

JACQUES PERRET

Rôle de plaisance

nrf

GALLIMARD

DU MÊME AUTEUR

Aux Éditions Gallimard

ROUCOU, roman (« Folio », n° 1537).

ERNEST LE REBELLE, roman.

LE CAPORAL ÉPINGLÉ, mémoire (« Folio », n° 222).

LE VENT DANS LES VOILES, roman (« Folio », n° 1454).

OBJETS PERDUS, nouvelles.

BANDE À PART, roman (« Folio », n° 278).

LA BÊTE MAHOUSSE, nouvelles.

BÂTONS DANS LES ROUES, chroniques.

HISTOIRES SOUS LE VENT, nouvelles.

CHEVEUX SUR LA SOUPE, chroniques.

LE MACHIN, nouvelles.

RÔLE DE PLAISANCE, roman (« Folio », n° 637).

L'OISEAU RARE, nouvelles.

LES BIFFINS DE GONESSE, récits (« Folio », n° 1058).

LA COMPAGNIE DES EAUX, roman.

SOUVENIRS

I. GRANDS CHEVAUX ET DADAS.

II. RAISONS DE FAMILLE.

TRAFIC DE CHEVAUX, nouvelles.

UN GÉNÉRAL QUI PASSE, nouvelles.

Aux Éditions Aspects de la France

RAPPORT SUR LE PAQUET DE GRIS.

Aux Éditions Le Fuseau

LE VILAIN TEMPS.

Suite des œuvres de Jacques Perret en fin de volume

RÔLE DE PLAISANCE

.

JACQUES PERRET

RÔLE
DE PLAISANCE

nrf

GALLIMARD

© *Éditions Gallimard, 1957.*

Extrait de la publication

I

But géographique du voyage. — Les Zalibis zipangules. — Avertissement au lecteur. — La leçon du paletot. — Ketch et quèche. — Yacht et yac. — Salut à la plaisance. — Aspect et nom du bateau. — Idem pour le matelot.

Nous avions annoncé, Collot et moi, notre intention d'aller, par voie de mer, d'Honfleur à Santander. Non, rien de particulier ne nous appelait à Santander, mais il n'est pas toujours besoin d'y être appelé pour aller quelque part et il n'est jamais convenable de se mouvoir sans but déclaré. Que les gens s'y intéressent ou non, il faut dire où on va. C'est une précaution, un bon usage, une courtoisie pour ceux qui restent. Même au temps que les caravelles fondaient dans le brouillard, les capitaines disaient d'une voix ferme à leurs épouses :

— Je pars pour le Zipangu.

De nos jours, Zipangu donnerait plutôt l'impression d'un objectif peu sérieux, à peine recommandable, mais c'était l'âge béni où les mots valaient de l'or et où les copains se taillaient en virées amphibies et mirobolantes sous l'honorable pavillon du Monomotapa.

C'est donc un préjugé très ancien qui, à l'appareillage, commande aux gens bien élevés de faire savoir qu'ils savent où ils vont, quitte à réserver

la volonté divine, à changer de route passée la dernière bouée ou tourné le premier cap, et Dieu sait justement que l'imprévu, bon ou mauvais, se planque volontiers derrière les caps. Vous pouvez, entre autres, y tomber sous le vent d'un vieux lougre arraisonneur qui, sans façons, vous demandera une pipe de rhum en échange de quoi il vous révélera la position vraie du Zipangu auquel vous tourniez le dos. Tel qui partit harnaché pour les Zipangus Pétrés les découvrit au bistrot, tourné le coin, et tel qui descendit pour acheter, en savate, un paquet de tabac n'en trouva de bon à fumer qu'au fin fond des criques zipangoles. N'en jugez pas à la légère, car on dispute encore pour flétrir ou canoniser celui-là qui partit pour la Chine et découvrit l'Amérique.

Partis de Honfleur pour Santander sur un sloup à tape-cul, nous découvrîmes un certain nombre de choses plus ou moins précieuses pour la connaissance du globe et l'économie des nations, mais sans valeur vénale et dont nous fîmes, jusqu'ici, Collot et moi, entre nous, le commerce exclusif. Proclamer Santander but de notre voyage c'était offrir une traduction facile de Zipangu. Nous tenions en effet à ménager l'amour-propre du public et la susceptibilité des capitaines de port plus ou moins oublieux des géographies des hautes époques. Évidemment, nous aurions pu dire : on va faire un tour. Quand Vasco de Gama et le capitaine Cook parlaient ainsi on savait de quel tour il retournait, mais nous, sincèrement, ne caressions nul projet de circumnavigation. L'idée de tourner, même en grand, nous paraît mesquine et malgré notre admiration sincère pour les harmonies sidérales, une méfiance instinctive du rond nous habite.

Vous me direz qu'il y a eu des cas d'appareil-

lage sans but avoué ni secret, appareillages à toutes fins utiles, appareillages démonstratifs ou d'intimidation. On a vu en effet des flottes appareiller à grand tapage et faire malicieusement mystère de buts qu'elles n'avaient pas; mais cela est encore un but, car on peut appareiller pour le Bosphore comme pour le bluff. Il n'est pas impossible, entre parenthèses, que nous ayons eu, Collot et moi, l'intention d'épater deux ou trois copains en claironnant notre appareillage pour Santander. Tant de fois nous étions partis au hasard comme des marsouins secs impatients de la mer que nous éprouvions un orgueil nouveau à publier une destination plausible et réfléchie qui, dès lors, nous rangeait parmi les gens sérieux qui savent ce qu'ils veulent et où ils vont. Le plus invétéré des cafouilleurs sait bien que la logique est satisfaite quand le but précède l'appareillage. Thésée, créature plus ou moins logique, ne voulait pas moins d'une toison d'or pour justifier son armement; Aristote vint ensuite pour établir les lois de tout appareillage formel et matériel et, tout récemment, un écrivain maritime anglais confirmait la nécessité préalable du but, allant jusqu'à écrire que « ce but devait être parfaitement clair dans l'esprit du yachtman ». Les truismes cartésiens ne m'ont jamais beaucoup impressionné mais, traduits de l'anglais, ils reprennent des couleurs et poussent Collot à la contradiction :

— Le but sera parfaitement clair, dit-il, quand vous aurez le nez dessus. Or, but atteint n'est plus but. Donc, en suivant votre conseil d'Anglais, ou bien vous restez au port, honnêtement, ou bien vous arrivez n'importe où et vous dites, malhonnêtement : j'ai atteint mon but.

Voilà un premier exemple du sophisme collotin. Mon matelot, en effet, se méfie beaucoup de la

raison et s'en protège volontiers par le raisonnement.

— Ainsi, dis-je, Santander ne serait pas, dans votre esprit, un but parfaitement clair?

— Oh! fit-il avec un rire intérieur, Santander, c'est une autre histoire.

Voilà un premier exemple de l'échappatoire collotinien. Ce disant, toutefois, Collot s'échappe toujours de bonne foi car, un peu anarchiste, il a tendance à ne voir en tout et partout que des cas particuliers. A chacun son histoire, son sac et sa paire de manches. Et quand il dit d'une personne ou d'une chose ou même d'un phénomène ouvertement soumis à des lois archiconnues : « ça! c'est une autre histoire », il a l'air d'évoquer un tel monde de bizarreries, d'exceptions, de ressorts étranges, d'excuses secrètes et de perspectives insoupçonnées qu'il vaut mieux comprendre tout de suite sans demander d'explications. C'est dans ces conditions que fut dressée, durcie et polie l'image de Santander.

Si nous n'avions, à Santander, d'autre rendez-vous qu'avec nous-mêmes cela suffisait pour le prendre en considération et lui accorder tous les soins requis par l'établissement d'une route véritablement nautique. Nous ne sommes pas des farceurs. Des calculs furent faits, tout au moins entrepris. Et si le voyage a traînaillé hors de route ce ne fut pas le fait d'un équipage versatile ou maladroit. Il n'est pas inutile de rappeler une fois de plus que la mer et les vents contrarient parfois nos desseins les mieux établis au point que la vieillesse peut nous surprendre avant l'accomplissement d'une virée à première vue honnête et modeste. Surtout quand le voilier est un voilier intégral. Surtout quand il s'agit, pour commencer, de sortir de la Manche, de démancher comme nous disons.

J'espère que cette introduction aura mis en garde les amateurs d'histoires menées tambour battant, ceux qui pressent toujours le narrateur de passer au fait. N'étant jamais très sûr de mon fait et pour éviter le faux départ j'ai voulu donner tout de suite un aperçu des lenteurs et détours de style qui me viendront tout naturellement à la plume quand j'évoquerai ces longs jours de mer où les idées tantôt bouchonnent sur la houle et tantôt dérivent ou tirent des bords sans lésiner sur la distance ni gagner sur le vent. J'aurais pu, d'entrée, retenir le lecteur par un artifice de narration, mais je ne suis pas de ceux qui bonimentent la promenade en mer comme une récréation épique ou une partie de rigolade pour y embarquer n'importe quel drille, cul-de-plomb ou tête farcie et le voir vomir à la sortie du port ou simplement bâiller en demandant l'heure qu'il est. Partant avec nous de Honfleur pour Santander, vous savez où vous allez, c'est un fait certain, mais ne comptez pas trop y arriver bientôt, ni même à coup sûr. Vous allez peut-être vous ennuyer. Il est encore temps de retourner à terre. Si vous n'êtes pas un tout petit peu connaisseur ou simplement curieux de bateau, vous n'égalerez pas trois cents pages de vie à bord sans passion, ni drame, ni naufrage, ni pêche sportive, ni mutinerie, ni contrebande, ni la moindre pépée dans le bastingage, ni même de ces conflits de caractère exaspérés par la solitude austère et le calme plat. Je vous préviens que les deux hommes s'entendront assez bien jusqu'au bout.

Certains vont murmurer avec un accent de reproche que partir pour Santander en sloup ce n'est pas le moment, qu'il ne faut pas confondre l'heure des rats et celle des héros, car si l'heure est grave, elle ne sonne pas encore l'appel aux émigrations

patriotiques. Ne vous inquiétez pas : la patrie est à bord et, à tout hasard, nous avons serré dans un tube de bambou notre commission de forceur de blocus, et dans un tube d'aspirine un quitus général et anticipé délivré par le tribunal de l'Histoire. Maintenant si vous recherchez de préférence les ouvrages traitant plus ou moins de l'angoisse du siècle et du destin de l'humanité conjointement au facteur sexuel et aux problèmes sociaux, n'hésitez pas à nous laisser tomber avec des mots sévères pour flétrir les impudents qui vont ostensiblement se promener en bateau quand le monde se déchire et que l'Occident craque. Le matelot va parer le youyou et vous remettre à la cale.

— Vous n'avez même pas de youyou.

C'est vrai. Nous sommes ici à quai, dans le vieux bassin d'Honfleur et nous n'avons pas besoin de youyou. C'était une façon de parler. Le bateau est d'ailleurs trop petit pour s'embarrasser d'un youyou, mais assez grand pour faire une arche et y embarquer, si Dieu veut, la fortune de l'Occident avec une bouteille de rhum.

* * *

Notre bateau appartient au genre sloup à tape-cul vulgairement appelé yawl, et yawl s'écrivant yole ne cherchez pas à me faire plaisir en prononçant yavle. Comme il fallait s'y attendre, voici venue la question du langage. En matière nautique ce n'est pas rien et je vais profiter de cet incident pour prendre position. Je ne serai pas bref.

Les Français comme moi qui sont vraiment dans le mouvement de l'histoire ne laissent pas les mots venus de l'étranger s'invétérer dans la xénophonie; ils vont les attendre au débarcadère

pour les dédouaner, les faire marcher au pas et chanter juste. Ils se prévalent de redingote pour affirmer biftec, sandouiche et feribote. Le préjugé de l'authentique est une invention de la cuistrologie aux gages de l'immobilisme. Prenez un mot charmant comme paletot qui vient du xiv^e siècle et des Pays-Bas où paltrock signifiait une robe de palais. Les attardés qui en sont encore à basketball et rewrighting n'auraient pas lâché paltrock, ils auraient enfilé le paltrock, tel que, pour le transmettre à leurs héritiers, sans retouche; aucune raison après tout pour ne pas maintenir pieusement la chose avec le mot. Les zélateurs du vocable exotique intégral se donnent pour pionniers, ce sont des perroquets, ils se croient dans le progrès, ils piétinent dans la superstition. Aussitôt importé le terme est stérilisé, congelé, confié à la presse et à la radio pour être livré sous cellophane au discours quotidien comme une lettre morte dans la société des mots vivants. Tel se croit dans le train qui n'est en somme qu'un vieux croquignol conservateur de formes désuètes. Ainsi vont maintes avant-gardes, en queue de colonne.

Comme il fallait s'y attendre avec un nom pareil, le yachting est un gros client du vocabulaire britannique et ses acquisitions sont traitées avec tous les scrupules d'orthographe et, autant que possible, de prononciation. Exemple de sabir club avec attachement maniaque au snobonyme : « A bord d'un ketch deux yachtmen viennent s'asseoir dans le cockpit et le skipper, ayant posé son verre de scotch à l'entrée du dog-house, secoue sa dunhil sur le winch et se met à parler rating. » Tel est actuellement l'étendue du mal. Après les substantifs, on prévoit un temps d'arrêt. Un esprit libre, attentif à l'hygiène de sa langue et à l'honneur de son pavillon, aurait commencé par dire : A bord

d'un quèche, deux plaisanciers viennent s'asseoir dans la baignoire ou, à la rigueur, dans le coquepit. Écrit de la sorte, coquepit est le bienvenu, aucun scrupule à faire sonner la dentale comme celles de canott et boutt.

Vous avez tellement perdu l'habitude de la langue française vivante que vous avez paru surpris, sinon choqué, de voir écrit le mot quèche. Vous estimez que c'est un enfantillage orthographique, une francisation bien arbitraire, un grossier maquillage au bénéfice d'un chauvinisme étroit. Mais pas du tout. Il y a d'abord l'hypothèse d'une récupération licite au cas où, naguère, les Anglais nous eussent fauché le mot pour l'habiller à la saxonne. Il y a des précédents. Ensuite, même si le mot est bien d'origine anglaise, le premier devoir d'un Français à franc-parler, c'est de convertir à sa loi tout vocable importé, en lui imposant une sonorité, un ton et une écriture qui le classeront désormais comme substantif honnête, bien sonnant, de bonne frappe gauloise, tel que les étrangers, les Anglais eux-mêmes, en sont friands quand ils prennent part à nos conversations. Notez que l'état civil, au nom de la loi dite de consonance française, encourage M. Arnakoutch à se faire prononcer Durandard. Si je persiste à dire Arnakoutch, je passe pour factieux. Mais si, au nom de la même loi, je m'applique à dire quèche pour ketch, on me tient aussi pour espèce de factieux. La vérité est que j'appartiens à un réseau de résistance qui va de la subversion phonétique au terrorisme graphique.

S'il fallait restituer tous les mots français dans leur forme originelle, nous parlerions un drôle de charabia, une salade cacophonique d'éolien, de visigot, d'étrusque et de zipangouin, mais cinquante générations de truands, salonnards, pèquenots, four-

bisseurs, clerks et soudards ont su nous arranger la musique, et le travail n'est pas fini. Au demeurant, ne croyez pas que le mot quèche soit de mon invention; je l'ai vu écrit, en typographie Didot, dans un ouvrage de 1860 et je suis sûr que l'auteur ne s'est pas forcé car, à cette époque, la langue et l'écriture, insoumises aux cuistres, avaient encore de bons réflexes.

Pour ce qui est de coquepit, mot joyeux d'ailleurs et très à l'aise dans sa petite ruse d'orthographe, nous pourrions nous en passer. Nous avons des équivalences. Je vous ai proposé baignoire, le terme n'est pas nouveau dans le jargon marin et il ne demande qu'à reprendre du service. On m'objecte, il est vrai, qu'il a été remis depuis peu en usage pour désigner la caisse étanche du coquepit lui-même, et on m'invite alors à restaurer le mot chambre. C'est ainsi qu'on nommait naguère, dans les canots et baleinières, le creux aménagé entre la barre et les bancs de nage. Si vous trouvez que baignoire et chambre sont déjà suffisamment pourvus en acceptions, je ne vous empêche pas d'enrichir la langue d'un mot nouveau, parti de rien, et puisque la voile devient populaire, je veux croire que les équipiers de la nouvelle génération, issus de la Mouffetard ou de Belleville, se chargeront d'affranchir un peu le vocabulaire.

Pour le cas de skipper, mot qui veut désigner le maître à bord d'un bateau de régate ou de croisière, on peut se référer au processus qui fit de notre esquif un skiff et le rapatrier sous la forme esquipeur, sans prendre avis des philologues. Ceux-ci, en effet, poussés à bout dans les brouillards de l'étymologie où les priorités sont incertaines, prennent souvent parti à l'aveuglette pour présumer l'origine de mots apparentés comme yole et yawl, cutter et cotre, chaloupe, sloop et sloup;

mais les chances d'esquiveur se font minces depuis que skipper est concurrencé par chef de bord, expression sans génie, mais claire et suffisante à première vue. Malheureusement, je soupçonne une malfaçon. Ce chef de bord nous vient de la terre, il sent un peu l'organisation de jeunes, les hiérarchies à feux de camp, les grands jeux, les patronages totémiques et les jamborées en croûte. Chef de bord et skipper ne sont que faux-fuyants pour éviter le mot propre qui est tout simplement patron. Mot propre et fort, assumant des responsabilités amphibies, avec cette obligation du compte rendu devant Dieu qui fut, en général, plus facilement admise, sinon mieux honorée, à bord qu'à l'usine. Ce vocable purge, actuellement, une peine d'indignité sociale avec la sérénité d'une loi de la nature en résidence surveillée. Provisoirement déchu, patron est donc remplacé par skipper dans la bouche des yachtmen, et pour ce qui est de yachtman, j'espère que nous sommes tous d'accord. C'est une chose qui, à la rigueur, peut s'écrire en pudiques italiques, mais dont l'usage à haute voix est insolite en bonne compagnie. Voici le moment venu de nous attaquer au morceau de résistance, au radical bien implanté, à yacht lui-même. Ce n'est pas que je déplore le mot en soi, mais la façon de s'en servir et ses dérivés malsonnants. Tout d'abord, il faut bien, une fois de plus, détromper ceux qui, croyant bien faire, s'obstinent à prononcer yôte; à commencer par le fisc. Tous les ans, il me demande combien j'emploie de matelots à bord de mon yôte, et je sens bien qu'il se pourlèche d'un accent circonflexe comme d'un signe extérieur extravagant, une tiare de rubis, un dais d'or à plumes d'autruches. A moins d'être Anglais soi-même, il n'y a en effet que de mauvaises raisons pour prononcer à l'anglaise un mot hollandais le-

quel, en Hollande, se prononce yak. Il s'agit là d'un de ces coups-fourrés phonétiques où l'anglo-manie a le dernier mot. Je m'étonne seulement qu'on n'aie pas encore songé à écrire et prononcer le mot tape-cul à l'anglaise.

— J'y songeais, dit Collot, bye bye cap'tain, pare à hisser le tepe-kiew.

Pas mal, mais, venant de lui, la démonstration n'est pas concluante. C'est un matelot de Bourgogne et les rares fois qu'il s'aventure à parler anglais, il y met une gaucherie un peu inquiète, comme un accent de remords, vague souvenir des temps fâcheux où le Bourguignon s'acoquinait à l'Anglais.

C'est depuis la faveur de la plaisance et à la suite du vilain mot yachting que notre jargon nautique, snobé par les casquettes blanches, a eu la faiblesse d'avaler tout rond les mots anglais, la paresse de les franciser. A ne considérer que yacht, il serait au moins décent de prononcer yak; le mot devient alors utilisable et honnêtement commun, il rend un son net, loyal, facile à jouer dans le discours. Écrivez-le encore yacht si vous y tenez absolument et guillemetez l'emprunt, mais je vous signale que jadis nous l'écrivions yac et même iac, orthographe agréable à l'œil, innocente, incapable à mon avis de porter ombrage à l'indéfectible amitié franco-anglaise. Pour ce qui est de la prononciation de yachting, si nous éliminons tout de suite le stupide yôting et son contraire yachetingue, vulgaire convention de lettré qui n'aura jamais le modulé, le fini et le malicieux des transpositions auriculaires de l'analphabète, il reste quelque chose de cafouilleux entre yakting et yacheting, soit une bouillie apatride inconvenante à la cuisine française. Quand mon ami Collot me demande si j'ai parcouru telle revue de yacheting, sa langue

achoppe et ruse, comme pour escamoter une incongruité. J'ai d'ailleurs constaté que les vrais amateurs de la chose y regardent à deux fois avant de prononcer le mot qui fait injure à leur passion, comme si Ronsard était condamné à parler d'Hélène sous le nom de Baby. On pense, généralement, que ces lâchetés de langage dénonceraient la tentation du peuple français à se convertir en *french pipeul*. Quelle que soit notre impatience à capituler, notre complaisance à la déroute, j'ai bon espoir que yachting tombera au rebut en même temps que d'autres insanités comme footing et caravaning. Il y a, en effet, dans l'étrangeté de ce mot important, un malaise dont nous serions agréablement soulagé par le mot plaisance. Il offenserait, dit-on, à la dignité du sport, mais on s'en fiche un peu et l'esprit sportif, toléré dans certains cas, est prié de ne pas faire des lois à bord. Plaisance endosserait bien volontiers toutes les acceptions de yachting et d'autres encore. Il ne fatigue pas la langue et sa chanson est un charmant défi aux incommodités de l'océan. Il nous invite à croire qu'il n'est ici-bas, sur cette terre de misère, de plaisance que sur mer. C'est bien le seul plaisir de la mer qui nous fait mettre à la voile et nous y montrons, avec orgueil, le pavillon de plaisance qui passe en noblesse toute autre enseigne. Les paquebots et les croiseurs, qui déplacent des dizaines de milliers de tonnes d'intérêt public, sont tenus de céder le pas à la plus modeste voile et toute voile est plaisance aujourd'hui. L'agréable est en vue et l'utile se déroute, la mer depuis toujours s'y connaît en préséances et le travail est moins sacré que la plaisance n'est bénie. Armer en plaisance, naviguer en plaisance, enrôler en plaisance, le langage administratif ne s'est pas trompé sur le sens exquis de nos fuites aventures dont le butin secret

JACQUES PERRET

Rôle de plaisance

Un graveur bourguignon, André Collot, et son ami Jacques Perret ont armé leur petit bateau à voile, un sloup à tape-cul, dans l'intention plus ou moins ferme d'aller à Santander. L'important, pour eux, est de vivre en mer et d'y jouer le rôle de plaisance qui leur est confié, en ces termes, par l'administration maritime.

Dans l'exploit qu'il nous raconte, Jacques Perret se donne pour capitaine. Il n'en reste pas moins caporal, épinglé dans sa coque d'agrément.

Deux hommes livrés aux épreuves de la solitude en mer et de la promiscuité du bord font aisément un drame pour peu que le séjour se prolonge. Il n'y aura pas de drame à bord du sloup. Le capitaine et son matelot paraissent immunisés sur ce point. L'aventure psychologique ne sera pas orageuse. Les deux amis se supporteront jusqu'au bout. C'est le côté un peu surprenant du récit.

Il n'y a pas lieu de considérer cet ouvrage comme le manuel du parfait yaquemane et l'auteur décline toute responsabilité dans le cas où surviendrait un accident à qui prendrait pour modèle l'équipage du *Matam*.

Mieux vaut présenter *Rôle de plaisance* comme un petit traité de navigation puérile et honnête, un mémoire sur l'art et la manière de conduire la plaisance à ses fins par les moyens du bord.



9 782070 250301



57-III A 25030 ISBN 2-07-025030-X

Extrait de la publication