

Le vicillard, en veste de bure et en sabots, pénétré de l'importance de son rôle, se place fièrement au poste du capitaine et coudoie, s'il le faut, l'amiral lui-même ;—il se sait, à cette heure, au-dessus de tous.—Ce pauvre homme, qui n'a peut-être pas trois écus chez lui répond sur sa tête d'un vaisseau qui vaut un million et de la vie de huit cents braves marins.

—Commandant, faites éventer les voiles, dit-il ; le cap au nord, s'il vous plaît !

Le commandant obéit. Les injonctions du pilote doivent être suivies à la lettre, sous peine de l'entendre protester, prendre Dieu et l'équipage à témoins qu'on n'a pas exécuté ses volontés, et qu'en conséquence il se décharge de toute sa responsabilité sur la personne du commandant.

Or, en pareil cas, il s'agit de vie et de mort ; de vie et de mort pour l'équipage du vaisseau entouré d'écueils ; de vie et de mort pour le commandant en présence du conseil de guerre.

Dans les passes, soit que le navire appareille et se fasse conduire en pleine mer par un pilote-côtier, soit qu'il rentre au port comme le vaisseau monté par notre vieil Arbraz, il est très rare, on le conçoit, que le capitaine ose opposer son *veto* souverain au pouvoir momentané du lamaneur.

Cependant l'on a plusieurs exemples de luttes dramatiques entre les deux maîtres du bord.

Tantôt, c'est le capitaine soupçonnant une faute par ignorance ou même une trahison, et démontant d'autorité le pilote, pour essayer de sauver lui-même le vaisseau. Mais ces soupçons peuvent être injustes !... Peut-être le pilote avait-il raison !...

Les bras croisés sur la poitrine, il verra périr avec une joie farouche le navire qu'il comptait sauver. Si l'équipage réchappe, si le commandant est traduit devant le conseil, le pilote deviendra son accusateur et demandera sa mort.

Tantôt un événement fortuit, un accident, un fait de guerre sont causes de la rébellion du capitaine. Il veut rejoindre l'ennemi par une voie plus courte, franchir une ligne de récifs malgré le courant, s'aventurer dans un chenal étroit, doubler de trop près un banc ou une pointe de terre :—pour forcer son adversaire au combat, il n'a point d'autre parti à prendre ;—ou bien, au contraire, dans le but d'éviter un engagement inégal, pour soustraire son navire au chasseur, il veut tenter un passage presque impossible, se mettre à l'abri par un trait d'audace.

Le pilote n'a d'autre mission que d'éviter les périls sous-marins ; il proteste contre les intentions du commandant, à moins que sa responsabilité ne soit couverte par un ordre formel. Donnez-lui cet ordre, il tentera l'impossible.

On se rappelle sur la côte de Bretagne comment, le 26 avril 1807, le vaisseau le *Vétéran*, commandé par Jérôme Bonaparte, entra dans le petit port de Concarneau au risque de faire naufrage. Il échappa, grâce à une marée extraordinaire et en raguant le fond avec sa quille, aux escadres anglaises qui bloquaient Brest et Lorient. Un hasard incroyable servit la témérité du capitaine et de son pilote. Une valeur de plus de six millions, un beau vaisseau, un vaillant équipage furent sauvés. Quant au *Vétéran*, il fut longtemps bloqué dans Concarneau, d'où l'on ne parvint à le faire sortir qu'en l'allégeant et non sans des précautions infinies.

En octobre 1809, avec non moins de bonheur et presque autant d'audace, le vaisseau le *Borée*, commandé par le brave capitaine Senez, et deux frégates la *Pauline* et la *Pomone*, se réfugièrent dans le port de Cette, tandis que deux vaisseaux de la même division, le *Lion* et le *Robuste*, s'incendiaient après s'être échoués près de Frontignan.

Les nécessités de la guerre justifient seules des manœuvres aussi aventureuses, ceci est le jeu de quille ou double. Un vaisseau de guerre n'essaie d'entrer à Concarneau ou à Cette que contraint et forcé, qu'à l'extrémité dernière. En cas de malheur, la conduite du commandant porterait son excuse avec elle. Mais s'agit-il d'un intérêt moins général, s'agit-il de sauver, au lieu d'un équipage entier, un seul homme tombé à la mer dans des parages difficiles ;—oh ! alors, le pilote n'hésite pas. Il ne souffrira point qu'on mette en panne, qu'on prenne le temps d'amener et d'armer un canot.

Le salut de tous passe avant le salut d'un seul.

Le salut du navire confié à sa garde l'emporte sur tout autre sentiment.