

Un dimanche de Janvier, nous partîmes nous promener sur les bords du fleuve. En franchissant le pont, son œil exercé découvrit une forme qui le fit freiner net. On me demanda de regarder, ce que je fis, mais je ne vis que des péniches en réparation et deux ou trois plates demandaient à être repeintes.

- Et ça, là, dans les roseaux ?

Ça, c'était les tristes restes d'un bateau de bois, très long, très fin, qui achevait de pourrir dans sa bauge, couché sur le flanc.

- Si ce n'est pas malheureux de voir ça !

Inconsciente, je convins qu'en effet c'était triste.

- Mais regarde s'il est beau, ces lignes, et ce pont latté ! il doit faire plus de quinze mètres...

Je contemplais en silence.

- Viens, descends, on va le voir !

Il prit son fils sous le bras et dévala la berge ; je suivis, à trois ou quatre mètres de l'eau, la boue nous interdit le passage. Il me donna son fils et revint sur ses pas ; cinq minutes après il réapparaît, portant sur l'épaule une étroite planche qui fut habilement jetée entre terre ferme et bateau. Ayant frénétiquement refusé de m'engager avec un bébé de cinq mois, il partit seul en exploration. Je l'entendais pousser des exclamations d'admiration et de rage.

Il émergea bientôt, les yeux brillants, surexcité, il fallait que je partage, c'était trop pour lui tout seul. Christophe rechangea de bras, et serrant les dents, je m'engageais sur la passerelle. Objectivement, je vis, moi, une carcasse gîtant à quarante-cinq degrés, des rails de fer sur un pont troué, deux mètres d'eau à l'intérieur ce qui incluait une voie d'eau dans la coque, des cloisons intérieures arrachées, un tiroir qui flottait et me semble-t-il un rat en fuite.

M. vit sans doute tout autre chose. Il continua son inspection en silence, remonta sur le pont enfin, m'aida galamment à franchir la planche et à grimper jusqu'à la route. Toujours frappé de mutisme, il fit faire demi-tour à la voiture et rentra dans le village que nous venions de traverser.

Il s'arrêta devant un café, au bord de l'eau. Nous entrâmes, commandâmes des grogs... et le Destin se mit en marche.

- Ces péniches, en face, elles sont en réparation ? il y a un chantier naval par ici ?
- Bien sûr, dit le patron, même que c'est pas l'ouvrage qui leur manque, pensez, y sont pressés les marinières ! même le Dimanche y travaillent !
- Alors on peut aller les voir ?
- Sûr, y z'ont l'habitude des visites, allez !

Un regard m'enjoignit de terminer mon verre au plus vite.

Sur les indications de l'aimable bistrot, nous trouvâmes le chantier. M. avait des pieds ailés et m'avait manifestement oubliée. Je

suivis quand même.

- Le patron est là ?

On alla le chercher. Entre autres dons, M. a celui de faire parler les gens, sans donner jamais l'impression d'être indiscret.

Au bout d'un quart d'heure, nous savions que le patron avait succédé à son père dans le métier de charpentier de marine, mais que les temps avaient bien changé, ah oui ! et qu'aujourd'hui, valait mieux être soudeur à l'arc, parce qu'on voyait plus que de la ferraille. Mais enfin, fallait pas se plaindre ça payait pas mal.

Courtois, patient, intéressé, M. écoutait, approuvait, relançait la conversation. Il trouva le biais.

- Je suppose qu'on ne doit plus vous demander souvent de construire des bateaux comme celui d'en face ?

- Duquel parlez-vous ?

Il le montra du doigt.

- Ah ! L'Océanic, vous voulez dire ? ben çui-là, j'en ai marre de le voir là. Y me prend de la place quand j'en manque, pis c'est tout un tintouin, faut faire gaffe aux marées, que si je l'avais pas lesté avec des rails, y a beau temps qu'il serait au fond !

- Mais pourquoi le gardez-vous ? Il est foutu !

- Ben parce qu'il est pas à moi, et que le propriétaire me paye l'emplacement et la garde.

- Et qu'est-ce qu'il en fait le propriétaire ?

- Bien ! qu'est-ce que vous voulez foutre de ça, c'est tout pourri maintenant, ça va faire vingt ans qu'il est là ce bateau, sans bouger. Pis, le propriétaire, avec ses soixante-seize ans y peut plus faire grand-chose ; et les enfants, ça les intéresse pas le bateau, y préfèrent les bagnoles !
- Mais pourquoi ne l'a-t-il pas vendu ? Il devait être beau autrefois.
- Ah pour ça oui qu'il était beau, j'l'ai vu moi, tout même, c'était une belle unité ! mais le vendre, y a rien à faire ! le vieux y veut pas. Oh, je lui en ai trouvé des acheteurs dans le temps, et même y a pas si longtemps, mais y refuse. Y dit que l'argent ça l'intéresse pas - parlez, c'est pas ça qui manque dans la famille, Import-Export, qu'y sont - et que c'est un souvenir de jeunesse, que ça lui rappelle des bons souvenirs, et faut dire que ce bateau-là, Monsieur, il a jamais navigué bien loin, mais il en a vu des vertes et des pas mûres, ça oui ! Maintenant ils appellent ça des surprises-party, en 1930 ça s'appelait faire la bringue, mais c'est tout comme !
- Et il s'appelle comment le propriétaire ?

Nous repartîmes avec son nom et son adresse. Le retour s'effectua dans un profond silence coupé parfois d'éclats : « tu te rends compte ce vieux con, laisser ce bijou dans un état pareil ! ».

« Souvenir de jeunesse ! le bordel oui ! »
« et il ne veut pas vendre, sentimental de mon cul ! »

J'énonçais imprudemment une évidence :

- Même s'il voulait vendre, tu ne l'achèterais pas ? on n'a pas un sou !

- Et les emprunts, c'est fait pour les chiens ?

J'insistais bêtement :

- Les emprunts, c'est fait pour construire des maisons, pas pour payer une coque de bateau pourrie. Un bateau ça n'est pas une résidence, c'est un signe extérieur de richesse et ça paye des impôts.

- Pas une résidence ! triple idiote !

Je compris enfin que je devais me taire.

Le soir même, M. écrivit au propriétaire.

Monsieur, passant par hasard, j'ai remarqué votre bateau, il est évidemment en très mauvais état, mais je serais peut-être intéressé... les salutations étaient distinguées.

La réponse arriva dans les huit jours.

Monsieur, suite à votre lettre du tant courant, j'ai l'honneur de vous informer que mon bateau n'est pas à vendre.

C'était aussi commercial (l'import-export) que définitif.

Je me sentis soulagée d'une vague inquiétude, mais M., relevant un occulte défi, se préparait à la lutte, et mettait sur pied ses plans de bataille. Il écrivit à B., donnant ses instructions. B., docile, écrivit au propriétaire :

Monsieur, passant par hasard dans votre région, j'ai remarqué... très mauvais état, évidemment, mais... intéressé peut-être...

Trois semaines plus tard, parvenait, via

Grandville, la réponse :

Monsieur, suite à... j'ai le regret... mon bateau n'est pas à vendre.

C'est à peu près à ce moment-là que M. fut poliment prié de trouver un autre emploi.

Sur le plan strictement financier, la situation était dramatique. Du moins je le pensais - mon âme d'épicière, toujours - Il fallait payer le loyer dans les dix jours, et les trente et quelques mille Francs auxquels pouvait prétendre M., inscrit au chômage-cadres, nous laissaient pour cinq ou six jours de nourriture. A condition que Christophe n'ait pas un gros rhume.

Il me fallait un travail immédiatement. Je revins à l'Education Nationale, ingratement abandonnée. On voulut bien s'apitoyer sur mon cas, on me casa. Christophe découvrit la crèche, et les promenades en Février à sept heures du matin. Je découvris que le monde est plein de gens qui ne sont pas tous des imbéciles, ce que j'avais un peu perdu de vue ces derniers temps. M. suivait les petites annonces, patientait dans les antichambres et écrivait à J., donnant ses instructions.

J. écrivit au propriétaire :

Monsieur, passant par hasard... votre bateau...

La réponse vint, passant par MELUN :

Monsieur, suite à... courant... je serais vendeur à quatre millions cinq...

M. jubilait. Le poisson avait mordu, restait à le fatiguer.

Il trouva une place de Directeur des vents dans une grande quincaillerie, spécialisée dans les fournitures marines... ça ne pouvait pas mieux tomber ! J'en profitais pour améliorer ma culture générale en étudiant les mérites comparés des différentes manilles vendues sur le marché.

Son plan mûrissait et il entra dans son plan de laisser mûrir le vieillard. A vrai dire, le laisser mourir aurait bien fait son affaire. Il pensait avec raison que les héritiers seraient sans doute moins coriaces.

Il attendit donc un mois et demi, qu'il mit à profit d'une part pour mettre de côté un certain nombre de fourniture qu'il avait, en principe à charge de vendre, mais qui seraient plus tard utiles sur l'Océanic, d'autre part pour dessiner le modèle d'un sceau d'expert de marine, qu'il fit réaliser par un graveur.

Il rentra un soir, un doux sourire aux lèvres, et me mit un papier sous le nez. C'était un tampon rond dans lequel on voyait une ancre ; autour était écrit :

« Yves LE GOFF - Expert maritime -
SAINT-MALO »

Monsieur Le Goff écrivit au propriétaire :

Monsieur, à la demande de mon client, je suis allé à... où se trouve votre bateau. Une expertise m'ayant été demandée par ledit client, j'ai examiné le bâtiment et j'évalue à trois cent mille francs...

La lettre de l'expert partit chez J. qui devait aller la poster à SAINT-MALO.

La lettre de l'expert partit chez J. qui devait aller la poster à SAINT-MALO.

Le propriétaire réagit. Il écrivit à J. que d'accord, la coque avait souffert, mais que dans ses hangars dormait un grand mât (dix-neuf mètres), un mât d'artimon, un jeu de voiles coton à l'état neuf, un compas, un sextant, des poulies et amarres, plus toute la vaisselle marquée au nom du bateau.

Et que tout ceci valait plus de trois cent mille francs.

Il offrait trois millions du tout.

J. répondit, dédaigneux, que trois millions c'était encore trop et laissa tomber l'affaire.

Alain entra dans le jeu.

Monsieur, passant devant votre bateau, j'ai appris qu'il était à vendre...

Le sentimental vieillard proposa deux millions.

M. avait décidé qu'il le ferait descendre à un. Hélas, Alain, homme intègre, prit la mauvaise initiative de donner son accord à un million cinq.

M. fulmina, tempêta, mais c'était râpé. S'il voulait le bateau, il lui faudrait le payer un million cinq, le propriétaire n'accepterait plus de descendre en-dessous, ayant une offre à ce prix.

Il prit rendez-vous après qu'Alain eût écrit que décidément il renonçait à l'achat.

Il y avait environ six mois que j'avais pour la première fois mis le pied sur l'Océanic, lorsque je fus conviée à me rendre chez le propriétaire pour signer un contrat de vente au nom de Monsieur et Madame (nous étions sous le régime de la communauté). Je devins ainsi possesseur pour moitié, d'un magnifique yacht de plaisance : dix-huit mètres et quelques de long, un peu plus de quatre de large, hauteur sous barrot d'un bout à l'autre, deux mâts, une barre franche et un moteur de quatre-vingt ou cent chevaux, « entièrement d'époque », hors d'état de marche bien sûr, mais qui, vendu au prix du cuivre, couvrit les droits de vente. L'ensemble était payable huit cent mille Francs comptant, le reste en six mois, je crois !

Le temps était venu de se soumettre aux évidences et de regarder courageusement les réalités en face. Une phrase de Moitessier que je lisais pour m'initier, m'aveugla ; « Un bateau ne vous coûte pas tant de millions. Un bateau vous coûte Tout ce que vous possédez, plus le reste ».

C'était un homme en qui l'on pouvait avoir confiance : il savait de quoi il parlait...

M. avait à résoudre simultanément, trois problèmes :

- Trouver du temps pour s'occuper de l'Océanic qui réclamait des soins urgents,
- Payer les traites mensuelles à la banque qui nous avait consenti le prêt,
- Se procurer un moyen de transport, pour ses nombreux déplacements, puisque nous

avons vendu la Deux CV. Pour faire l'appoint.

Les solutions furent trouvées dans les huit jours.

Il se fit licencié par son quincaillier, ce qui offrait le double avantage de lui laisser ses journées libres et de le voir inscrit au chômage. Les prestations du chômage payaient juste la traite de chaque mois.

Il vola un vélo moteur qui, comme il le dit lui-même ne devait pas être très utile à son propriétaire, sans quoi il aurait fait en sorte qu'on ne puisse pas le voler. C.Q.F.D.

Je me permets de faire remarquer que mon salaire d'auxiliaire permettrait peut-être de nous éviter de mourir de faim tous les trois, mais qu'il ne pouvait en aucun cas être grevé du montant d'un loyer. M., bon prince, en convint, et se fit engager comme enquêteur à l'I.F.O.P. ce qui nous permettrait de dormir sous un toit en attendant que le bateau soit habitable (ce qui ne saurait tarder).

La vie quotidienne s'organisa selon ces nouvelles règles.

Le bateau fut remorqué jusqu'à la base sous-marine désaffectée, où il put avoir une place gratuite grâce à des relations et M. commença un travail de titan. Il fallait nettoyer l'intérieur, mettre la coque à nu sur toute sa longueur et examiner, sonder, centimètre après centimètre, chaque membre, chaque bordé, chaque barrot pour trier le pourri du récupérable et chiffrer ainsi les premiers gros travaux de charpente à faire.

Il y passa au moins deux mois ; à la fin

il arrivait à détecter le bois pourri rien qu'en y passant une balayette : au son.

Le soir, après son plat de spaghettis, (moi je ne mangeais pas) il s'occupait des futurs aménagements du bateau, se transformait en architecte, papier et crayon en main, prévoyait l'emplacement de la cuisine et de la salle de bains, montait les cloisons intérieures et dessinait des tableaux de bord.

Le bois encore sain fut traité au Xilophène (et qu'on ne me demande pas comment il a fait pour se procurer les dizaines de litres nécessaires : je ne sais pas du tout !).

Ce fut pendant cette période que le bateau changea de nom. Ce fut presque un cas de conscience, car il est de vieille tradition maritime de ne jamais débaptiser un bateau : ça porte malheur.

On ne pouvait cependant pas lui conserver son nom : d'abord parce qu'il n'était pas beau, ensuite parce qu'il avait sous son appellation d'origine un passé de honte qu'il fallait effacer.

La recherche fut longue, hésitante. Un jour le vent de l'inspiration souffla et ce fut : « LE LYS NOIR ». J'essayais de discuter un peu, pour la forme, c'était inutile. Tout était dans ce nom, les penchants aristocratiques, l'aventure hors la loi, le romantisme échevelé, et même, pour les initiés, un rappel discret de son anglophilie, car la marine à voile britannique comptait parmi ses plus beaux fleurons un « BLACK ROSE ».

Dans la semaine qui suivit, la maison fut envahie de clous à tête de lys, et M. commença à graver le nom de bateau au

couteau, sur un morceau d'acajou cintré.

Au début du printemps, le Lys fut tiré au sec pour la première fois et confié au chantier de marine qui devait effectuer le premier train de réparations. Ce chantier, comme presque tous, ne travaillait plus que sur des péniches de fer, et les vieux ouvriers virent arriver ce coureur des mers avec émerveillement et un certain enthousiasme. L'homme qui prenait la responsabilité de sauver cette épave et discutait avec compétence de tous les problèmes, fut salué aussi d'un grand coup de chapeau.

Le rêve, la folie, l'odeur de la mer, la beauté, venaient tourner la tête de ces braves gens.

Ils eurent pourtant très vite à déchanter, car si M. apparaissait de prime abord comme un pêcheur de lune, il devint dès le premier jour un surveillant de travaux implacable, à qui rien n'échappait, qui avait des idées bien arrêtées quant à l'exécution et n'hésitait pas à faire recommencer une pièce s'il la jugeait mal faite. Le patron du chantier, pour sa part, eut à faire la connaissance d'un homme d'affaires féroce, comptable remarquable, éplucheur de devis, grippe-sous (et pour cause...), roublard, contestant chaque vis de cuivre et calculant le mètre cube de bois mieux qu'un métreur de métier.

(...)

Peu à peu donc, le Lys reprenait forme et vie. Du cockpit au poste avant, les cloisons délimitaient le carré, les cabines, la

chambre des cartes, la cuisine et les toilettes.

Un des sommets de gloire de cette période fut la pose de la porte du carré. Il faut dire aussi que l'on peut affirmer sans crainte qu'elle est unique au monde maritime.

Deux battants, découpés en arabesques Louis XV, panneaux du bas et montants en bois (d'acajou) et le reste en vitraux. Je le jure ! De vrais vitraux en losange jaune doré, orné de grandes fleurs de Lys noires et de faunes au fouet levé. Le tout cerné de plomb et œuvre d'un maître-verrier avec qui M. avait fait copain et qui avait réalisé ce petit chef-d'œuvre, beaucoup plus pour le plaisir que pour l'argent. Ça le changeait un peu de la restauration du visage de Sainte-Blandine et des pieds de Simon l'Apôtre.

(...)

...les travaux sur le Lys se poursuivirent.

Peinture, vernis, décorations, on en arrivait aux détails. Il devint certain que le bateau serait prêt au Printemps et pourrait commencer la saison dès Juin.

Le grand départ fut fixé au 27 avril 1969 ; c'était aussi la date du Référendum^[1] !

On commença à se préoccuper de la campagne

publicitaire et du recrutement d'un équipage expérimenté car il fallait traverser le golfe de Gascogne, longer le Portugal, passer Gibraltar et remonter l'Espagne pour aller jusqu'à CANNES où serait basé le Lys.

Bref, quelques jours avant le départ, il ne restait plus qu'un point noir : les lampes du carré.

Elles devaient être en bronze pour éviter l'oxydation ; elles devaient être à cardan pour suivre les mouvements du bateau à la mer ; elles devaient être en opaline pour imiter l'ancien.

Ce n'était pas un modèle introuvable, mais c'était un modèle onéreux et M. ne se décidait pas à la dépense.

Quelques heures avant le départ, revenant dans le grand magasin où s'offraient les lampes idéales à 80 F. pièce, il prit brutalement son parti et décida d'en acheter 5. Quatre cents Francs équivalaient à deux mois de vivres, mais le Lys ne pouvait partir sans lampes.

La vendeuse emballa soigneusement les objets. M. sortit son chéquier et attendit le ticket de caisse. Il libella le chèque du montant de la somme imprimée, soit : 40 F. La vendeuse contrôla la concordance des deux et M. emporta les lampes.

Le retour sur le bateau fut triomphal ; les lampes furent mises à poste illico et on déboucha le champagne pour fêter ce coup d'éclat.

J'étais là et fit remarquer que ça n'était pas de pot pour la pauvre fille qui, pour une erreur de frappe, verrait son mois

montant de la somme imprimée, soit : 40 F.
La vendeuse contrôla la concordance des deux
et M. emporta les lampes.

Le retour sur le bateau fut triomphal ;
les lampes furent mises à poste illico et on
déboucha le champagne pour fêter ce coup
d'éclat.

J'étais là et fit remarquer que ça n'était
pas de pot pour la pauvre fille qui, pour
une erreur de frappe, verrait son mois
amputé de 360 F.

A marée haute, le Lys Noir largua ses
amarres et partit sous grand pavois vers
l'Océan.

[1] Qui conduisit à la démission de De Gaulle.