« Les navires ! » s'écria un marin d'âge mûr vêtu de frusques d'escale propres. « Les navires » et son regard aigu se détourna de mon visage et courut le long de la perspective de ces magnifiques figures de proue qui, à la fin des années 1870, surplombaient en file serrée le pavé boueux le long du New South Dock, « il n'y a rien à dire contre les navires; ce sont les hommes à leur bord...».

Cinquante coques au moins, façonnées selon des lignes de beauté et de vitesse, coques de bois, de fer, exprimant dans leurs formes la réussite la plus haute de la construction navale moderne, étaient amarrées toutes sur un rang, l'étrave au quai, comme réunies là en une exposition, non d'une grande industrie, mais d'un grand art. Elles étaient de couleur grise, noire, vert foncé, avec une étroite bande de moulure jaune qui soulignait leur tonture, ou avec une rangée de sabords peints ornant en une décoration guerrière leurs flancs robustes de navires marchands qui ne connaîtraient d'autre triomphe que celui de la vitesse dans le transport d'un chargement, d'autre gloire que celle d'un long service, d'autre victoire que celle d'un combat sans fin, obscur, avec la mer. Les grandes coques vides aux cales balayées, tout juste sorties de radoub, leur peinture étincelant de neuf, trônaient haut sur l'eau avec une dignité massive le long des jetées de bois, ressemblant plus à des immeubles à demeure qu'à des objets destinés à voguer; d'autres, à demi chargées, en bonne voie de retrouver la vraie physionomie marine d'un navire remis dans ses lignes de charge, avaient l'air moins inaccessibles. Leurs passerelles moins abruptement inclinées semblaient inviter les marins flânant en quête d'un embarquement à monter à bord et à « tenter leur chance» auprès du second, ce gardien de l'efficacité d'un navire. Comme soucieux de demeurer inaperçus au milieu de leurs frères plus altiers, deux ou trois navires «parés» flottaient bas, avec l'air de tirer sur la laisse de leurs amarres d'avant horizontales, étalant aux regards leurs ponts dégagés et leurs panneaux fermés, prêts à quitter en culant les files laborieuses, exhibant la véritable beauté de forme que seule son assiette correcte donne à un navire. Et sur un bon quart de mille, de la barrière d'entrée du dock jusqu'au coin le plus éloigné, où le vieux ponton remisé, le *Président* (à l'époque, navire d'entraînement de la Réserve Royale), avait son poste, au flanc frégaté frottant contre la pierre du quai, au-dessus de toutes ces coques prêtes ou non, cent cinquante mâts de haute taille, environ, tendaient la trame de leur gréement comme un immense filet, dans les mailles serrées duquel, noires sur le fond du ciel, les lourdes vergues semblaient prises au piège et suspendues.

Quel spectacle ! Le plus humble bâtiment qui soit à flot parle à un marin par la fidélité qu'est son existence; et c'était là le lieu où l'on contemplait l'aristocratie des navires. C'était un noble rassemblement des plus beaux et des plus rapides, chacun arborant à la proue l'emblème sculpté de son nom comme dans un musée de moulages de plâtre, formes de femmes portant couronne murale', femmes vêtues de robes flottantes, des filets d'or sur les cheveux ou des écharpes bleues à la taille, tendant leurs bras ronds comme pour montrer la route ; têtes d'hommes casquées ou nues; sculptures en pied, guerriers, rois, hommes d'État, seigneurs et princesses, tous blancs de la tête aux pieds; avec, çà et là, la sombre forme enturbannée, chamarrée de couleurs multiples, de quelque sultan ou héros oriental, tous penchés en avant sous l'inclinaison de puissants beauprés, comme avides d'entamer un nouveau parcours de onze mille milles dans leurs attitudes obliques. Telles étaient les belles figures de proue des plus beaux navires à flot. Mais pourquoi, sinon pour l'amour de la vie que ces effigies partageaient avec nous dans leur impassibilité vagabonde, pourquoi essayer de traduire en mots une impression

dont aucun juge ni critique ne pourra évaluer la fidélité, puisque aucun oeil humain ne contemplera jamais plus une exposition de l'art de la construction navale et de l'art de la sculpture des figures de proue comparable à celle que l'on pouvait visiter d'un bout de l'année à l'autre dans le musée de plein air qu'était le New South Dock? Toute cette patiente et pâle compagnie de reines et de princesses, de rois et de guerriers, de femmes allégoriques, d'héroïnes et d'hommes d'État et de dieux païens, couronnés, nu-tête, a fui la mer définitivement, étendant jusqu'au bout, au-dessus de l'écume qui retombe, de beaux bras ronds; tendant lances, épées, boucliers, tridents, dans la même pose infatigable d'effort tendu vers l'avant. Et il n'en reste rien sauf peut-être, s'attardant dans le souvenir de quelques hommes, l'écho de leurs noms, disparus voilà longtemps de la première page des grands quotidiens de Londres, des grandes affiches dans le gares de chemin de fer et des portes des bureaux des compagnies maritimes, de l'esprit des marins, maîtres de docks, pilotes, et patrons de remorqueurs, disparus des voix bourrues qui se hélaient et du claquement des pavillons de signalisation échangés entre les navires s'approchant l'un de l'autre et se séparant dans l'immensité du large.

Le respectable marin d'âge mûr, détournant les yeux de cette multitude d'espars, me jeta un regard pour s'assurer que nous étions compagnons dans le métier et le mystère de la mer. Nous nous étions rencontrés fortuitement, et étions entrés en contact quand je m'étais arrêté près de lui, l'attention attirée par la même particularité qu'il était en train d'observer dans le gréement d'un navire manifestement neuf, un navire dont la réputation restait entièrement à faire dans les conversations des hommes de mer qui allaient partager leur vie avec lui. Son nom était déjà sur leurs lèvres. Je l'avais entendu prononcer par deux bonshommes trapus au cou rouge, de l'espèce à demi nautique, à la gare de Fenchurch Street, où, ,à cette époque, la foule masculine quotidienne était vêtue en majorité de vareuses et de drap pilote, et avait un air à être mieux informée des heures de la pleine mer que de l'horaire des trains. J'avais remarqué le nom de ce nouveau navire en première page de mon quotidien du matin. J'avais fixé de l'oeil le groupement inhabituel que formaient ses lettres, bleues sur fond blanc, sur les panneaux publicitaires, chaque fois que le train s'arrêtait le long de l'un des minables quais de bois, ressemblant à un embarcadère, de la ligne de chemin de fer du dock. On lui avait donné un nom, selon le rituel approprié, sans aucun doute, le jour où il était sorti de sa cale de lancement, mais il était encore très loin d'« avoir un nom». Jamais mis à l'épreuve, ignorant des façons d'être de la mer, il avait été poussé d'emblée au milieu de cette illustre compagnie de navires afin de charger pour son voyage inaugural. Il n'y avait aucune garantie de ses qualités ni de la valeur de son caractère, si ce n'est la réputation du chantier de construction d'où il avait été lancé, tête la première, dans le monde des eaux. Il me parut modeste. Je l'imaginais peu sûr de lui, très immobile sur l'eau, son flanc timidement blotti contre l'appontement auquel il était amarré avec des aussières très neuves, intimidé par la compagnie de ses frères mis à l'épreuve et pleins d'expérience, déjà familiarisés avec toutes les violences de l'océan et avec l'amour exigeant des hommes. Ils avaient eu plus de longues traversées pour se faire un nom qu'il n'avait connu de semaines d'une vie entourée de soins, car un navire neuf est l'objet d'autant d'attentions qu'une jeune fille le jour de son mariage. Même les vieux maîtres de docks grincheux le regardent d'un oeil bienveillant. Dans sa timidité au seuil d'une vie de labeur et d'incertitude, où l'on demande tant à un navire, il n'aurait pu être mieux ragaillardi et réconforté, s'il avait seulement pu entendre et comprendre, que par le ton profondément convaincu sur lequel mon respectable marin d'âge mûr répéta la première partie de sa maxime : « Rien à dire contre les navires… »

Joseph CONRAD « Le miroir de la mer » 1906