

PREMIÈRE PARTIE

Chapitre 1

À l'époque où le nouveau port de plaisance de Saint-Malo¹ n'était qu'un projet à l'étude, l'anse des Sablons représentait un merveilleux mélange de sable, de galets, et de blocs de granit pailletés de mica, où le soleil se mirait depuis quelques millénaires. Algues, poissons et crustacés vivaient encore en liberté au rythme des marées. Jusqu'à un matin de printemps gâché par un vacarme inquiétant : grondements de moteurs, explosions de rochers éclatés, morcelés, roulés, puis déversés dans des bennes gigantesques. Des bulldozers énormes entaillaient la falaise, désensablaient la grève, bouleversant sans vergogne la flore et la faune qui vivaient là en paix. Gouvernant ce champ de bataille comme un célèbre Corse, celui d'Austerlitz, un petit Breton trapu, buriné et barbu s'agitait en tous sens, hurlant ses ordres, et trépignant quand ils étaient mal exécutés : l'ingénieur Olivier Karvalho, dit le commandant.

Un jeune blafard aux mains molles, à peine sorti de l'école polytechnique, ayant tenté de substituer sa propre théorie à vingt ans d'expérience avérée, l'ingénieur explosa. Sans élan, sans appui, il décolla du sol à cinquante centimètres, uniquement soustrait à l'attraction terrestre par son indignation : « *Comment ça, la houle n'est pas conforme à vos calculs ? Mais, bougre d'andouille, si on les suit, vos foutus plans, la grande digue va céder ! À quel hôtel êtes-vous logé ? Un conseil : changez d'étage, parce qu'avec vos âneries, la prochaine marée va engloutir le premier étage jusqu'aux plinthes du second !* »

On n'a pas revu ce théoricien. Olivier, acteur important de la conception de ce port, avait ainsi éliminé, à mesure de la construction, tous les problèmes majeurs, matériels et humains qu'il appelait *les empêches*, et qui tentaient de le faire dévier de son éthique : « *Tout drrrêtt sans deuvieuteu² !* »

Le port des Sablons a belle allure. Abrisé des vents d'ouest-nord-ouest — prédominants ici — par une digue en partie naturelle d'un côté, un môle élégant en beau granit de l'autre. Un seuil d'environ deux mètres de hauteur maintient en permanence le bassin à flots, épargnant aux bateaux les poses affligeantes que l'échouage inflige. Les passerelles métalliques reliant les pontons flottants au quai qui les surplombe descendent et remontent en fonction des marées. Coulissant autour des pylônes qui les traversent, chaque ponton entraîne cent vingt navires de plaisance — soixante sur bâbord³, autant sur tribord⁴ —, avec leurs soixante catways⁵. Le quai sud du bassin est souligné d'une frange de sable, en contrebas de vieilles maisons étroites serrées les unes contre les autres. À l'heure du couchant, quand les derniers rayons allument dans leurs fenêtres de furieux incendies, leurs frileuses façades aux couleurs de l'austère se fardent quelquefois de l'ocre un peu rosé des demeures italiennes.

La hiérarchie complexe qui préside à la vie des pontons tient compte de la taille des bateaux, de leur superficie de voilure, de la puissance réelle du moteur, et surtout de son marin. Par

¹ *Saint-Malo* : aussi appelée la cité corsaire, ville portuaire d'Ille-et-Vilaine, côte Nord de Bretagne.

² *Tout droit sans dévier* : en patois gallo d'Ille-et-Vilaine.

³ *Bâbord* : désigne toute la partie gauche d'un bateau, considéré depuis son arrière vers son avant, et par extension tout ce qui, alentour, se trouve du même côté.

⁴ *Tribord* : toute la partie droite d'un bateau, considéré depuis son arrière vers son avant, et par extension tout ce qui, alentour, se trouve du même côté.

⁵ *Catway* : appontement étroit sur flotteurs, permettant chacun l'accès à deux embarcations, fixé perpendiculairement à l'appontement central (ponton ou quai).

exemple, malgré des dimensions somme toute modestes, le « Fodrêkon » domine, puisqu'il appartient au commandant Karvalho qui, s'il n'a pas officiellement le grade de commandant, le mérite par son sens de la mer, des bateaux et des hommes. Surtout, de tout ce ponton, lui seul a construit presque entièrement son bateau.

Malgré les anodes fixées près de son hélice, sa coque en aluminium lui interdit la proximité du métal d'un pylône armé sous peine d'électrolyse. Olivier Karvalho conjurant les problèmes par une infinité de « *On ne sait jamais* », il avait obtenu une place à bonne distance. Sur ce voilier robuste, ovale de deux mètres cinquante, étiré sur huit mètres, grand-voile blanche pliée sur la bôme, foc cobalt serré sur l'enrouleur, pont bleu ciel, les superstructures et la largeur du roof témoignent du souci qu'a eu son concepteur d'assurer le confort intérieur sans nuire à l'aérodynamisme ni aux performances. Ce dosage subtil montre que, s'il préserve le plaisir de fendre les vagues par bonne brise portante, le marin privilégie la sécurité. La peinture, écaillée par endroits, de sa coque outremer trahit ce qu'il a affronté de forts coups de vent et traversées houleuses entre deux carénages⁶. En revanche, le vernis des mains courantes⁷ et chaumards⁸, et le parfait enroulement des cordages et filins prouvent le soin constant apporté à son entretien. D'ingénieux ajouts (vide circulaire dans le banc-coffre arrière pour la canette de bière du barreur, saucisse sèche suspendue au centre de la cabine en guise d'indicateur de gîte, etc.) illustrent l'esprit inventif de l'artisan-skipper. Aux bleus du Fodrêkon répondent le faux blanc et le beige d'un bateau qui s'était glissé un jour jusqu'à l'emplacement 30, sans bruit ni remous entre deux vedettes bruyantes sans que personne ne s'en soit aperçu ; il était là, voilà tout. Doté de 22 m² de toiles enroulées, d'un gros diesel in-bord, et d'un petit hors-bord crachotant à l'essence, ce voilier de sept mètres avait d'abord été qualifié de *Pêche-Promenade*, ou de *Fifty-fifty* par les esthètes, puristes et faux sportifs qui déambulent sur les pontons. Plus tard, les mêmes reconnaîtront qu'il remplit son contrat dans la limite des vingt milles des côtes que lui assigne la maréchaussée maritime, tantôt fendant les flots à la voile, tantôt lascif au gas-oil attirant le maquereau. Vite devenu propre et élégant par les ajouts de contreplaqué acajou pour le roof et les panneaux de cabine, le Shervoo s'est si bien intégré que l'on se souvient à peine du temps d'avant lui. Si tout semble les opposer, ils sont destinés à souligner mutuellement leurs caractères respectifs. Le Fodrêkon sent l'aristocratie hauturière⁹, l'architecture artisanale qui fuit les définitions ; le Shervoo fleure le roturier frileux d'avant-port, le moule de série monté à la chaîne qui ignore les finitions. Au début, la modestie et la discrétion de ce bateau et de son marin intriguaient : « Qu'avaient-ils à cacher, ces étrangers ? » La suspicion céda le jour où le commandant les adouba...

⁶ **Carénage** : Le *carénage* consiste à débarrasser la carène (partie immergée de la coque d'un bateau) des coquillages, algues et salissures qui s'y collent, et vérifier son intégrité.

⁷ **Main courante** : rampe, horizontale, verticale ou inclinée, que l'on cramponne d'une main (ou deux) pour éviter de glisser ou tomber.

⁸ **Chaumard** : pièce d'accastillage permettant de guider une amarre entre le pont du bateau et le taquet du ponton ou l'anneau d'une bouée.

⁹ **Zone hauturière** ou *haute mer* : au-delà des zones territoriales réservées à la plaisance, à la pêche.