

John Claus Voss

40 000 milles en pirogue

Traduction et notes d'Olivier Merbau

Pour faciliter la compréhension pour les lecteurs francophones, toutes les unités et mesures anglo-saxonnes ont été transformées en système métrique. Les unités maritimes sont restées telles, notamment le mille nautique qui mesure 1 minute du méridien terrestre à l'équateur, soit 1852 mètres.

ISBN : 978-2-9545708-9-1

© Olivier Merbau 2019 pour la présente édition

© carte du voyage et photos en fin de volume, droits réservés

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction, intégrale ou partielle, réservés pour tous pays.

Introduction
*Voss, ou comment déplacer
les bornes du possible*

Quasiment inconnu en France et même en Europe, John Claus Voss, né en 1858 et mort en 1922, est néanmoins un de ces tous premiers précurseurs de la plaisance moderne au grand large chère à un Thomas Fleming Day : celle des gens aux revenus modestes. Car bien loin du yachting fortuné – vous savez bien, celui des blazer-cravate club-pantalon blanc pour les hommes, robe longue et chapeau à voilette pour les dames, le tout à bord de navires de tailles suffisamment impressionnantes pour affirmer la position sociale du tout – Voss fait partie des laissés-pour-compte de la voile de commerce au tournant du XX^{ème} siècle.

L'individu est originaire d'une province danoise rattachée à l'Empire allemand, où son père tenait un restaurant. Peu motivé par les études et décrit comme volontiers bagarreur, il suivit une première formation de charpentier de marine avant d'embarquer comme garçon de cabine et gagner le Canada, alors colonie anglaise. Il se fixa en Colombie-Britannique, sur la côte du Pacifique. Se fixer est un grand mot, disons

que c'est là qu'il eut un pied à terre : en fait, le métier de marin lui avait plu, et il gravit les échelons à la force du poignet. Matelot, lieutenant, puis commandant à quarante ans, ce qui est un tantinet tardif à l'époque, c'est au départ de Victoria qu'il opérera, et c'est là que sera son point de chute quand la voile rendit les armes face à la vapeur dans l'expansion du commerce maritime. Il réussit mieux à terre semble-t-il : marié et associé dans la gestion de plusieurs hôtels, c'est sans doute de leurs terrasses qu'il vit venir à lui ceux qui allaient lui proposer de participer à ce qu'il considéra comme des opportunités financières, sans se rendre compte qu'il s'agissait en fait d'équipées extraordinaires auxquelles il adhéra sur le champ sans que sa moustache imposante en tremble une seconde.

Et quelles aventures ! Tout d'abord, c'est une chasse au trésor, et un des plus fameux qui soient* ! Puis un défi sportif : faire un tour du monde sur un bateau plus petit que le *Spray* de Joshua Slocum dont le récit venait d'être publié –encore un ancien capitaine de grand-voilier, et lui aussi d'origine canadienne !... Si la chasse au trésor tourna court, le

* Voir « 7 000 000 £ », publié et traduit par Olivier Merbau, ISBN 978-2-9545708-8-4

voyage qui rallia Victoria, la lointaine colonie de Colombie-Britannique, à Londres, capitale de l'Empire et du monde, en franchissant les trois océans de notre planète, lui apporte un temps la notoriété –et nul doute que son ego en fut extrêmement satisfait. Car si l'homme a un solide sens de l'humour qui participe au plaisir de le lire, il a aussi un égo, ses propres propos ne laissent aucun doute à ce sujet. Parfois envahissant, et c'est le côté désagréable du personnage. Peu satisfait par la reconnaissance publique trop parcimonieuse – rendez-vous compte, il ne sera pas invité dans les yachts-clubs les plus sélects de l'aristocratie britannique auxquels il juge avoir droit ! Ce faisant, il s'affronte souvent à d'autres personnages du même type, comme ce Luxton avec qui il embarque en premier, dont l'humilité n'était pas non plus la vertu première. Tordons le coup dès maintenant à un racontar tenace, celui du meurtre dont Luxton accusera Voss sur la personne de l'équipier qui le remplaça. D'après lui, Voss aurait été sous l'emprise de la boisson... La réalité de la tempête ne faisant aucun doute, le capitaine ne subit aucun tracasseries judiciaires ni administratives, l'époque plus rude qu'aujourd'hui n'étant pas avare de pertes de matelots tombés à la mer par gros temps.

Tout ceci n'empêche qu'il a effectivement remporté son pari – franchir les trois plus importants océans de la planète à bord d'une plus petite embarcation que Slocum – mais là n'est pas le plus important. Ce quasi tour du monde (il n'a pas coupé tous les méridiens, peut-être à cause de l'impossibilité d'éviter le territoire des États-Unis dont une rumeur prétend qu'il était en délicatesse avec le département de la Justice) est d'ailleurs le premier en double, ce qui a échappé à son auteur, mais serait un exploit reconnu aujourd'hui.

Ne nous y trompons cependant pas : personne au départ n'aurait parié un kopeck sur ses chances ! Pensez donc, affronter les océans sur un bateau aussi petit, aussi étroit, aussi peu toilé... ! Cela passait pour totalement impossible, au-delà de toutes les notions de sécurité. A toutes les époques, le formatage mental des professionnels de la mer a établi le postulat que seuls la taille et le poids sont facteurs de sécurité ! Même aujourd'hui, j'en connais qui ne peuvent envisager de passer le cap Horn qu'en paquebot, alors que plusieurs voiliers de croisière l'ont mis à leur programme.

Le défi de Voss n'était pas un anachronisme. Soutenir le principe qu'en bouchonnant tranquillement dans la tempête malgré les déferlantes, en se laissant dériver benoîtement au bout d'une ancre flottante qui

n'est qu'un bricolage de ferraille ou de bois et de tôle au bout d'un méchant cordage, on peut s'en sortir sans même avoir embarqué autre chose que quelques embruns, c'était – c'est toujours – une hérésie !

Rentré au pays, il repartit quelques années comme capitaine de pêche aux phoques dans les eaux internationales avant que celle-ci ne soit interdite – tiens, il est donc possible à la communauté internationale d'interdire une pêche pour des raisons environnementales – et que la proposition d'un nouveau tour du monde à bord d'un de ces minuscules *Sea Bird* dont la mode avait été lancée par Thomas Fleming Day ne l'interpelle de nouveau. L'aventure tourna court, mais pour être passé au cœur d'un cyclone, elle servit à prouver une fois de plus et s'il en était besoin – et c'est là le but de cet ouvrage que le capitaine Voss rédigea par la suite – que *la taille ne joue pas sur la sécurité*, et qu'on est autant à l'abri sur un petit bateau que sur un gros, du moment que ce qui doit être fait l'est comme il convient. C'est la valeur des hommes qui fait la valeur des bateaux : ce postulat semble tomber sous le sens à nos yeux du XXI^{ème} siècle, mais c'est en partie grâce à Voss qu'il nous paraît si évident, car avant lui personne ne l'avait formulé de manière aussi *pédagogique*.

Car la grande caractéristique de l'individu est qu'il veut convaincre ! A preuve cet appendice, rarement publié, même dans les éditions de langue anglaise, dans lequel il rassemble tout son savoir sur le gros temps – et il est considérable ! Le capitaine ironique et volontiers poseur est en fait un grand et solide marin dont le savoir maritime est immense. Profitons-en : ses propos valent d'or, et bien que les progrès de toutes sortes de l'art naval ont considérablement accru la sécurité des petits bateaux de plaisance, ses préceptes sont toujours valables aujourd'hui pour la plupart. Plaisanciers, lisez et relisez Voss : vous y apprendrez comment vous en sortir quand le mauvais temps, le vrai, vous tombera dessus !

Olivier Merbau

Chapitre 1

Une proposition d'aventure

C'est au printemps 1901, à Victoria en Colombie Britannique, qu'un journaliste canadien, M. Luxton, me demanda si je me croyais capable d'accomplir un voyage autour du monde dans un bateau plus petit que le yawl américain *Spray* sur lequel le capitaine américain Joshua Slocum avait bouclé avec succès une circumnavigation autour du globe*.

– Quelles étaient les dimensions du *Spray* ? lui demandai-je.

– Environ douze tonnes, répondit Luxton.

– Eh bien je pense qu'on peut faire moins ! lui répondis-je.

– Il y a cinq mille dollars à la clé, donc deux mille cinq cent pour vous si nous traversons les trois océans, me dit Luxton, et en dehors de ça je publierai un livre illustré au retour de notre voyage, et vous aurez la moitié de ce que nous en tirerons.

* Voir les différentes traductions du livre de Joshua Slocum, toujours réédité partout dans le monde.

– Dois-je comprendre, M. Luxton, que vous entendez participer vous-mêmes à la croisière dont nous parlons ?

– Certainement, sinon comment voulez-vous que je publie le livre ?

– Ne m’avez-vous pas dit il y a quelques temps que vous n’étiez jamais allé en mer et n’aviez aucune expérience de la navigation à voiles ?

– Je l’ai dit. Mais ne m’avez-vous pas répondu que vous pourriez vous charger de la navigation tout seul ? Je viens vous voir maintenant pour que vous prouviez vos dires. Au lieu de faire le voyage seul, comme vous avez dit que vous pourriez le faire, vous avez juste à m’embarquer, et je vous donne ma parole que je ferai de mon mieux pour vous aider à la manœuvre.

Je connaissais Luxton depuis quelques temps et je savais que c’était un homme modéré, rempli d’ambition, et que sa parole valait sa signature. J’acceptais sa proposition.

M. Luxton n’ayant aucune expérience des bateaux, il me laissa le soin de trouver un bateau capable de faire cette croisière et de l’armer convenablement, et alors que je fouinais dans les environs de la côte Est de l’île de Vancouver où sont construits des bateaux

de toutes les tailles, je traversai un village indien où je découvris un canoë de bel aspect sur la plage*. Il me vint aussitôt à l'esprit que si nous pouvions effectuer notre voyage dans une pirogue indienne, nous établirions non seulement le record du monde du bateau le plus petit, mais aussi celui du seul canoë à avoir effectué une circumnavigation. Je commençais à l'examiner et à prendre les dimensions de l'embarcation, et fus satisfait de la découvrir solide, assez grande pour embarquer les provisions et autres objets que nous devrions embarquer pour notre voyage.

* Les tribus amérindiennes de la côte ouest du Canada sont les seules à avoir pratiqué la navigation maritime. Leur territoire est un labyrinthe de bras de mer et de fjords s'étendant du Canada jusqu'en Alaska. Sédentaires, ils ont de grandes et belles maisons, bien loin de ce que l'on attend de peuplades dites primitives, des grandes pirogues pour la pêche en mer, et sont les auteurs des grands totems familiaux du *Peuple du Corbeau*. Leurs pirogues de mer, dont *Tilikum* est l'exemple parfait, n'ont rien à voir avec ce qu'on appelle aujourd'hui canoë ou canoë canadien, qui sont de petites embarcations d'eau douce propulsés uniquement à la pagaie, extrêmement légères pour pouvoir être portées à terre, et construites en écorce sur une structure légère qui ne leur assure ni la longévité ni la résistance nécessaires à la mer. *Tilikum* reste aujourd'hui la seule embarcation monoxyle – taillée dans un tronc d'arbre – à avoir effectué une aussi longue navigation. Il a survécu par miracle et est exposé au Musée Maritime de Victoria.

Pendant que j'examinai la pirogue, un vieil indien survint et me fit comprendre, dans un mauvais anglais, qu'il était propriétaire de l'embarcation et qu'il était prêt à la vendre. Quand on fait des affaires avec les indiens de l'île de Vancouver, il faut savoir que le contenu qui coule d'une flasque étiquetée *Old Rye** fait des miracles, car il les rend d'humeur gentille et conciliante. Je sais que si mon vieil ami Pat Dasy, l'inspecteur indien**, m'avait pris sur le fait, il m'aurait collé trois mois en prison pour m'apprendre, mais les affaires sont les affaires, et avec l'aide de mon flacon, j'obtins la pirogue pour un prix raisonnable. Comme la négociation, et probablement

* Old Rye est une appellation assez générique outre atlantique pour les *whiskeys* à base de seigle. Si celui des USA doit être élaboré réglementairement avec 51% minimum de cette céréale, le *rye* canadien est moins strictement défini.

** Les amérindiens – *natives* en anglais – ont leurs propres gouvernements et institutions. Les traités qu'ils ont été contraints de signer après les défaites militaires successives qu'ils ont subies face aux nouveaux arrivants blancs, souvent sans les comprendre, ont valeur de traités internationaux. Leurs relégations dans des réserves, aux USA comme au Canada, où leur déchéance est soigneusement contrôlée, les rend totalement dépendants de leurs vainqueurs. La police, en territoire indien, est assurée par eux-mêmes, et la répression des trafics d'alcool – et aujourd'hui de drogues – qui font des ravages dans leurs rangs, est un de leurs chevaux de bataille.

aussi le whisky, avait rendu le vieux gars plutôt accommodant, il me présenta un vieux crâne qu'il prétendit être celui de son père, qui avait construit le canoë cinquante ans auparavant. Je ne suis pas certain qu'il y ait la moindre vérité dans cette assertion, car ces indiens sont capables de dire n'importe quoi à un blanc tant qu'ils pensent pouvoir en tirer quelque chose, et j'avais plutôt tendance à en douter. Cependant, la pirogue était saine et répondait admirablement à mes desseins, et comme le crâne était réellement celui d'une tête plate*, je l'acceptai à titre de curiosité. Puis j'emmenai l'embarcation dans un chantier de petits bateaux où je la remis en état pour être apte à mes projets.

Cette pirogue avait été creusée dans un solide tronc de red-cedar**, en d'autres termes c'était un bateau d'un seul bloc comme ceux qu'utilisent les indiens pour leurs voyages, propulsés à la pagaie, et parfois, quand le vent et le temps étaient maniables, avec une

* La plupart des amérindiens d'Amérique du nord sont d'origine mongoloïde, avec une face plate, à la différence de celle de ceux d'Amérique latine. Les recherches durent encore quant à l'origine de ceux-ci et la différence morphologique relance l'idée d'un peuplement venu de l'ouest par la mer, et non via le détroit de Béring pris par les glaces.

petite voile carrée. Le red-cedar est un bois durable, tendre et qui se fend facilement. J'allais être obligé de prendre de grandes précautions pour renforcer mon embarcation afin de la rendre apte à résister aux déferlantes et aux efforts dûs au gros temps que nous allions probablement rencontrer pendant notre voyage. Pour la mettre en état de prendre la mer, je ployai à l'intérieur de la coque, d'un bout à l'autre et tous les 85 cm, une membrure*** de chêne de 2,5 cm de section, clouée par des pointes d'acier galvanisé, et comme le franc-bord était trop bas pour ce programme de navigation, je le rehaussai de 18 cm.

** Le red-cedar est un excellent bois pour la construction, que ce soit pour les bateaux ou les maisons. Léger, facile à travailler et imputrescible, il est toujours fort utilisé, comme son cousin le yellow-cedar.

*** les membrures forment l'ossature d'une coque et sont en général posées avant que la coque soit bordée en planches, mais on peut les rajouter dans une coque creusée comme celle d'une pirogue. Les varangues fixent les membrures entre elles à leurs pieds et avec la quille du bateau qui forme l'axe longitudinal. Elle aussi, dans le cas présent, a été posée après le creusement de la coque : on peut dire que c'est une construction faite dans l'ordre inverse d'une construction classique, mais ce principe est aussi celui qui permet de fabriquer les coques modernes en plastique, qui sont moulées avant qu'on ne mette en place la structure du bateau.

A l'intérieur du navire, je mis des varangues de 5 cm sur 10 sur lesquelles je plaçai un caisson de mêmes dimensions, le tout assujetti par des boulons à une quille de 20 cm par 3,5. Sous la quille, je fixai 135 kilos de plomb. Puis je réalisai le pontage, avec une cabine de 2,5 mètres sur 1,5 et un cockpit pour tenir la barre. Après quoi je m'attaquai au grément, avec trois mats trapus et quatre voiles de l'avant à l'arrière, soit une surface de toile de 21,30 m². Les mats étaient tenus par un petit haubanage et toutes les manœuvres courantes revenaient au cockpit* d'où le barreur pouvait établir ou rentrer toutes les voiles.

Quand tout fut prêt, je brisai une bouteille de vin sur la figure de proue** et l'appelait *Tilikum*, un nom indien qui signifie « *ami* ». Ses dimensions étaient les suivantes :

* C'est la première fois au monde à ma connaissance, qu'on faisait ainsi revenir au cockpit l'ensemble des manœuvres du grément. Ce trait de génie, vu l'équipage réduit à un seul homme de quart et l'étroitesse d'une coque dont un marin aussi expérimenté que Voss savait qu'elle serait instable, s'est depuis largement répandu à bord des voiliers de plaisance habitables.

** Figure de proue en forme de tête de corbeau, comme souvent les pirogues indiennes de la nation *Kwakiutl* dont c'est l'animal totem. Le mot est pourtant *nootka*, autre tribu du littoral de l'île de

- Longueur hors tout : 11,50 m,
(figure de proue comprise)
- Longueur de quille : 9 m
- Largeur maximale : 1,68 m
- Largeur à la flottaison : 1,48 m
- Largeur sous la quille : 1,06 m

Avec une demi-tonne de lest que je plaçais entre les varangues et fixais solidement, 200 kilos de sable en quatre sacs que j'utilisais comme ballast mobile pour garder ses performances au bateau, j'embarquais environ 380 litres d'eau douce dans deux réservoirs en acier galvanisé situés sous le cockpit, et trois mois de provisions, essentiellement des conserves, un appareil photo, deux carabines, un fusil, un révolver, des munitions, un baromètre et les instruments de navigation complétèrent notre équipement***.

Tout compris avec nous-mêmes, le tirant d'eau était de 61 cm à l'arrière et 56 à l'avant.

Vancouver qui appartient aussi aux *quatorze nations* peuplant la région du nord-ouest et qui dont les danses rituelles ont ouvert les Jeux Olympiques d'hiver de Vancouver en 2010.

*** Autant d'armes à bord d'un aussi petit bateau peut surprendre le navigateur moderne. Aujourd'hui la détention d'armes à feu à bord de bateaux de plaisance est assez mal vue des autorités de tous les pays, et elles sont souvent saisies par les autorités lors de

l'entrée du bateau dans leurs eaux nationales. La chasse étant maintenant partout réglementée, on peut effectivement douter de leur utilité. Pour ce qui des pirates, ils sont souvent équipés d'armes de guerre et ce n'est pas une pétoire qui les impressionnera beaucoup. En avoir ou pas est donc une controverse de plus dans le petit monde des circumnavigateurs !

Chapitre 2

L'île de Vancouver

Le 20 mai 1901, *Tilikum* était au port de Victoria, prêt à prendre la mer. Le petit bateau avait fait l'objet d'inspections de beaucoup de personnes et l'opinion générale était qu'il n'irait pas aller au-delà du cap Flattery*, et que si cela arrivait il ne reviendrait jamais à terre. Des centaines d'avis différents courraient sur notre voyage, chacun prédisant un désastre pour *Tilikum* et pour son équipage. Cependant, mon compagnon et moi, nous nous étions mis en tête que rien ne nous arrêterait avant d'avoir fait au moins une tentative pour le succès de notre voyage.

Le matin suivant à six heures, le temps était beau, aussi nous avons relevé notre petite ancre de onze kilos, et avec une légère brise de secteur Est, sortîmes du port de Victoria pour nous diriger vers le détroit de Juan de Fuca. La brise d'est se maintint quand nous avons contourné Race Rock, à neuf milles environ de Victoria, puis tourna à l'ouest, et comme la marée était

* Pointe extrême des États-Unis hors Alaska, il marque l'extrémité sud du détroit Juan de Fuca qui les sépare du Canada.

contre nous, notre progression se fit très lente. Nous avons tiré bords sur bords pendant la journée, avec peu ou pas de progrès, alors nous jetâmes l'ancre pour la nuit dans une petite baie à quelques milles à l'ouest de Race Rock.

A l'aube le vent était de nouveau de secteur Est, aussi nous avons levé l'ancre, mis à la voile, et de nouveau naviguions au portant vers l'océan Pacifique. Dans l'après-midi le vent fraîchit, et à trois heures nous étions sous le cap Flattery et la grande étendue bleue de l'océan s'ouvrit devant nous. Le vent tournant au sud-ouest avec un temps menaçant, nous sommes allés à Port San Juan où nous sommes restés quelques jours à attendre une accalmie.

Nous appareillâmes à nouveau le 27 mai à six heures du matin. Le vent soufflait de nord-est avec un beau temps clair, et *Tilikum* partit vers le large toutes voiles dehors. Le vent venant de terre, la mer était assez régulière, et avec le vent frais notre pirogue abattait ses six nœuds, les montagnes de l'île de Vancouver s'affaissant progressivement sous l'horizon derrière nous. A dix heures et demie le vent tourna au sud-est, accompagné d'une pluie drue, et la terre fut bientôt perdue de vue. Le vent continua à grimper, une demi-heure plus tard il soufflait en coup de vent, que *Tilikum* affronta sous voilure réduite. Juste avant que

la terre ne disparaisse, je fis un relèvement de la pointe sud-ouest de l'île de Vancouver. C'était le premier voyage en mer de mon équipier et il ne se sentait pas trop bien ! De plus, le temps menaçait, je décidai donc de mettre le cap sur une petite baie près du phare du cap Beal*, que nous avons arrondi à neuf heures et mouillé pour la nuit.

La petite baie était calme quand nous y avons jeté l'ancre, et mon compagnon et moi étions affamés en plus d'être trempés par la pluie et les embruns. Nous avons changé de vêtements, mangé un morceau, et à dix heures nous étions profondément endormis dans notre cabine. Luxton occupait la seule couchette que nous ayons, et je me fis un petit siège de l'autre côté de la cabine. L'espace entre la cloison et le siège était de vingt-cinq centimètres seulement. La couchette était assez large pour permettre à un homme de taille moyenne de dormir confortablement, mais le siège et le haut du placard où je devais me reposer ne faisait que trente-cinq centimètres de large et je devais me tenir tranquille si je ne voulais pas tomber. Nous dormions tous les deux profondément quand *Tilikum* fit une embardée violente qui me fit tomber contre le

* Sur l'île de Vancouver, mais assez loin à la sortie du détroit. C'est l'endroit où les cargos prennent le pilote en entrant.

grand mat, entre la couchette et le placard, et ma tête cogna sur le plancher, ce qui non seulement me réveilla mais m'assomma presque. Je bondis cependant sur mes pieds, et en regardant par la porte de la cabine, je pus voir malgré l'obscurité de grosses vagues roulant les unes après les autres dans la baie, en même temps qu'un vent frais se levait. Je dis à Luxton de se lever rapidement car nous devions partir immédiatement. Je n'eus pas plus tôt fini de prononcer mes mots qu'il était sur le pont. Quelques minutes plus tard nous dérapions notre ancre et toutes voiles dehors nous mettions le cap au large. A l'aube le temps s'éclaircit agréablement et nous sommes entré au port de Dodges Cove où il y a un grand village indien.

Bien qu'il soit tôt dans la matinée, nous avons jeté l'ancre, et peu après les indiens vinrent en canoës nous demander si nous avions du whisky. Je leur dis que nous ne pratiquions pas ce genre de commerce, mais étions simplement venus nous protéger du coup de vent. Ils ne semblèrent pas nous croire au début et nous offrirent dix dollars pour une bouteille. Cependant nous avons pu leur faire comprendre à la fin que nous n'avions aucune sorte de whisky à bord, en même temps nous essayions d'être amicaux avec eux, ce qui eut un peu plus de succès.

Dodges Cove est situé à environ cinq milles au nord-ouest du cap Beal, c'est un petit port abrité pour les petits bateaux, qui s'étend entre deux petites îles, et le gros village indien est établi sur les deux rives. Les maisons* sont construites le long de l'eau devant une belle plage de sable. Celle-ci était couverte de pirogues de toutes tailles. A proximité de Dodges Cove, il y a toutes sortes de petites îles couvertes d'arbres entrecoupées de petites anses et d'ilots, où jouent des oiseaux sauvages, principalement des canards, très abondants, et les eaux sont pleines de poisson.

Dans la matinée un vieil homme vint à contrebord dans une petite pirogue et se présenta comme Mac Kenzie, tenancier de la boutique du village. Nous l'invitâmes à venir à bord. Dans le cours de la conversation, il nous dit qu'il tenait la boutique ici depuis des années, et de la manière dont il parlait, il nous laissa penser qu'il avait amassé un petit magot.

* Les indiens des *quatorze nations* construisent de belles et grandes demeures de bois raffinées et sculptées, très loin des habitats rudimentaires qu'on suppose généralement être ceux de ces peuplades !

– Il me semble pourtant que c’est un endroit plutôt solitaire, tu n’aurais pas aimé vivre plutôt en ville ? demandai-je.

– En ville ? Oh non, ce n’est pas pour moi, répondit-il. La vie en ville ne peut être comparée avec celle sur la côte ouest de l’île de Vancouver, avec son air frais et pur et son climat modéré. Le territoire est couvert d’arbres et de gibier, et l’eau est couverte d’oiseaux sauvages de toutes sortes. Oui, et à côté de ça, quand la marée est basse, le couvert est mis !

Mac Kenzie était un brave vieux gars, comme le sont généralement les écossais, et il ajouta :

– Venez chez moi et restez quelques jours ici, et je vous montrerai ce qu’est la vie sur l’île de Vancouver !

Nous avons accepté cette chaleureuse invitation, et après avoir mouillé *Tilikum* à un endroit d’où nous pourrions le surveiller depuis la maison, nous allâmes avec lui dans sa pirogue. La résidence de Mac Kenzie et sa boutique étaient à environ trente mètres du bord de l’eau. Il était célibataire et faisait tout son boulot seul, y compris la cuisine – et c’était un hôte et un cuisinier de première classe. Il avait aussi du très bon scotch sur une étagère.

Il était environ dix heures quand nous sommes arrivés à la maison de Mac Kenzie, et après avoir goûté son whisky, notre hôte nous dit :

– Je suppose que vous avez faim, je vais préparer quelque chose à manger.

La marée était presque basse, aussi je lui demandai :

– Mac Kenzie, tu as dit tout à l'heure que quand la marée était basse, le couvert était mis. Que voulais-tu dire par là ?

– Je vais vous montrer, répondit-il.

Sur ce, il saisit un seau de fer blanc et une pelle, et descendit sur la plage. Après avoir retourné quelques pelletées de sable, nous avons rempli notre seau de clams* en cinq minutes, et à midi nous avons la meilleure soupe de clams que j'ai jamais mangé de ma vie.

Le matin suivant mon compagnon et moi avons dormi assez tard. Vers sept heures notre hôte s'écria « *Le petit déjeuner est servi !* » Nous nous sommes

* Mollusques bivalves ressemblant un peu aux palourdes bien que ce soit une autre famille. La soupe de clam est assez épaisse mais d'une grande finesse.

levés pour nous asseoir manger. Il y avait un beau saumon rouge tout frais sur la table, et je demandai à Mac comment il l'avait obtenu.

– Je suis allé jeter un filet ce matin et j'en ai attrapé sept en moins d'une demi-heure.

Notre repas pris, nous sommes allés chasser des canards et sommes rentrés à la maison avec un chargement avant midi. Le jour suivant nous avons tué cinq cerfs. Je suis entièrement d'accord avec Mac quand il prétend que la côte ouest de l'île de Vancouver est un paradis !

Notre ami était un homme très occupé. Bien sûr, il passait la plupart du temps à vendre des marchandises aux indiens, et ils sont très lents pour faire leurs achats. Les femmes notamment regardent un article qui coûte entre cinq et dix *cents* pendant une heure, puis s'en vont sans l'acheter. Une vieille indienne vint un jour et après demandé le prix de tous les articles du magasin reparti sans dépenser cinq *cents*. Mac dit qu'elle n'était rien d'autre qu'une vieille peau, mais je suppose qu'elle comprit Mac car elle fit demi-tour et dit quelque chose dans sa propre langue que je ne compris pas, mais Mac apparemment oui, car il resta silencieux quand elle sortit. Puis il prononça d'autres paroles.

Chapitre 3

Chez les indiens

Nous étions restés chez notre hôte presque une semaine quand je dis à mon compagnon :

– Dis donc Luxton, nous avons un long chemin à faire, il nous faudrait repartir.

Mais Luxton avait envie de trouver quelques curiosités indiennes avant de repartir. Mac nous dit :

– Restez jusqu'à demain, ce sera dimanche et nous irons à l'église.

Aussi nous sommes resté, de mon point de vue principalement parce que je crois que Mac avait quelques sentiments religieux et voulait notre compagnie à l'église.

L'endroit était rempli d'indiens, hommes et femmes, jeunes et vieux. Le missionnaire était un anglais, un homme bon et sincère, qui essayait de faire de son mieux pour se faire comprendre des indiens. Malheureusement, il n'était pas très versé dans leur langue, et comme les indiens ne comprenaient pas plus l'anglais, il était obligé de mélanger les deux pour se faire comprendre.

Ce matin-là, il essayait de leur expliquer ce qu'est un pécheur, et c'est une notion très difficile. Tout à coup, la vieille femme que Mac avait traité de vieille peau la veille se leva du premier rang et sans dire un mot vint jusqu'à l'endroit où nous étions assis. Pointant son doigt sur Mac Kenzie, elle regarda le missionnaire et dit :

– En voici un !

Mac était un de ces vieux écossais à longue barbe et d'un très bon naturel. Il répliqua simplement :

– Je vais lui faire payer ça la prochaine fois qu'elle voudra s'acheter de nouveaux vêtements !

Le mauvais temps continua quelques jours. Le vent de sud-ouest nous obligeait à nouveau à attendre une amélioration. Un jour, je restai à bord pour effectuer quelque tâche, et mon compagnon parti à la chasse revint peu avant la nuit avec une gibecière pleine d'oiseaux. Après avoir fini de souper, il me dit confidentiellement :

– Dis donc John, j'ai fait une grande découverte aujourd'hui. J'ai trouvé un endroit où nous pourrions remplir le bateau de curiosités indiennes, les meilleures du coin, mais nous ne devons pas en parler au vieux Mac parce qu'il n'aimerait pas ça.

– Où est-ce, et pourquoi Mac n'aimerait pas ça ?

– Parce que c’est un cimetière indien, et nous devons y aller de nuit.

Je désirais moi aussi avoir quelques curiosités, mais de là à piller un cimetière la nuit !... J’en eus des frissons rien que d’y penser.

Le matin suivant, nous sommes partis à la chasse, et après avoir marché un peu nous sommes arrivés au cimetière. A la place de tombes proprement dites, les corps morts avaient été mis dans toutes sortes de vieilles boites laissées sur le sol. Certaines étaient placées dans les arbres, et toutes sortes d’objets indiens, des paniers, des lances, de vieux fusils, des tapis, etc., étaient entassés sur les cercueils. Au-dessus et autour de l’un d’eux, je comptai quinze paniers de farine. Je découvris par la suite que c’est une coutume chez les indiens : quand l’un d’entre eux vient à mourir, on porte au cimetière le corps avec la plupart si ce n’est la totalité de ses effets personnels.

Il y avait une grande grotte située au-dessus d’une plage de graviers à environ cent vingt mètres dans une petite montagne, apparemment creusée là des années auparavant par les grosses vagues venant du Pacifique. Mais à l’époque de ma visite, la cavité se trouvait à une belle hauteur au-dessus de la laisse de haute mer*. L’ouverture de la grotte devait avoir douze mètres de diamètre, pratiquement parfaitement ronde,

et se rétrécissant petit à petit ensuite. Mon compagnon et moi l'avons exploré jusqu'au bout. Il y faisait noir comme dans un four, et nous avons été obligés d'allumer un briquet pour voir. Nous y avons trouvé les corps de défunts drapés dans ce qui ressemblait à des couvertures indiennes. Dans certaines il n'y avait plus que des os. Nous avons pris quelques cranes aux faces plates, que nous avons été cependant obligés de laisser, car quelques indiens nous attendaient à l'entrée de la caverne. Comme ils étaient armés, nous avons laissé les cranes pour aller à leur rencontre. Ils semblaient furieux de voir que nous étions entrés là, mais ils nous laissèrent partir avec une mise en garde, après que nous leur ayons assuré que nous ne savions pas que c'était un cimetière. Nous sommes revenus quelques nuits plus tard pour prendre quelques objets curieux.

Nous avons aussi rencontrés le chef indien, qui nous invita à aller avec lui dans sa pirogue le prochain jour de calme pour aller à la chasse à la baleine. Chasser la baleine avec des pirogues est quelque chose que je n'avais jamais vu auparavant, j'acceptai

* Le niveau le plus haut atteint à marée haute, celui où elle *laisse* ce qui a pu flotter à la surface.

l'invitation, mais comme cela ne pouvait se faire qu'un jour de calme, cela signifiait que nous devrions attendre que le temps soit beau. Un après-midi, trois embarcations furent prêtes. Les indiens mirent à bord de chacune des harpons, de longues lignes et de grosses vessies de lion de mer*, avec des provisions et des couvertures, et le matin suivant à une heure nous sommes partis à trois hommes dans chaque bateau, sauf celui où j'étais où nous étions quatre. Évidemment, je n'étais que passager**.

* Mammifère marin de la famille des otaries, les mâles sont d'une taille imposante. Les vessies gonflées d'air servaient évidemment de bouée.

** Les indiens du nord-ouest pratiquaient assidûment la pêche en mer, et les baleines représentaient une énorme quantité de nourriture capable de subvenir aux besoins de toute une population, ce qui explique qu'ils l'ont couramment pratiquée, selon toute vraisemblance en utilisant les mêmes armes et techniques qu'ont pu le faire les basques ou la population des Açores par exemple. On trouve des scènes de chasse à la baleine sur certains de leurs objets décoratifs, vêtements d'écorce de red-cedar ou poteries. Cette chasse ne se pratique évidemment plus aujourd'hui en Colombie-Britannique, seules quelques populations établies sur l'Arctique, bénéficient toujours du droit de tuer quelques animaux chaque année, au titre de chasse traditionnelle indispensable à leur survie.

La distance de Dodges Cave à l'océan n'est que de quelques milles, mais nous avons été obligé d'aller jusqu'à dix milles de la côte avant de voir une baleine, et c'en était une grosse ! Les trois pirogues s'étaient déployées de front à environ quatre cent cinquante mètres les unes des autres, la mienne au milieu. Celle de droite aperçut la baleine, et à son signal les trois se ruèrent sur le monstre. Il fallut un peu de temps pour l'atteindre. L'embarcation de gauche lança le premier et seul harpon, mais était semble-t-il trop proche au moment de l'impact. La baleine donna juste un coup de nageoire qui réduisit la pirogue en pièces. Les trois hommes nagèrent pour sauver leur vie, pendant que la baleine, le harpon planté en elle, se ruait en avant à toute vitesse. Une longue ligne était attachée au harpon, à laquelle était attachées trois vessies de lion de mer qui flottèrent à la surface, nous indiquant la route qu'elle avait prise. Après avoir récupéré les trois indiens, nous la suivîmes, mais la baleine était partie trop vite et nous avons perdu de vue les vessies et n'avons plus jamais revu la baleine ! Nous sommes repartis chercher un autre canoë.

Comme le temps se maintenait au beau, nous sommes ressortis en mer le matin suivant, avec plus de succès cette fois. Nous n'étions qu'à cinq milles de la côte quand nous avons vu deux grosses baleines, et

très rapidement l'une des pirogues fut à côté d'une d'elles. L'animal allait si vite que les indiens durent le laisser filer avec la ligne et les bouées, après quoi les trois pirogues suivirent les vessies, qui parfois étaient à la surface et parfois perdues de vue, puis réapparaissaient.

Après que la baleine eut parcourue une certaine distance avec les vessies dans son sillage, elle ralentit et les bateaux la rattrapèrent petit à petit. Ils lancèrent alors deux autres harpons, qui lui firent effectuer un nouveau départ, mais les pirogues ne la lâchèrent plus, les indiens lançant sans cesse de nouveaux harpons, et bientôt elle abandonna.

Il me sembla que le monstre avait compris qu'il avait perdu la bataille et se laissait aller. Avec une pirogue de chaque côté et une derrière lui, ils le guidèrent vers une plage de sable proche de Dodges Cove où ils avaient l'intention de le découper. A environ un mille de la côte, la baleine s'arrêta progressivement d'avancer. Le chef me dit qu'elle était en train de mourir. Les indiens lui attachèrent alors toutes les vessies pour l'empêcher de sombrer, et les trois embarcations se mirent à la remorquer. Elle fut échouée à marée haute sur la plage, et quand la marée fut basse elle était presque à sec. Tous les indiens de Dodges Cove, jeunes et vieux, participèrent

au découpage, après quoi ils firent une grande fête où la viande de baleine fut équitablement divisée parmi tous les habitants. Le chef me donna un morceau, que je coupai en lanières et fit frire, et se révéla faire un excellent steak.

Chapitre 4

Dans l'océan Pacifique Les qualités nautiques de Tilikum

Entre le vieux Mac, les indiens, la pêche, les danses de guerre, les courses de pirogues, et nos propres chasses et parties de pêche, la vie était si agréable que nous sommes restés à Dodges Cove jusqu'au 6 juillet. Tout était prêt évidemment pour prendre la mer, et nous dormions tous les deux à bord la nuit. Je me levai tôt le matin suivant, trouvai le temps au beau avec une gentille brise de terre. Je dis à mon équipier :

– Tout le monde sur le pont ! A lever l'ancre et hisser les voiles !

Et en quelques minutes nous étions tout dessus et le cap vers l'océan.

Le vent léger de nord-est tourna petit à petit au nord-ouest et forçait en nous éloignant de terre. Nous étions cap au sud, pour couper l'équateur au niveau du 125° de longitude ouest et faire notre première escale aux îles Marquises. A la mi-journée, nous avions un vent frais de nord-ouest, et à trois heures, quand les sommets de l'île de Vancouver disparurent lentement,

j'étais assis à la barre dans le cockpit quand je vis, assez loin de nous, un jet d'eau s'élever en l'air. Je guettaï un peu, puis je vis que c'était une baleine qui soufflait*. Je savais d'expériences précédentes que cette partie de l'océan en est remplie, mais comme mon équipier n'en avait jamais vu souffler auparavant, et était à ce moment-là en train de préparer le thé de l'après-midi dans la cabine, je l'appelai pour qu'il vienne voir. C'est en regardant tous deux que nous réalisâmes qu'elle se dirigeait vers nous, sortant de l'eau plus de la moitié de son corps avant de retomber à nouveau, ce qui causait ces éclaboussures. Le gros monstre marin s'approchait de plus en plus près de nous, et nous avons découvert bientôt qu'il essayait d'échapper à des orques**, qui sont parmi ses plus féroces ennemis. Elle faisait de son mieux pour leur échapper, donnant de grands coups de nageoires, ce qui constituait son seul moyen de défense, mais à chaque fois qu'elle revenait à la surface, les tueurs se jetaient sur elle, parfois au nombre d'une douzaine, pendant que d'autres par en-dessous l'écorchait de

* Les baleines sont des mammifères dotés de poumons, elles expirent en venant en surface et rejettent alors la faible quantité d'eau qui est resté dans leur évent. On dit qu'elles *soufflent* et on parvient à préciser leur espèce selon la direction et la manière de souffler.