

ESQUISSES NAVALES.

I.

Un vaisseau, toutes voiles dehors, paraît en vue de terre ; la mer est belle ; une houle qui moutonne à peine indique seulement une de ces brises faites avec lesquelles il est toujours facile de manœuvrer un navire ; le vent est frais mais favorable ; les courans sont rapides, peut-être, mais la marée montante secondera les navigateurs.

Il semble que le vaisseau va triomphalement entrer dans le port, et pourtant le voici qui s'arrête. Ce bâtiment est attendu, les vigies l'ont signalé ; déjà le bruit court par la ville qu'après deux ans d'absence il ramène, à des mères inquiètes leurs fils, à des sœurs leurs frères ; à des épouses leurs époux.

Mais il reste en travers de la passe, il cargue une partie de ses voiles, en masque une autre partie, il a mis en panne. En même temps à la flèche du grand mât, il déploie un pavillon particulier et appuie ce signal d'un coup de canon.

Il appelle un pilote.

Il appelle un pilote, c'est-à-dire que nul à bord ne se sent l'audace de diriger la manœuvre.

Le commandant, officier habile, qui vingt fois a franchi la même entrée ;—le maître d'équipage et le chef de timonnerie, vieux camarades, nés dans ce port, et dont l'enfance s'est passée sur ces eaux si belles aujourd'hui,—aucun des matelots parmi ceux qui ont cent fois caboté le long de la côte,—personne, enfin, personne, de gaieté de cœur, ne veut assumer la responsabilité qui pèse sur le pilote d'un navire.

Il faut que cette responsabilité soit bien lourde, puisque aucun des marins, impatiens de l'accueil qui les attend au port, n'ose s'avancer et dire au capitaine :

—Cette côte m'est connue, commandant ; je sais quelles roches se cachent sous l'eau et quels sont les remoux à éviter. Je sais combien de brasses nous aurons sous la quille par la marée d'à-présent. Laissons courir, et dans trois quarts d'heure, nous serons tranquillement à l'ancre toutes les voiles serrées.

Ah ! s'il venait un coup de vent, si la mer furieuse poussait le navire vers les roches et le menaçait de perte totale,—l'imminence du péril, la nécessité, seraient surgir peut-être du milieu de l'équipage vingt pilotes, vingt sauveurs pour un. Le commandant, tout le premier, déployant un énergique sang-froid, se risquerait à travers les récifs, et le succès couronnerait son audace.

Mais il fait beau, mais il n'y a point de force majeure,—il serait insensé d'usurper les dangereuses fonctions de lamaneur.

—Mettez en panne, monsieur l'officier de quart !... Timonnier, hissez le pavillon pilote ; et qu'on tire le canon !...

Le signal n'était point fait encore, que la barque de pilotage était prête ; le mousse de veille à la pointe avait crié :—Voilà !... les pratiques de la côte armaient la chaloupe. Montée par ses intrépides rameurs, elle s'élançait parmi les brisans, elle semble sortir d'entre les écueils, elle approche :

—Une amarre, matelots ! une amarre, voici le pilote !...

Plaçons la scène en dehors des passes de Brest, entre Ouessant et l'île druidique de Sein, si féconde en naufrages. Les pilotes de ces côtes ont pieusement conservé les vieilles traditions.—Le vénérable Arbraz n'entrera point à bord sans faire le signe de la croix en otant son chapeau ciré ; puis, s'adressant au capitaine avec un orgueil naïf inhérent à la profession :

—Après Dieu, je réponds de votre navire, commandant ; par la protection de Notre-Dame et de Sainte Anne, je ne vous laisserai qu'en bon abri.

La formule d'entrée, en fonctions varié beaucoup désormais. Si la coutume est mieux respectée sur les côtes de Bretagne que partout ailleurs, il n'en est pas moins vrai que les anciens d'Arbraz récitaient, il y a cent ans, tout un protocole singulièrement abrégé, comme on vient de le voir.

Il en reste encore assez, néanmoins, pour témoigner des sentiments chrétiens de nos hardis lamaneurs.