

Chère lectrice, cher lecteur,

Le 6 décembre 2021, nous, gens de l'est de la France, fêtons saint Nicolas, sans oublier que ce vénérable saint est aussi le patron des marins. Ce jour, je me remémore toujours un souvenir qui date de bien longtemps, celui où je rédigeais la lettre à saint Nicolas, le père Noël des enfants de Lorraine. Aujourd'hui, écrire une missive au patron des gens de mer, l'exercice ne devrait pas manquer de sel pour un retraité de la Marine marchande.

Reprenons les bonnes habitudes : la page blanche, je veux dire l'écran. Bien des années plus tard, j'ai compris que mes parents profitaient de l'occasion pour m'obliger à composer une page d'écriture, excellent exercice.

Mes souvenirs s'estompent au fil du temps, mais je me rappelle d'avoir demandé à cet honorable personnage à la barbe blanche qu'il m'apporte un bateau. L'important soir arriva ! Le bateau aussi ! Il était en fer blanc avec des roues, un anneau à la proue pour le tirer et il portait, dans ces minuscules cales, des projets de découvertes des mers et des océans que j'essayais de m'imaginer lors de mes lectures débutantes. Il possédait une petite cheminée et le soir de la fête du considérable évêque, mon père y avait placé un bout de mégot fumant. Ainsi j'ai vu pour la première fois un cargo en pleine manœuvre au pied du sapin odorant des forêts vosgiennes toutes roches. Mon petit navire de fer blanc a disparu, je le regrette, mais je le vois toujours accompagnant mes croisières entre les chambres, le salon, la salle à manger et le vestibule. Que de traversées nous avons effectuées ensemble !



Pour fêter saint Nicolas : une lettre ... un conte !

Saint Nicolas va devenir le protecteur des marins et des mariniers, selon la légende, après avoir secouru dans la tempête l'équipage d'un vaisseau qui invoquait son nom.

Pendant des siècles, saint Nicolas a accompagné les marins naviguant loin de leur famille. Embarqué, l'équipage fêtait Noël avec les moyens du bord. Pour moi, ce moment avait toujours signifié un paysage enneigé, la neige des collines des Vosges. Cette date au milieu des palmiers lors de mes navigations tropicales et équatoriales, je ne l'avais jamais imaginée. Bien sûr, le jour de la nativité n'a pas de climat désigné. Journée difficile, même triste, loin de la famille, avec au large sous les latitudes favorables comme seul décor un beau ciel étoilé. Est-ce-vous, cher saint homme, qui traversez la voûte céleste en un trait d'étoile filante pour livrer vos présents aux enfants du monde entier ? À bord, père Noël-Saint Nicolas, les matelots et autres membres de l'équipage, ces grands enfants d'un soir, vous rêvaient tel quel. Ce jour-là, le père Fouettard n'avait pas sa place à bord.

Pour rester dans le vent, il y a quelques jours, j'ai adressé une lettre à saint Nicolas à son adresse internet où il est plus connu avec ses habits rouges sous le nom de père Noël. Je suis

effectivement obligé de constater qu'aujourd'hui nous rencontrons notre saint patron le plus souvent sur des pains d'épices que nous dégustons avec gourmandise.

Alors mon cher Santa Claus, (votre nom dans de nombreux pays), nonobstant mon âge avancé, j'aimerais vous demander un cadeau dont je rêve depuis des lustres, sans prendre votre temps qualifié de « plein emploi » à notre époque, pour vous et vos aides et sans oublier les bottes de foin pour les rennes.

Nous n'utilisons plus la plume Sergent-Major trempée dans l'encrier qui crissait légèrement à la surface de la page blanche, et néanmoins commençons par l'éternel :

Cher saint Nicolas,

Si j'en crois la légende égyptienne, l'avènement de la voile est à l'origine, la création de la déesse Isis. Se promenant en esquif sur le Nil, Isis détacha son châle pourpre parce qu'il faisait chaud. Tendue entre ses deux mains, le tissu s'enfla soudainement au vent du fleuve et le petit bateau miraculeusement avança à contre-courant. Il est dit que par la suite les demi-dieux firent comme la déesse, puis les hommes prirent le relais des demi-dieux. Charmante histoire et que j'ai la faiblesse de croire.

Lors de vos voyages, cher père Nicolas, je suis sûr que vous avez vu sortir de l'horizon brumeux, une de ces majestueuses ailes souvent blanches, gonfler par un vent portant, une de ces cathédrales de toiles qui sillonnent, malheureusement de moins en moins, nos océans et mers du globe. Vision inoubliable de cette sorte d'oiseau de mer géant poussé par la brise.

Cela demeure un véritable rêve éveillé.



Pourtant, Santa Claus, je n'avais jamais imaginé qu'une partie de ma vie se passerait entre le ciel et l'eau salée. Je lisais et rêvais de navires, de marées, de latitudes, de longitudes, et de ciel étoilé. J'avais envie de connaître tout de la navigation, je me souviens d'avoir écrit à l'École Universelle qui enseignait cela par correspondance. Je reçus une grosse enveloppe de cet établissement qui présentait tous les moyens scolaires pour devenir capitaine. Après quelques mois

de formation à l'École d'Apprentissage Maritime d'Étel en 1963, j'embarquai dans la fonction de novice pont sur un cargo, à tout juste dix-sept ans, la dernière personne de la liste d'équipage, la route ne semblait pas évidente pour devenir capitaine.

Après un an de navigation sur divers navires, je devins matelot léger, le poste précédant celui de matelot. Quelques mois plus tard, je devançai l'appel et cap sur le service militaire. Je n'eus pas la chance d'embarquer sur l'Étoile ou la Belle-Poule, les deux goélettes de la Marine nationale. Naviguer sur la Méditerranée apparaissait très agréable, toutefois lors des colères de cette dernière, notre dragueur de mines en bois était plutôt très secoué. Comme nous effectuions souvent des escales à Saint-Tropez, Cannes, Nice, Ajaccio, et Menton, j'assouvissais mon plaisir d'aller voir de merveilleux grands voiliers de plaisance à quai. Je m'imaginai seul maître à bord de ces chefs-d'œuvre marins.

J'avais découvert une filière permettant d'obtenir le brevet de *capitaine marine marchande* sans encombrer mon cerveau de cours techniques qui, à l'époque, ne me semblaient pas en phase avec le domaine marin. Pour moi, c'était la voie qu'il me fallait pour devenir un homme de passerelle, celui qui sait prendre un cap, se situer au milieu des mers, manœuvrer, accoster et entretenir un navire, et assurer les opérations commerciales du chargement et du déchargement. Puis, l'art de la navigation me plaisait. Furtivement et avec l'approbation du

chef de quart, j'adorai prendre le sextant et descendre l'astre au ras de l'horizon. Pour tout vous dire, cher patron de traîneau, je n'ai pu m'empêcher d'acheter un sextant lors d'une escale à Singapour. Aujourd'hui, avec nostalgie, je le sors de temps en temps de sa boîte en bois.

Bien entendu, quand j'abordai le cours de chef de quart, le brevet de *capitaine marine marchande* avait disparu et celui de *capitaine côtier* le remplaçait modestement.

Saint Nicolas, mon espoir de commander ce type de navire s'estompa avec le temps, mes lectures m'ont permis d'y rêver et les obligations familiales restaient plus importantes que mes rêves d'adolescent.

Dans mon « Panthéon » livresque et photographique, j'étais particulièrement attiré par les splendides Classe J. Ils me remettaient en mémoire les fameuses courses entre yachtmen et yacht-clubs des véritables pays maritimes avec leurs équipages de marins professionnels, encore des embarquements loupés, bien sûr je n'étais pas né.



Un jour, j'ai rencontré ma goélette ... *Bluenose II*.

Avec de la chance, vous rencontrerez cette nymphe glissant sur les vagues, nymphes aux ailes d'une blancheur immaculée. Son port d'attache demeure Lunenburg, en Nouvelle-Écosse, sur la côte est du Canada. Je ne peux m'empêcher, Santa Claus, de vous raconter son histoire, la voici en quelques lignes. *Bluenose II* demeure la digne fille de son ancêtre *Bluenose*. Cette dernière reste malgré tout une véritable légende marine : elle sortit du chantier de construction le 26 mars 1921 pour appareiller quelques jours après vers les Grands bancs de Terre-Neuve. En octobre de la même année, elle gagna la course entre Halifax et le Massachusetts et devint championne des Courses internationales des Pêcheurs. La Deuxième Guerre mondiale mit fin à la pêche à la morue. Vendue 10 000 dollars en 1942 pour une compagnie de transport aux Antilles, en 1946, elle achève sa carrière en sombrant au large d'Haïti sur un récif non loin de l'île aux Vaches, parfaitement connue par les flibustiers à une autre époque. *Bluenose II* lui a succédé. Elle fut construite à l'identique à partir des plans originaux de 1921 dans le même chantier naval Smith & Rhuland de Lunenburg. Les cales à morue ont été remplacées par des cabines pour passagers. Construite en 1963 pour la famille Oland de Nouvelle-Écosse, elle apparut comme l'une des vedettes de l'Exposition Universelle de 1967.



Curieusement et parfois le hasard fait bien les choses, imaginez-vous, que j'avais trouvé un embarquement pour l'été sur le paquebot Flandre de la Compagnie Générale Transatlantique comme timonier. Il me fallait quelques sous pour la suite de mes études à l'École Nationale de la Marine Marchande de Paimpol. Notre paquebot demeura près de dix jours à quai, à Montréal et servi d'ambassadeur culinaire de la France, les restaurants de première et de seconde classe ne désemplissaient pas.

Sitôt mon service journalier terminé ; qui passait du poste d'entretien du pont supérieur à l'accompagnement des visiteurs de la passerelle, je m'échappai et ma première visite fut pour **Elle**. Je ne vous cache pas que l'envie de mettre mon sac à bord m'a traversé l'esprit. Nous pouvons toujours rêver, mais il vaut mieux appartenir à la nation canadienne. *Bluenose II* est devenu au fil des années l'ambassadeur de sa province et de son pays. Elle n'est jamais venue en Europe. Son nom est

devenu une légende et depuis 1937 l'image de son ancêtre est gravée sur les pièces de 10 cents de ce pays.

Certains poètes comparent quelquefois un navire à une femme (voilà une idée d'homme !), ce n'est pas faux et ma goélette a quelque chose de féminin. D'abord, regardez le galbe de sa coque, quelles courbures ! Voulez-vous connaître les mensurations de *Bluenose II*, si cela vous intéresse cher père, je vous les enverrai.

Savez-vous que son nom se trouve être le surnom donné aux Néo-Ecossais. Faites sonner la cornemuse, « **Amazing Grace** » apparaît de circonstance !

À mon avis *Bluenose II* reste un bateau de pêche dont l'esthétique demeure un concentré de toutes les connaissances des arts et des sciences navals des siècles précédents. Un jour, Monseigneur, si vous apercevez **Bluenose II**, vous comprendrez pourquoi je désirai appartenir à son équipage.

Je connaissais le nom des voiles et mes études à l'EAM d'Étel, m'avaient appris le nom des différents éléments de construction d'un navire, d'une embarcation. À la sortie de cette école, je commençais à posséder la science des nœuds marins. Mes mains étaient habituées à les pratiquer machinalement. Plus tard, aux USA, j'ai découvert **The Ashley book of Knots** de Clifford W. Ashley, la bible des hommes du pont, manœuvriers et gabiers, pour tout dire, des matelots. Je me souviens des dires de notre maître d'équipage d'école - un vieux pour nous gamins de seize ans - qui avait commencé à la voile et nous rebattait les oreilles avec cette phrase « le fil de caret n'est pas un filin ; le trentenier n'est pas du quarantenier ; le câble n'est pas l'aussière ; l'aussière n'est pas le grelin ; une écoute n'est pas une amure ; un foc n'est pas une brigantine », etc.

Imaginez-vous cher patron des marins et des mariniers à la barre de la merveilleuse goélette. Un léger coup de barre pour prendre le meilleur vent et doucement le voilier se met à vibrer tel un chat sous la caresse d'une main chaleureuse. Lentement, le murmure de l'eau sur la coque se modifie. Il change de cap. La barre se raidit, une rafale gonfle les voiles. Le bateau vit ! Il gémit, il nous parle, il aimerait monter dans le vent. Les haubans d'acier, telles des cordes de violon avec l'aide d'un archet venteux, rentrent dans le concert océanique. Soudain un coup de cymbale, l'étrave jaillit d'une crête d'eau pour replonger dans la vague suivante avec un coup de tonnerre de grosse caisse. Il suffit de lui laisser un peu la main et cet animal nautique s'ébroue.

Rangeons nos cirés ... et retour près de la cheminée familiale.

La dernière fois que j'ai vu ma goélette mythique, c'était en juillet 2007. Une idée m'était venue essayer de faire coïncider un voyage avec mon épouse au Canada avec une escale de *Bluenose II* à Québec. Tout s'est parfaitement réalisé. Nous avons passé trois heures sur le schooner, nous y avons rencontré le capitaine et son équipage, visite totale du navire. L'appareil photo et la mise en mémoire de cette fabuleuse journée ont été chauffés à blanc.



Ma goélette, certainement gouvernée par l'évêque de Myre, accosta dans la sainte nuit sur mon antique piano ... souvent ... je monte à bord ... un beau rêve, merci, patron des navigateurs !

Joyeux Noël à tous, mes lectrices et mes lecteurs des causeries écrites à l'encre salée et aussi à toutes vos familles, et portez-vous bien, saint Nicolas, veille sur vous...

René Moniot Beaumont
05 Décembre 2021

(Janvier 2022, sera l'anniversaire des 10 ans des causeries mensuelles.)
Photographies et images Pixabay