

## En 1862 par gros temps dans un port la nuit...

Cette scène nocturne et lugubre n'a que de rares spectateurs : les uns, couverts de manteaux et coiffés de képis, font une cinquantaine de pas réguliers puis reviennent à leur point de départ, pour recommencer leur promenade monotone, ce sont les douaniers de quart. Les autres, enveloppés de gros cabans, disséminés par unité sur les tillacs, les parcourent de temps en temps avec une attention soucieuse, ce sont les matelots de garde.

Hormis ces veilleurs exceptionnels, tous les équipages dorment dans les entreponts. Les pêcheurs locaux ont délaissé leurs barques pour leurs mansardes dans la ville. Aucun bâtiment ne prendra la mer tant que dureront ces grains, qui servent souvent de préludes aux violences extrêmes de la tempête. Tous resteront serrés côte à côte au port.

Que veulent donc alors ces cinq ou six marins et ce mousse ? Pourquoi l'un d'eux détache-t-il l'amarre qui retenait ce bateau à la terre et s'affole-t-il à bord où ses compagnons sont déjà embarqués ?

Parce que nul navire n'ose quitter le refuge précisément celui là, le plus frêle en apparence doit braver les périls du large. Ces hommes et cet enfant ont tout simplement la volonté d'appareiller et en effet ils mettent les voiles. L'embarcation coule avec une adresse de reptile entre les puissantes carènes qui obstruent son passage.

Bientôt elle danse sur la houle du chenal. Devant elle se dressent et se courbent deux espèces de fantômes énormes, tellement blancs que leur neigeuse apparition perce même la suie opaque des ténèbres : ce sont les vagues brisées dans leur élan par le bout des jetées qui rejaillissent en pyramides croulantes et sans cesse renouvelées. Le bateau ne saute plus, il bondit sur les hautes lames, quand il ne passe au travers comme une flèche.

Malgré son tonnage infime, il se comporte mieux sous leurs assauts qu'un gros trois-mâts. En vain le vent furieux l'incline par instant à plonger son bordage sous l'eau, il se relève avec vaillance et prouve ainsi qu'il a dû être construit spécialement pour lutter avec les chances de chavirer ou de couler. Il est déjà en rade, il laisse derrière lui le rivage sous la forme d'un ruban phosphorescent et lacté, il gouverne vers la pleine mer. Quand tout à coup un éclair rougeâtre part des profondeurs à la gauche de son avant, puis une détonation presque étouffée sous le fracas croissant de la tempête.

L'esquif hésite quelques secondes, et ce point d'arrêt suffit pour le faire engloutir à moitié sous quelques vagues. Mais son unique voilure, que l'écoute et l'amure orientent pour prêter aide à son gouvernail, détermine l'impulsion nouvelle. Il s'élance, ou plutôt il roule du sommet des monts au fond des vallées liquides, dans la direction précisée par un second coup de canon. A son mât se hisse le fanal, et bientôt, de son pont, on distingue aussi des lumières intermittentes d'abord, scintillantes quoique toujours visibles ensuite. Enfin, ces feux sont tout proches et indiquent le corps ballotté du gros navire qui les recèle.

La légère embarcation se rapproche avec une rapidité effrayante du colosse. On dirait qu'elle va se fracasser contre son large flanc mais un habile virement de bord la rejette à distance, après l'avoir frôlé toutefois.

O stupeur ! Dans ce quasi-abordage, un homme s'est accroché aux haubans du grand bâtiment, un homme de l'esquif, qui a pris pour tremplin de sa terrible gymnastique la corde jetée une minute

avant et fixée au navire. Il est reçu sur le tillac par un personnage devant lequel il retire son bonnet de laine, il échange de brèves paroles avec lui, puis revient au bastingage proférer ces commandements :

— N'accoste pas!. largue tout. louvoie Sud- Ouest!

Autre surprise : Le bateau, au lieu de revenir pour tenter de mettre en sûreté, près de leur compagnon, les cinq ou six marins qu'il porte encore, laisse aller le cordage qui le liait à sa conserve momentanée, dont la grandeur et la solidité offrent cent garanties de plus que sa frêle structure contre la rage de la mer. Il rehisse sa voile et disparaît en un clin d'œil comme dévoré par la nuit toujours impénétrable, sinistre, pleine de hurlements et de mugissements indescritibles.

Il recommencera les mêmes manœuvres, le brave petit esquif, dès que poindra une lueur de salpêtre ou d'huile dans l'aire de vent indiquée par son matelot resté sur le grand bâtiment. Car ce matelot a demandé au capitaine si d'autres navires ont été rencontrés par lui dans ces parages, et c'est d'après sa réponse qu'il a signalé le Sud-Ouest comme point à explorer.

Il laissera de même un homme à tous les bords qu'il rencontrera, l'aventureux coureur de bordées, jusqu'à ce qu'il lui reste à peine assez de bras pour se diriger.

L'embarcation étrange rentrera au port le matin, parfois à la remorque du dernier bâtiment profitant du flux, souvent avec un seul guide et son mousse, si le temps s'est un peu rasséréné. Mais les autres marins qui la montaient d'abord sont déjà revenus à terre, eux, sur les trois-mâts, les bricks, les lougres arrivés pendant la nuit à l'asile que, sans ces guides providentiels, ils auraient cherchés probablement au milieu des écueils, des récifs, des brisants, des bancs de sable défendant les côtes, avec dix chances sur une de se perdre corps et biens. Quel est donc ce bateau errant et secourable, son équipage dévoué et intrépide ?

Un bateau pilote, des lamaneurs et leurs aides. Ces pilotes lamaneurs remplissent leur mission officielle, qui consiste à se porter le plus loin possible au-devant des navires ayant leur port pour destination ou étant forcés de relâcher, de s'y porter afin de les guider, quel que soit l'état de la mer dès qu'il leur permet de ne pas s'engloutir au début de leur tâche héroïque. Car ils doivent sauver les autres jusqu'à ce qu'ils ne puissent plus se sauver eux-mêmes. Leur vie est une rencontre presque continuelle avec la mort, une bataille d'autant plus désintéressée qu'elle ne se livre pas pour le compte de ces hommes.

On se demande, quand on connaît les servitudes assujettissantes, les peines impitoyables, les devoirs rigoureux auxquels sont soumis les pilotes lamaneurs, quel mobile les pousse à embrasser leur terrible mer- Ce n'est point l'appât du gain, ils gagneraient plus en leur qualité de matelots forcément d'élite, à être employés par la marine de guerre ou de commerce.

Ce n'est point le sentiment de la famille car, si le pilotage leur permet de se rapprocher de leurs parents bien plus souvent que les voyages au long cours ou le cabotage, la pêche côtière les mettrait en communication presque journalière avec leur port natal, et, chacun d'eux étant capable d'être maître de barque, leur vaudrait des profits autrement élevés.

Le moteur des pilotes, dans leur œuvre humanitaire de salut, ne correspond pas non plus à celui du soldat dans son patriotique ouvrage de destruction. Pour eux point de grades à conquérir, à peine quelques médailles, presque toujours collectives, par extraordinaire la croix d'honneur sur

la balance du péril, mais avec la mort pour contrepoids souvent vainqueur sur l'autre plateau.

Ils se dévouent donc à leurs fonctions d'abnégation, parce qu'ils ont la conscience de la nécessité de leur fonction.

Il faut des guides aux navires pour entrer dans les asiles du littoral, comme il faut une clé pour ouvrir la serrure, et ils se font pilotes lamaneurs.

Source

BNF Gallica Le Monde illustré 1862 extrait du reportage N° 253 - 254 - 255