

**Liberté**

**LIBERTÉ**  
ART & POLITIQUE

## L'effet de Vitrezay

Jean-Pierre Issenhuth

Volume 39, numéro 6 (234), décembre 1997

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/31783ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Issenhuth, J.-P. (1997). L'effet de Vitrezay. *Liberté*, 39(6), 125–128.

Tous droits réservés © Collectif Liberté, 1997

Cet document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

**érudit**

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

# Rêverie

JEAN-PIERRE ISSENHUTH

## L'EFFET DE VITREZAY

J'apprécie les tableaux abstraits, mais, même quand ils m'arrêtent longtemps, je ne peux m'empêcher de penser qu'ils escamotent l'épreuve de la représentation des choses du monde, et l'épreuve encore plus terrible du renouvellement de cette représentation, et j'ai un fond de regret de me trouver devant une échappatoire, même magnifique. Les installations qui se contentent de réorganiser la disposition des choses me font le même effet.

Ce n'est ni un tableau abstrait ni une installation que j'ai imaginés l'été dernier, en visitant trois minuscules ports de pêche et de plaisance de la rive nord de la Gironde, entre Bordeaux et l'océan. Port-des-Callonges, Vitrezay, Port-Maubert sont des tronçons de canaux habités par des canards, ombragés par des lignes de peupliers toujours mobiles et où les bateaux s'enfoncent dans la boue à marée basse. Tout est plat, de la platitude des terres à fleur d'eau, et il y a ces canaux pleins d'anguilles, semés de petits ponts, qui débouchent dans l'eau jaune de la Gironde derrière des champs de roseaux.

À Vitrezay, on peut avancer sur une jetée étroite, vers le large, au-delà des marais et des cahutes dressées sur pilotis pour la pêche au carrelet. C'est là que j'ai repensé à quelques lignes lues un an auparavant, au sujet des équipages de la marine marchande française sur l'Atlantique Nord, pendant la guerre de Sept Ans :

*(...) la composition des équipages, leur formation et leur origine étonnent; (...) l'âge moyen des principaux officiers était de trente ans, celui des officiers marinières, de vingt-neuf ans, et celui des marins, de moins de vingt-cinq ans.*

J'avais lu ces lignes dans *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile*, de Pierre Camu<sup>1</sup>, ouvrage remarquable, passionné et passionnant, sans fioritures, on ne peut plus stimulant pour l'imagination. Camu ne s'étendait pas sur la jeunesse des équipages, mais elle avait l'air de l'émerveiller. Moi, j'en avais été très ému. Avant de lire Camu, j'avais imaginé des routiers désabusés, des loups de mer racornis, aussi gris que les 164 jours de brouillard du cap Race, et je voyais maintenant des bandes de jeunes sur le pont des navires.

Si j'ai pensé à ces lignes à Vitrezay, c'est que, pendant la guerre de Sept Ans, Bordeaux avait supplanté La Rochelle comme port d'embarquement des marchandises pour la Nouvelle-France. Hors des convois, la traversée était moins sûre que jamais<sup>2</sup>. L'Ordonnance de la marine de 1697 avait fixé à 50 ans l'âge limite du recrutement pour les matelots, mais l'armateur Gradis allait les chercher au berceau: il avait besoin, pour l'Atlantique Nord, de jeunes fous qui n'aient rien à perdre et ne craignent ni la mort ni la misère<sup>3</sup>. La route des Indes, beaucoup moins risquée, était convoitée par les vieux.

---

1. Montréal, Hurtubise HMH, 1996, p. 136.

2. La Seconde Guerre mondiale n'a pas inventé les convois protégés de l'Atlantique Nord. Avec un succès aussi mitigé que celui des Alliés en 1942, D'Anville en avait commandé un de 52 navires en 1746, et La Jonquière, un de 39 navires en 1747. Voir *Entre France et Nouvelle-France*, de Gilles Proulx, Montréal, Éditions Marcel Broquet/Parcs Canada, 1984, p. 81.

3. L'inventaire des biens du matelot Nicolas Certain, mort à Québec en 1755, se limite à deux sacs de hardes où tout est décrit comme vieux, mauvais, usé ou percé.

Sont passés devant Vitrezay, parmi d'autres, descendant vers les bancs de Talmont et la pointe de Grave, à destination de la Nouvelle-France, entre 1752 et 1758: le *Sagittaire*, le *Jason*, l'*Aigle*, le *Robuste*, la *Renommée*. Moi, j'étais sur la jetée et j'imaginai ça: les bandes de jeunes déguenillés qui s'activaient aux cordages; un officier qui feuilletait l'almanach nautique, *La Connaissance des Temps*; un pilote qui rêvassait au moyen de trouver au plus vite la route rapide de Talon, entre 46 degrés et 46 degrés un tiers de latitude nord<sup>4</sup>, pour échapper aux corsaires de Guernesey; le dessous des gaillards d'avant arrangé en arche de Noé, avec poules, canards, chevaux, bœufs et moutons, placés avec les hommes dans une parfaite communauté de destin; et les tonneaux de vin de Saintonge, moins cher que le bordeaux, qui tournaient déjà au vinaigre. Tout cet attirail *de broche à foin* passait au large, dans le plus grand silence.

Le *Sagittaire*, l'*Aigle* et la *Renommée* ont été capturés au retour. Le *Prudent*, le *Mars* et la *Marguerite* ont été perdus au combat. Seule, peut-être, dans ces années-là, la *Nymphe* est repassée intacte en sens inverse.

Un mois après Vitrezay, j'ai lu dans Gadamer cette définition de l'art: «donner figure à sa propre vie<sup>5</sup>». Cette proposition m'a d'abord réjoui: voulait-elle dire que tant vaut la vie, tant vaut l'art? Puis j'ai douté, l'énoncé est devenu flou: quel sens Gadamer donnait-il au mot «figure»? Était-ce le mien? Rien dans son livre ne m'en a donné l'assurance, même si, plus haut, une citation de Novalis évoquant la parousie disait: «Quand ce ne seront plus les nombres et les figures...<sup>6</sup>». Quel était le mot

4. Pour cela (et pour qui voudrait essayer): remonter la côte en longeant Oléron, Ré, et, aussitôt l'île d'Yeu en vue, mettre le cap plein ouest en espérant que le vent suive.

5. Hans-Georg Gadamer, *L'Héritage de l'Europe*, traduit de l'allemand par Philippe Ivernel, Paris, Bibliothèque Rivages, 1996, p. 73.

6. *Ibid.*, p. 33.

allemand, et quel était son sens pour Novalis?

De la même façon, ce qui m'avait étonné et réjoui dans la jeunesse des équipages et les départs imaginés à Vitrezay était devenu flou. Y avait-il là une signification excessive, aussi impossible à envisager dans son ensemble qu'à réduire suffisamment pour je la fixe? J'avais lu du nouveau et mon imagination du passé avait changé de cap; où irait-elle à la prochaine lecture?

En général, je soupçonne le monde et la vie, comme le passé, comme les mots, comme tout, d'avoir trop de sens pour mes capacités de réception, et j'imagine que l'imagination existe pour combler tant bien que mal cette lacune. J'ai beau désirer savoir et comprendre, seule l'imagination peut m'accompagner dans la contemplation d'une question même aussi bête que celle-ci: «Pourquoi, le mercredi 9 mai 1753, les pompes de la *Comète*, endommagée par les glaces du Golfe, se sont-elles soudain trouvées bouchées par du blé d'Inde?»