

## Un naufrage

Jean Simard

Volume 4, numéro 22, avril 1962

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/30129ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Collectif Liberté

### ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Simard, J. (1962). Un naufrage. *Liberté*, 4(22), 198–205.

JEAN SIMARD

## Un naufrage

*...“Man is the only animal that blushes,  
or needs to”.*

Mark TWAIN

J'ai raconté ailleurs l'histoire à demi fictive d'un vieux petit navire aux formes désuètes servant à transborder, d'une rive à l'autre du bas Saint-Laurent, les voyageurs, leurs voitures et leurs paquets. Un équipage d'une dizaine d'hommes en assurait l'entretien et le bon fonctionnement — enfin, le fonctionnement.

Ils étaient commandés par le capitaine Briselame, dont c'était la hantise, les jours de brouillard ou de temps frais, de ne point “manquer le quai”, comme on dit, sous l'oeil narquois des critiques qui le bordaient.

Le manquer — et faire alors piteusement machine-arrière; ou pis, se cogner dessus de l'étrave, dans un choc sourd qui ébranlait le vieux raffiot jusqu'en ses oeuvres vives. Maintes cicatrices, le long du plat-bord, témoignaient des difficultés de la navigation en ces parages. Outre qu'il faut se méfier, durant la traversée, des navires de tonnage varié — depuis les grands transatlantiques, jusqu'aux goëlettes à “pitoune” — qui prennent, eux, le fleuve en long et non en large, il y a également des îlots et récifs à contourner, la marée et le courant à déjouer. Il ne saurait donc être question de tracer, du quai de St-Spire à celui de St-Agnan, une ligne

droite, impeccable: le plus court chemin entre ces deux points. Au contraire, le navigateur se voit contraint de modifier chaque jour le cap, courant des bordées successives autour des obstacles; et terminant sa course par une longue courbe savamment calculée, qui mènera le navire quelque peu en aval ou en amont de l'objectif, selon la marée prévalante; puis, se laissant dériver, poussé par elle, jusqu'au débarcadère. Bref! le principe bien connu des chasseurs de canards, et qui consiste à devancer le vol de l'oiseau.

Seulement, il en va des capitaines comme des chasseurs: il suffit d'un coup de barre, ou d'aile...

\* \* \*

Sans doute, les cirques seraient-ils moins fréquentés si chacun au fond de soi ne caressait, plus ou moins consciemment, le désir de voir un jour le trapéziste se casser la gueule, ou les fauves dévorer le dompteur. L'art du Spectacle a beaucoup décliné, depuis qu'on ne brûle plus de Chrétiens dans l'arène; qu'on guillotine, qu'on pend, qu'on électrocute et qu'on torture à huis-clos...

C'est quand même une concupiscence de cet ordre qui nous attirait, chaque soir, au quai de St-Agnan — et sans doute en faisait autant, sur l'autre rive, à celui de St-Spire — pour l'arrivée du transbordeur.

Or, de même que le jeu de boules est inconcevable sans un aréopage de personnes graves et savantes qui évaluent les coups, ainsi nous rassemblions-nous pour ce délicat travail d'appréciation consistant à nous prononcer sur l'accostage du capitaine Briselame. Et le figolât-il tant qu'il pouvait, la loi des moyennes proportionnelles ne pouvait manquer de jouer — le courant, le vent, les grandes marées d'équinoxe sont des forces sur lesquelles on peut compter — notre attente, tôt ou tard, se trouvait récompensée, et le capitaine déconfit.

Quelle n'était pas alors la satisfaction de l'amateur chevronné, de voir le navire passer majestueusement à vingt pieds du quai, crachant la fumée par sa cheminée trop longue; les matelots lancer futilement le filin des amarres, qui retombait, dessinant sur l'eau verte une arabesque de gouttelettes salées; là-haut, à la dunette, le capitaine, blême de rage, vociférer des ordres, déclencher des sonneries; l'hélice, dans un bouillonnement coléreux et sa giration brusquement réversée, travailler maintenant à contre-

courant; et le navire, un moment immobilisé, haletant, reculer péniblement en direction du quai, cul-devant, pour enfin s'y coller, ignominieusement.

Un spectacle de choix!

Une espèce de *corrida* — et non pas épuisée en un après-midi de soleil et de sang; mais pour ainsi dire éternisée, cent fois reprise et corrigée.

N'allez pas croire, du reste, qu'entre les *aficionados* du quai et le capitaine, les chances aient été toutes du même côté. Le taureau, c'est vrai, était parfois touché, dardé de banderilles, voire meurtri par la lance; mais nul n'avait encore réclamé de mise à mort.

Même, le plus souvent, c'est lui qui triomphait!

Et je ne parle pas seulement des accostages parfaits, impeccablement exécutés, irréprochables; et qui, si nous n'allions pas jusqu'à les applaudir, n'en soulevaient pas moins dans nos rangs un murmure d'approbation. Non, je fais allusion à un autre talent dont s'enorgueillissait le capitaine, et qui, je l'avoue, nous laissait bouche bée. Que je vous explique. Le "*ferry*" transportait toujours à son bord un certain nombre de voitures automobiles: des médecins, de riches industriels ou des maîtresses d'école du Massachusetts, en route pour la Gaspésie. Or, pour accéder à l'air libre, les voitures devaient emprunter une lourde passerelle qu'un jeu de chaînes et de poulies, manoeuvrées par l'équipage, inclinait à l'angle voulu. A marée haute, la passerelle se mettait presque à l'horizontale, et tout allait pour le mieux; mais à mer basse — il pouvait y avoir alors jusqu'à quinze pieds de dénivellation — les choses se gâtaient. La passerelle adoptait un angle de près de quarante-cinq degrés, et l'escalade en devenait périlleuse. Joignez à cela l'usure des planches et l'état des pneus, l'humidité, le froid souvent vif en ces régions, les moteurs figés depuis plusieurs heures, la maladresse d'un grand nombre de chauffeurs, et vous comprendrez que le spectacle de la sortie des voitures pouvait rivaliser, certains soirs, avec celui de l'accostage proprement dit.

Il y a des conducteurs qui s'en tiraient fort bien, ayant préalablement réchauffé leur mécanique et négociant la pente à petite vitesse, sans vaine hâte. A ceux-là, admiratifs, nous tirions notre chapeau. D'autres, au contraire, s'affolaient, le pied au plancher, les roues motrices patinant et dérapant sur la passerelle glissante, dans une horrible odeur de caoutchouc brûlé. Qu'ils parvinssent

ou non au faite — le plus souvent, le moteur calait, ils devaient reculer, s'y reprendre à plusieurs fois — ils étaient copieusement hués. Enfin, il y avait une troisième catégorie d'automédons qui, prudents, s'en remettaient aux experts. En l'occurrence, vous l'aurez deviné, le capitaine Briselame lui-même — dans le cas, du moins, des dames du Massachusetts, ou de quelque passager particulièrement huppé. Car il laissait à son second de dépanner le menu fretin.

Au volant, il était roi; ça, vraiment, c'était admirable! Il connaissait, de la passerelle, chaque planche: sachant la rugueuse où faire mordre les roues, la glissante dont se méfier; et l'arrêt brusque, tout là-haut, avant le virage. Les moteurs, c'était la même chose. Comme le musicien, au son, évalue l'instrument, on eût dit qu'il les connaissait tous, catégorique, ne tolérant aucun caprice. Pas un qui lui résistât!

Aussi bien, lorsque s'ajoutait cela à un accostage parfait, était-ce clairement lui le vainqueur.

Il passait devant nous, triomphant, sanglé dans son uniforme blanc, la casquette galonnée sur l'oreille, viril, désinvolte, sûr de lui; escaladant à pied, cette fois, la passerelle, dans un sillage de regards envieus. Et nous rentrions penauds, la tête basse.

A notre tour, déconfits.

\* \* \*

C'est même cette déconfiture, trop souvent réitérée, qui envénima les choses; et nous amena, modifiant insensiblement les règles du jeu, à employer des armes qu'il ne serait nullement exagéré de qualifier de déloyales. Nous étions jeunes: où finit le jeu, à cet âge, où commence le drame?

Ça n'avait pourtant rien de bien méchant, à l'origine. Une chanson, voilà tout! Un refrain idiot que l'un de nous avait entendu à la radio, qu'il avait retenu, fredonné; et que nous adoptâmes, en guise de scie, pour emmerder le capitaine:

...*"Heureusement qu'il a fait beau,  
Et qu'la Marie-Josèphe est un bon bateau!"*

C'est tout!

Un air, des paroles que nous psalmodions en nous accompagnant sur la guitare, que jouait l'un de nous. Et chaque soir nous étions là, sur le quai, à l'arrivée du bateau, reprenant dix, vingt fois:

*...Heureusement" ... etc.*

Or, pour son malheur, le capitaine prit la mouche, laissa paraître son mécontentement, demanda même à l'agent de police d'intervenir. Mais nous avions beau jeu: "Comment! on ne peut plus chanter, à présent? Qu'est-ce qu'on fait de mal?"

Nous ne faisons, effectivement, rien de "mal". Mais à partir de ce moment, la faille de l'armure nous étant apparue, les choses commencèrent à se gâter.

Les gamins du village se mirent à suivre le capitaine, à lui filer la chanson; voire à la lui sérénader, la nuit, sous ses fenêtres. Chacun, à St-Agnan, n'appelait désormais le malheureux bateau que la *Marie-Josèphe*, et non plus le S.S. Quelque chose, comme auparavant. Il y eut même des lapsus regrettables, commis en toute innocence. Le curé, par exemple, qui demanda un jour au capitaine: "A quelle heure part la *Marie-Josèphe*, demain?" Brise-lame faillit en faire un coup de sang! Des mauvais plaisants allèrent jusqu'à badigeonner, en lettres maladroitement, les mots fatidiques sur l'étambot du navire, qui sommeillait à quai. Et de petits magasins de liqueurs douces, où se tenait la jeunesse, se procurèrent le disque et prirent l'habitude de le faire tourner à longueur de journée, avec amplificateur sur la rue.

Bref! la scie initiale fit fortune. Et les maléfices s'en répandirent avec une promptitude et des proportions qui nous stupéfièrent, nous, les premiers, dont l'innocent pétard devenait machine infernale.

Nous avions, sans bien nous en rendre compte, déclenché une épidémie.

Quant au capitaine, il essayait de tenir tête, de faire celui qui s'en moque. Mais il faut bien avouer, les soirs où son navire donnait contre le quai, qu'il devait lui être particulièrement pénible d'entendre:

*... "Heureusement qu'la Marie-Josèphe  
Est un bon bateau!"*

Et nous ne le tenions même plus quitte d'un abordage réussi, et fait selon les règles de l'art, puisqu'alors nous entonnions:

...*"Heureusement qu'il a fait beau!"*

Mettez-vous à sa place!

Il fulminait, nous vouait aux supplices de l'enfer, se rongait de colère rentrée. Son caractère, peu à peu, s'en ressentit. Et nous assistâmes, non sans effroi, à ce que j'appellerais: la désintégration progressive du capitaine Briselame.

Quelque chose d'insidieux, d'abord, mais qui alla s'accroissant. Et voilà qu'on le vit vieillir tout à coup; lui qui avait toujours porté beau, se casser, se courber, disparaître en quelque sorte. On ne l'apercevait que rarement à la dunette, où son second désormais le remplaçait. Il s'enfermait dans sa cabine, et les mauvaises langues disaient qu'il buvait. Son travail fini, il rentrait chez lui en vitesse, le regard dissimulé derrière d'épaisses lunettes d'écaille, garnies de verres sombres. Il avait abandonné ses uniformes blancs, trop voyants, pour revenir plus tôt que de coutume — et sans que la saison le justifiât — à la serge bleu foncé. Le dimanche, il assistait à l'office le plus matinal; et bien qu'il fût marguillier, son banc demeurait vide, à la Grand messe de onze heures.

Ce qui ne manquait pas de faire jaser...

Il souffrait, parallèlement, de toutes sortes de maux anodins, bien que réels, dont se trouvent généralement affligées les personnes anxieuses: rhumes, fièvre des foies, démangeaisons, brûlements d'estomac et surtout une irascibilité dont l'équipage ne devait pas tarder à ressentir les effets. Un des matelots, croyant bien faire — et histoire de démontrer que nos taquineries faisaient chou blanc — ne s'avisait-il pas de reprendre un jour avec nous, et à pleins poumons, le refrain exécré. Il manie depuis lors une pelle à charbon, dans la soute, son torse maigre et suant recouvert d'une épaisse couche de poussière noire! La discipline s'est resserrée. Les officiers, le commissaire n'osent plus faire la cour aux jeunes filles; ni se laisser photographier, en leur compagnie, sur la coupée. Chacun reste à son poste. Et le bateau part à l'heure, sans attendre comme autrefois les retardataires qui s'agitent sur le quai.

Le règlement, c'est le règlement.

Cependant, une espèce de gêne, de lourde contrainte, s'était appesantie sur le navire. Là où des rapports cordiaux avaient toujours prévalu, entre l'équipage et les officiers d'un si petit bateau, il n'y eut désormais de place que pour la Discipline. Les uns donnaient des ordres, les autres les exécutaient, voilà tout! Les gradés

ne plaisantaient plus avec les hommes; ceux-ci ne riaient plus en travaillant, et travaillaient mollement. La belle aventure de naviguer était devenue une "job", rien de plus; et le capitaine, là-haut, invisible, traqué, réduit aux abois, un *patron* comme les autres.

Cette atmosphère, loin de favoriser la marche du navire, la contrecarrait plutôt. Et rien de bon n'en résultait. Se succédèrent alors des séries d'incidents — auxquels les marins, superstitieux, donnèrent un autre nom.

Et pour commencer, une altercation entre le second et le quartier-maître, qui fut débarqué sans autre forme de procès. L'équipage murmura. "Ceux qui sont pas contents...", grommela le capitaine. Ce fut ensuite la grippe asiatique, qui réduisit l'équipage de moitié, contraignant la Compagnie à engager au pied levé un groupe de marins d'eau douce, afin de combler les vides: des gars des grands lacs, momentanément en chômage — tout ce qu'on avait sous la main — et dont la présence à bord ne fit rien pour resserrer les liens de cordialité. Puis, la malchance voulut que le cuisinier lui-même tombât malade, grelottant de fièvre à l'infirmerie. Un sien beau-frère descendit des chantiers prendre la relève, et je laisse à penser les ratatouilles... Un chaudière fit explosion, dans la chambre aux machines, et l'on dut se morfondre une semaine en cale sèche, à Lauzon. Dix jours plus tard, l'hélice s'entortilla dans un réseau de filets de pêche à la dérive, et cela prit un scaphandrier pour débrouiller le noeud qui en résulta. Durant les équinoxes de septembre, on s'échoua sur un banc de sable, à quelques encablures de St-Spire, et il ne fallut pas moins de deux marées pour s'en dépêtrer. Enfin, deux automobilistes québécois, manquant la passerelle, réussirent à se foutre à l'eau avec leur véhicule, qu'on eut toutes les peines du monde à repêcher.

Pendant, l'été s'achevait.

Il fallait quitter St-Agnan, rentrer au collège. De sorte que je ne fus pas le témoin oculaire de ce qui se produisit par la suite, ni des circonstances particulières qui entourèrent le naufrage du malheureux transbordeur. Toutes sortes de rumeurs circulèrent, plus invraisemblables les unes que les autres, enveloppant de mystère ce désastre maritime.

Ainsi, l'on prétendit qu'une manoeuvre fautive — à moins que ce ne soit un commandement mal interprété — fut la cause de l'accident; ou même que le capitaine, dans un accès de démence, fracassa *volontairement* son navire contre le quai...

Mon père, qui était anticlérical, racontait pour sa part que le caboteur avait à son bord ce jour-là un nombre exagéré de pélerins des deux sexes; et que ces personnes pieuses, s'étant d'un même coup portées toutes à tribord pour ne rien manquer de l'arrivée, firent bel et bien chavirer le bateau.

Mais je suis porté à douter, aujourd'hui, de la véracité de cette version.

*Jean SIMARD*