 et le roi n'est pas mon cousin.

J'ai gardé de cette première mission une quantité d'images dont le tranchant ne s'est pas émoussé : le « Ouvre, Jules ! » qui déclenchait l'ouverture du cul du chalut dans la trappe de la salle de tri, le perroquet que le commandant avait ramené du Sénégal et que le timonier traitait de « maudit canaque », les récits d'escales toujours renouvelés (et probablement enjolivés) qui, avec le temps, avaient fini par tisser comme un habit de légendes au navire... Il y avait aussi l'incroyable richesse de la mer dont témoignaient les longues listes faunistiques dont j'avais la charge, et que je transcrivais dans mes carnets personnels avec un lyrisme de bleusaille qui aurait certainement fait sourire les chercheurs et les pêcheurs du bord : « lottes monstrueuses construites autour de la gueule, singes furieux, grondins cuirassés, callionymes mâles dans leur parure nuptiale, petites bécasses ingénues, un délicat hippocampe, roussettes douloureuses, saint-pierre antédiluviens, balistes gloutons, dorades étonnées, bars, merlus, merlans, tacots, églefins, congres, poissons plats toujours différents, et ces langoustines frétilantes qu'on appelle à Lesconil *demoiselles...* »

Mais le souvenir le plus fort reste celui de la première escale à Lorient. Nous avions eu la veille un sale temps, force 7 établi, mer grosse, grain sur grain, et la remontée du dernier traict de la journée - plus de six tonnes de chinchards dans un chalut sans étrangleur - avait été éprouvante. Harnaché, le commandant avait dû descendre sur la rampe pour cisailer le flanc gauche du filet. Une épissure avait cédé, et le crochet n'était pas passé loin du matelot qui commandait le treuil. Puis cent-

cinquante paniers à remplir à la pelle dans la chaleur et l'odeur de pourriture du parc de tri, avec les coups de butoir des déferlantes qui les faisaient valser.

La neige qui s'était mise à tomber le lendemain matin, tandis que nous gagnions la rade de Lorient, avait quelque chose d'une récompense. La Thalassa glissait sous les flocons dans un monde silencieux, adouci, lentement, longuement : Gâvres, Larmor, Port-Louis, Locmiquélic, comme pour faire durer le plaisir.

Je doute que la capitainerie de Kéroman ait assigné un emplacement aussi millimétré et je crus comprendre, à la tension qui régnait à la passerelle, que le second n'appréciait que moyennement la décision du commandant – toujours est-il que, comme pour parapher son entrée majestueuse, la Thalassa effectua un demi-tour avant de se lancer dans un créneau impeccable au terme duquel elle se retrouva à quai entre deux imposants cargos, à quelques centimètres de la poupe du premier et quelques centimètres de la proue du second. Je fus presque étonné qu'une délégation officielle, avec discours et fanfare, ne soit pas venue rendre les honneurs à cette grande dame des mers...

\*

Il est vrai qu'elle était alors le navire amiral de la flotte océanographique française, et qu'à ce titre elle assurait une fonction de représentation non négligeable à l'étranger. Je pus m'en rendre compte lors d'une autre mission mémorable à laquelle j'eus la chance de participer : la campagne de juin-juillet 1974 en Mer de Barents, organisée à la demande des professionnels de la grande pêche, dont l'objectif était de documenter la nature, l'importance et le rôle des détections pélagiques dans les secteurs de l'Île-aux-Ours, du Spitsberg et de la Côte Mourmane.

La première escale, à Hammerfest, fut assez classique, même si les deux pilotes du port et l'agent consulaire en profitèrent pour piller le bar du carré : je les vois encore descendre la coupée en tanguant et roulant dans une tempête imaginaire. Mais à Mourmansk, nous eûmes droit à un accueil royal, orchestré par le PINRO, qui était l'IFREMER local de l'époque : la vodka et le champagne géorgien aidant, c'est nous qui essayâmes une tempête en remontant à bord...

Était-ce la saison, le dépaysement ou la composition de la mission, élargie à d'autres chercheurs que ceux de l'ISTPM (Muséum, Monaco, White Fish Authority - il y eut même deux médecins qui nous rejoignirent à Hammerfest) ? Le fait est que l'ambiance à bord était assez différente de celle que j'avais connue sur le plateau celtique en hiver – pour le dire en un mot : plus festive. Ce qui ne signifie pas qu'il y eût moins de travail à abattre. Mais il n'était pas rare que les soirées au carré, sans doute dopées par le jour sans fin de l'été arctique, devinssent pour certains des nuits blanches. Aux soirées *Connaissance du Monde*, avec projection de diapos d'anciennes missions (Hébrides, Lisbonne, Canaries, Mauritanie, Sénégal, Féroé, Islande...) succédaient des soirées scrabble ou jeu du dictionnaire – je m'étonne au passage que personne n'ait encore eu l'idée de profiter de la vague actuelle des dictionnaires en tous genres pour signer un « dictionnaire amoureux du jeu du dictionnaire » - en tout cas, à la section Thalassa, je tiens à disposition quelques belles définitions relevées alors :

COURATARI n.m. Petit animal des pays désertiques // Pl. des couratara.

HAQUET n.m. Coiffure d'apparat du grand sachem des Indiens Cherokees.

OPE n.m. Animal vivant en Australie, dont les mœurs sexuelles sont proches de celles des otaries // un pacha et son harem (n. indigène).

Le point d'orgue de ces soirées eut lieu sur la route du retour, lors de la traversée de l'archipel des Vesterålen.

Minuit dans la lumière opalescente de juillet. La *Thalassa* avait embouqué le *sund* de Sortland, dont le pont était alors en construction, et glissait entre les îles Hinnøya et Langøya. Un copain stagiaire avait réussi à convaincre le commandant d'installer sa chaîne hifi sur le pont supérieur et de fêter le débanco avec *La chevauchée des Walkyries* : ainsi déboulèrent en stéréo dans le silence de la nuit des îles les vierges guerrières d'Odin, roi des dieux nordiques et père du soleil. Il n'est pas sûr que les riverains endormis aient apprécié à sa juste valeur cette façon originale de saluer leurs mythes fondateurs...

Texte écrit pour l'ouvrage collectif *La Thalassa : un patrimoine*



Mouillage forain en Baie de la recherche (Spitzberg), le 28 juin 1974

## LE RADIO DU BUKAVU

*In memoriam Michel Dauvois*

On peut lire sur la toile que les Lignes Maritimes Congolaises constituent « l'instrument de commerce extérieur pour la réussite de la révolution de la modernité » de la très démocratique République du Congo. Une dizaine de navires effectuent les rotations Matadi-Anvers, parmi lesquels le MV *Bukavu*, un cargo de divers à quatre mâts de charge de 15 000 tonnes de port en lourd.



Début juillet 1985, il est à couple de son grand frère *Kananga* sur un quai d'Anvers lorsqu'il tombe sous les yeux d'un « flâneur jamais perdant », comme se définit lui-même l'iconoclaste Yves Martin. Suivent deux pages d'anthologie, qui à elles seules justifieraient qu'il échappe au purgatoire des poètes, et qu'on voudrait pouvoir apprendre par cœur : « Côte à côte avec le *Kananga*, le *Bukavu*, un poltron à l'abri d'un costaud, poltron et vêtu à la diable d'un blanc qui bougonne, d'un gris qui touche au verdâtre, d'un fil de rouge comme un unique radis dans une assiette immense. Le *Bukavu* peut se méfier. On ne lui passera rien. Des bureaux, on l'observe, on n'aime pas les souillons. Ceux qui, aussitôt au large, font la mauvaise tête, stoppent les moteurs, jettent certains hommes d'équipage par-dessus bord, enferment le capitaine et son second en compagnie des boissons qu'ils préfèrent – comment ne les retrouverait-on pas ivres ? – exhortent les baleines à ne pas céder leurs dernières quenouilles, consolent les dauphins de Bunker Hill, déçus par leurs logeurs. Le *Bukavu* doit se rendre compte qu'on ne peut plus briser les vitres de l'océan, comme ça, parce qu'on aperçoit une algue en roue comme un col de fourrure et que, dans chaque port, il existe une rousse aux yeux minces tachés de pointes d'asperges, prisonnière de ses talons hauts comme la flamme dans une lampe à pétrole. Avec le *Bukavu*, je m'entends immédiatement... Ami de tous les alcools qui se laissent lire vite et avec émerveillement, comme les bandes dessinées en quatrième ou cinquième page des journaux, je t'emporte... Il faut toujours avoir un bateau chez

soi. On se sent plus libre. On parle franchement. On rit sans trop faire de mal aux autres. On s'emmitoufle d'étoiles. On ressemble à un sapin de Noël... »

Etoiles et sapin de Noël, une histoire de nuit. Aux lignes de *Visions d'Anvers* se sont prises, mystère des mailles de la mémoire ! celles qui ouvrent *Gens de mer* : « Le *Pétrel* se trouvait en cape, à sec de toile, par 40°55' de latitude nord et 34°44' de longitude ouest. » Et je me suis demandé si l'opérateur transmissions du bord, qu'Edouard Peisson décrit plus loin comme « un petit être silencieux qui, dès le repas terminé, retournait dans sa cabine et ne se montrait sur le pont que la nuit », était déjà présent sur le pont dans la tourmente de mars, au moment où l'on fait la connaissance du capitaine Nau, qui « venait de piquer lui-même six heures du soir à la cloche de cuivre ».

Peut-être est-ce le métier qui voulait cela, et tous les radiotélégraphistes étaient-ils des oiseaux de nuit. Il m'est en tout cas apparu évident que c'est dans le radio, par qui sa solitude d'île est brisée (dans le roman de Peisson, le silence radio est au nœud du drame), que s'incarnait le mieux le navire dès lors que le flâneur du quai s'éprenait pour lui d'*amitié* - car c'est bien ce sentiment qu'Yves Martin exprime. Plus encore qu'au *Bukavu*, c'est à cet homme d'écoute et de paroles que s'adressent ses métaphores : les étoiles du sapin brillent comme les voyants de la station radio du navire, et la bande de fréquence décamétrique, réservée aux appels longue distance, figure la phrase sinueuse et cadencée du poète.

(Il y a aussi cette proximité entre le poète et le radiotélégraphiste qu'ils exercent des métiers obsolètes, comme les gardes-barrière et les allumeurs de réverbères, et qu'ils privilégient tous les deux le matin ou le soir pour leurs magistères, lorsque la Terre entre ou sort de la nuit et que le ciel hésite entre le bleu du jour et la transparence nocturne : alors se matérialise autour de la Planète ce qu'on appelle « la ligne grise », qui correspond au moment le plus favorable pour les radiocommunications à longue distance.)

... Je n'ai pas trouvé l'indicatif de la station radio du *Bukavu* en 1985, mais il est facile à reconstituer : ZCBJ – Zulu pour Zaïre, Charlie pour Compagnie Maritime Zaïroise, Bravo pour *Bukavu*, et Juliet pour la rousse aux yeux tachés de pointes d'asperges qu'on rencontre dans tous les ports.

## PAOTR GUELVEN

Dans son délicieux petit livre sur Carnac, Zacharie Le Rouzic, usant souvent du ton moqueur qui caractérise les Vannetais, consacre un long chapitre aux « spontailh », qu'il traduit en français par « revenant » : ce mot, dérivé de l'adjectif *spontus*, effrayant, désigne en breton unifié d'aujourd'hui l'épouvantail (pluriel : *spontailhoù*), et il semble bien que dans le pays de Carnac qu'évoque Le Rouzic il correspondait moins à un revenant proprement dit qu'à un être ou un phénomène surnaturel dont les manifestations provoquaient à coup sûr l'épouvante.

Ces « spontailh » prenaient généralement la forme d'un jeune homme (on les appelait alors « paotr »), mais ils pouvaient aussi bien se métamorphoser en taureau (« kole »), chien, cheval, mouton, lièvre, poisson... voire simplement en voix ou en lumières. Chaque fond d'anse, chaque bois et chaque chemin creux possédait le sien, qui attendait la nuit noire pour sauter sur le dos du marcheur solitaire ou le précipiter dans le ruisseau ou la mer – je me dis en écrivant cela que ces épouvantails avaient peut-être bon dos dans un pays où on abusait des petits verres de lambig au bar du bourg avant de reprendre la route du bercail.

Je pense en particulier à celui de Locmariaquer que Le Rouzic mentionne sous le nom de *Paotr Guelven*, et qui « se faisait entendre avant la tempête par des cris plaintifs et lugubres ». Encore presque enfant, au début des années soixante, j'ai rencontré un de ses avatars, le patron de ce qui s'appelait alors (et s'appelle peut-être toujours) le Bar du Guilvin. Il avait été marin de commerce dans une autre vie et en conservait une nostalgie qu'il noyait dans l'alcool, en cela cousin de son confrère bistrotier des falaises du Goëlo, du côté du bien nommé petit port de Gwin-zegal, évoqué par Jacques Josse dans *Café Rousseau*, et probablement comme lui avait-il croisé l'inoubliable « radio lyrique » du *Flag Théofano* dans les rues chaudes d'un port antipodique.

La cale du Guilvin, au sud du bourg et plus proche de l'embouchure du Golfe, présente l'avantage d'être accessible à marée basse, à la différence de celle du port où il est impossible d'accoster avant la troisième heure du flot. Un soir où s'annonçait un gros coup de temps, mon père avait choisi de remonter là-bas la petite plate à voile au tiers avec laquelle nous faisions des ronds dans l'eau entre les îles. De fil en aiguille, la patronne nous avait servi un casse-croûte improvisé, tandis que le patron, la casquette de drap rejetée sur l'arrière du crâne et les yeux brillants comme ceux d'un loup-garou, nous avait entrepris sur ses voyages passés.

« Arrête donc, à quoi ça sert de ressasser tout ça ! ».

Les admonestations de sa femme tombaient dans le vide, il avait un public, et nous eûmes bientôt droit aux cartons de photos. Mouillages forains, palmes, pagodes... Je me souviens avoir éprouvé un mélange de peur et de fascination. Mais j'avais onze-douze ans et je mis sa fièvre moins sur le compte des verres de rouge qu'il vidait sans mollir que sur celui des merveilles sur lesquelles il était intarissable – et j'ai oublié les yeux de feu et la longue plainte de Paotr Guelven pour ne garder que le scintillement d'étoile des rutilantes merveilles.



## REPERES

<b>ANTIGONE Z</b>	décembre 2012
FORTUNE DE MER	janvier 1986
PÔLE SUD MAGNETIQUE	décembre 1988
LIBRE	mars 1989
<b>LE NAUFRAGE DE LA PETITE FOULE</b>	mars 1990
BATEAUX DES CÔTES DE FRANCE	avril 1990
THE GLAD GAME	mai 1991
AU BALCON DU PHILIPPAR	octobre 1992
<b>MER EGEE</b>	décembre 1992
DEMONS DES EAUX FROIDES	août 1993
UN SEAU DE ROUILLE	novembre 1994
<b>COMME UN ORAGE SILENCIEUX SANS FIN</b>	décembre 1994
L'ODYSEE DU SYLVA	septembre 1995
REVUE DE PRESSE	juin 1999
AMAURY SALADIN DE PLOUEZOC'H	octobre 1999
PHOSPHORE	mars 2001
LE CHANT DU STYRENE	mai 2001
<b>LE SEL DE LA MER</b>	septembre 2001
DE MERVEILLEUSES CHOSES	mars 2002
LA MYSTERIEUSE DISPARITION DE L'ARTIC SEA	août 2009
<b>THALASSA, THALASSA</b>	janvier 2013
ETER VAG	février 2013
<b>LE RADIO DU BUKAVU</b>	octobre 2016
<b>PAOTR GUELVEN</b>	avril 2017
DES CHEVEUX D'OR VERT	juin 2017