



— Allez, du nerf, que diable ; ce n'est pas une vaguelette qui va arrêter des marins de votre trempe !

Le capitaine Clark paraît aussi déchaîné que la mer depuis qu'il a quitté le port de Newhaven en début d'après-midi malgré la mer formée qui augurait le mauvais grain. Désormais que la nuit s'est installée et que la mer est grosse, rien ne parvient à le ramener à la raison : Mister Andriel, le propriétaire, a ordonné d'être le premier à traverser la Manche avec son fichu bateau à roues et le capitaine applique la consigne, coûte que coûte.

— Capitaine, prévient Bob, un bateau qui marche à la vapeur, c'est bon pour les fleuves, les lacs, à la rigueur... mais pas pour la haute mer. Vous le voyez bien.

L'équipage de huit hommes aguerris et volontaires est à bout de nerfs, ce ne sont pas des casse-cous prêts à se laisser noyer, surtout par orgueil. Unanimes, ils pensent que les dix chevaux de vapeur ne suffisent pas à affronter les coups d'eau aussi violents que ceux de la mer quand elle est en furie. Ils commencent à en avoir marre : ils ont subi la descente de la Tamise avec des frousses de premier ordre ; une fois dans la Manche, le capitaine a décrété de filer plein sud au lieu de traverser au plus court vers Calais. Et devant Dungeness, un mauvais vent venu du large les a surpris, arrachant à l'occasion plusieurs palettes des roues à aubes. Malgré la sale rafale, Clark tenait à poursuivre le chemin, mais Mister Andriel décida de relâcher à Newhaven pour réparer.

L'approche du port salvateur se fit au ralenti, à grands coups de gouvernail. Les corrections pour rectifier la ligne droite étaient aussi nombreuses que les tours de la roue, tant les aubes lui manquaient. Sans ces manœuvres, le bateau était condamné à pivoter sur lui-même.

La succession d'épreuves a montré le courage des marins et leur bon sens, mais le capitaine se montre entêté, comme le propriétaire de l'Élise : un Français qui rêve de briller dans les affaires, un homme fortuné, mais insensé, qui a réussi à entraîner un général de l'ancien Empire dans sa compagnie de navigation à vapeur.

— Qu'il perde son argent, ça le regarde, a prévenu un vieux loup de mer anglais qui voyait d'un mauvais œil ces nouveaux riches, surtout venus de France, disposés à n'importe quelle folie. Mais qu'il ne compte pas sur moi pour y laisser ma peau.

Les pintes entrechoquées en l'air ont marqué l'approbation de la taverne. Ce n'était pas à des gabiers assoiffés qu'on allait apprendre la navigation ; ils maîtrisaient la voile et les cordages, ce n'était pas une chaudière à bois ou à charbon qui allait les remplacer de sitôt.

Bob songe parfois à ces vérités partagées dans le port ; mais il a la famille à nourrir et il regrette les embarquements de plus en plus rares depuis l'an passé, depuis que le satané Napoléon a été envoyé sur une île et que la marine a ralenti ses recrutements. Bob a vite compris : il a tout de suite répondu présent quand Mister Andriel a proposé un bon salaire pour un boulot présenté comme une croisière, une simple balade, suivie d'un avenir dans une jeune compagnie.

— Mes amis, j'ai acquis ce bateau parce qu'il est écossais, un gage de qualité. J'ai aussi créé ma compagnie de navigation à vapeur, la première de ce type en France. Si je fais confiance à des marins britanniques, c'est que vous êtes les meilleurs au monde. En connaissez-vous d'autres qui sont aussi doués que vous ?

Parler de la sorte galvaniserait le dernier des moussaillons. L'entendre de la bouche d'un coq gaulois affiche bien la supériorité des marins britanniques.

— Vous serez les héros de demain. Quand vous aurez mené l'Élise de l'autre côté de la mer, vous serez regardés avec la même fierté que les propagateurs de la vaccine, qui ont su garantir le genre humain d'une épidémie dont les ravages étaient souvent aussi désastreux que ceux de la peste.

Bob ne comprend pas grand-chose à ces discours de « monsieur », à ces comparaisons de tribuns ; il a surtout saisi toute la simplicité du travail : faire chauffer la pompe-à-feu de l'Élise, naviguer de Londres à l'estuaire, traverser la Manche pour rejoindre les côtes de France, Le Havre en premier, puis remonter la Seine jusqu'à Paris. Une promenade de santé, du cabotage, à peine difficile pour les lords et les dames en quête de sensations. De plus, les villes citées portent le nom de douces escales et la capitale française reflète les plaisirs à foison.

Mais entre les paroles et la réalité, il y a souvent une marge ; dans le cas présent, c'est plutôt l'écart entre le Paradis et l'enfer.

Depuis le chantier naval de Londres, ce ne sont que problèmes et tortures qui se succèdent pour les huit hommes recrutés. D'abord la flottille de curieux qui voulaient approcher et coller le phénomène moqué dans les journaux après que le projet fut dévoilé : « Le navigateur français confond la mer et le lac », « La roue à aubes va affronter la marée » et bien d'autres titres railleurs. Puis l'équipage a eu affaire au cote de la marine royale qui coupait sans cesse sa route, ce satané flibustier a failli couler l'Élise et ne s'en est même pas excusé ; de quoi scandaliser les marins toujours prêts à s'entraider. À croire que le corsaire appliquait une consigne venue de très haut. Pour continuer, la sortie en pleine mer ne fut pas de tout repos.

Et maintenant que le bateau est réparé, il s'époumone. Les vagues le ballottent comme une vulgaire barque. On a beau le nourrir en charbon, la machine tanguer, la cheminée balancer et menacer d'exploser en crachant sa vapeur. Parfois la roue sort de l'eau et tourne dans l'air, sans aider le bateau à avancer.

Les hommes fatiguent et s'exaspèrent : certes, ils sont habitués au mauvais temps et savent plier les voiles quand le ciel l'exige, mais ils ignorent comment réagir avec une chaudière en dessous d'eux. Ils connaissent l'océan en furie et ont appris à nager en cas de coup dur, mais l'idée de finir ébouillantés ne les réjouit guère.

— Écoutez capitaine, insiste Bob, vous ne croyez pas qu'on ferait mieux de faire demi-tour et rentrer d'où on est parti ?

La suggestion en forme de question a tout l'allure d'une revendication. Le capitaine ne l'accueille pas avec enthousiasme ; il mime de ne pas comprendre, empêché par les embruns qui fouettent les visages. Il a donné une consigne et s'obstine à la répéter, soutenu par le propriétaire impatient de venir à bout de la traversée.

— Maintenant qu'on a dépassé le milieu, vous voulez revenir en arrière ? lance Clark dans un éclat de rire moqueur. Pas question. La moitié qu'il nous reste à parcourir, on la finira au Havre.

— Mais avec les copains...

Andriel ne laisse pas finir la phrase :

— On n'est pas dans un cabaret du port à discuter. C'est un ordre, appliquez-le !

Au même instant, une forte lame traîtresse secoue l'Élise de bâbord et de tribord en même temps, renversant le poêle qui réchauffe l'unique cabine fermée. Les hommes affairés, bien que découragés, ne voient pas les flammes qui commencent d'en jaillir, embrasent le tapis et se propagent au coffre ; soudain, elles entament le pont et menacent de consumer le bateau en entier.

Les craintes des matelots se confirment : ils ont la certitude de ne pas être sur un navire, mais sur un bûcher. En même temps qu'ils parent à l'urgence pour sauver surtout leur peau, ils râlent après Mister Andriel et le capitaine Clark qu'ils traitent de suppôts de Satan, qu'ils qualifient d'hommes de malheur. L'extinction des flammes alimente une sourde mutinerie.

Le feu maîtrisé, le propriétaire tente de ramener une once de sérénité. En guise de remerciement, il offre à chacun une rasade de rhum venu de Martinique ; les hommes apprécient le breuvage de luxe, mais se méfient des manœuvres de ce fichu Français réputé, comme ses compatriotes, pour sa roublardise. Sentant faiblir le courage de l'équipage, Mister Andriel insiste :

— En plus, le premier qui criera la côte française verra son salaire doubler...

Et pour effacer le reste d'incrédulité lue sur les visages, il ajoute :

— Tout le monde a le droit de se tromper, je ne punirai pas les annonces précipitées.

L'effet est immédiat, chacun regagne sa place. Alimenter le fourneau, surveiller la roue et les aubes, guetter à la proue, on soigne le travail en même temps qu'on scrute l'horizon. Dans la nuit profonde, malgré le temps mauvais, le bateau avance et le pont découvert laisse les vagues fouetter les paletots.

Mister Andriel se cloître dans sa cabine, occupé à restaurer les dégâts du début d'incendie et à ruminer ses idées qu'il transforme en certitudes :

— J'ai dû m'attacher à rassurer l'imagination timide d'un côté de la Manche comme de l'autre. Ôter à la malveillance une arme qu'elle aurait certainement tournée contre l'utilité des bâtiments-à-vapeur. Mais le travail est loin d'être achevé.

Pour se convaincre lui-même, il note dans sa tête :

— Les constructeurs renoncent aux machines à haute pression, mais ce n'est que momentanément. Bientôt je trouverai les corrections et les perfectionnements qui en rendront l'emploi tout aussi sûr que celui des machines ordinaires. Je ferai des chaudières en fer forgé, je fixerai à la force élastique de la vapeur une limite réglée par une soupape de sûreté.

Quand soudain, la vigie aux yeux rougis hurle :

— Un feu droit devant...

— Où ça ?

— Droit devant, je dis...

L'équipage se regroupe autour de la haute cheminée ; une lumière fend en effet la nuit.

Personne ne peut déterminer la source de ce phare, mais ce ne peut être qu'un phare pour percer les ténèbres de la sorte. Le capitaine, certain d'être devant les côtes françaises, compte l'alternance entre brillance et noirceur :

— Le phare de la Hève, lâche-t-il après trois calculs. Nous sommes parvenus devant le cap du même nom, ajoute-t-il avec l'emphase du connaisseur. Nous approchons de Sainte-Adresse, presque le Havre.

En réalité, la découverte de la vigie représente pour lui un profond soulagement ; il appelle Mister Andriel rêvassant dans sa cabine tiède.

— Bravo, mes amis, bravo, répète le propriétaire qui s'imagine déjà le maître de toute la marine de son pays, la convertir à la navigation à vapeur et la diriger à travers les océans.

— Nous avons réussi, nous avons réussi.

Les murmures entre les marins indiquent qu'eux seuls se sentent les acteurs de la performance : le propriétaire et le capitaine ont montré plus d'entêtement que de savoir-faire. Ils affirment aussi leur satisfaction d'être venus à bout de l'horrible traversée : dix-sept heures d'efforts, de frousse, d'angoisse.

Bientôt ils fouleront les quais devant des riverains ébahis de voir surgir un bateau à roues, avant la levée du jour, comme un navire fantôme sorti de la nuit. Eux-mêmes pousseront un énorme cri de soulagement, trinqueront d'une bière bien méritée ou boiront une tasse de thé avec le plaisir simple et profond de retrouver la terre ferme.

Quelques-uns demanderont peut-être à débarquer de cette galère sans nom ; d'autres, comme Bob, continueront le voyage jusqu'à Paris, plus attirés par le revenu promis que par l'envie de voir la ville enchantée.

Pour l'heure, la sagesse populaire et la prudence des gens de mer persuadent les matelots que Mister Andriel continuera ses affaires, florissantes ou déficitaires, et que sa première traversée en bateau à roues ne s'ancrera que dans l'esprit des spécialistes, les voyageurs ordinaires l'auront vite oubliée. Mais qui vivra verra, Bob et ses copains ne sont pas des devins et n'écrivent pas l'Histoire.

---