

Auteurs contemporains : Michel Déon et Julian Barnes

On trouve aussi quelques récits de la traversée Dieppe-Newhaven dans des romans contemporains. Ainsi *le Jeune homme vert* (Gallimard, 1975), de Michel Déon. Et ce récit comporte des détails assez étranges.

Le héros, Jean, s'embarque pour l'Angleterre au début de septembre 1932. Résidant en Normandie, il est logique qu'il prenne la ligne Dieppe-Newhaven. Et, nous dit l'auteur, le Commandant Duclou pensait que cette traversée, « bien qu'elle durât à peine 6 heures, devait sans doute possible, éveiller en Jean la vocation de marin ». Et par chance, le capitaine du ferry se trouve être un ancien lieutenant de l'oncle Duclou. « Un matelot conduisit Jean sur la dunette, où le commandant lui désigna à côté de l'homme de barre, une place qu'il ne devait quitter à aucun prix ».

« Le bateau semblait à peine bouger bien qu'on sentit les vibrations des moteurs que le commandant retenait de la voix en postillonnant dans une sorte de grosse pipe en cuivre plantée à même le pont », nous dit Michel Déon. La traversée s'effectue sans aucun incident remarquable. « *Parti à 10 heures du matin, le bateau fut à quai à 6 heures de l'après-midi* ». Le commandant invite Jean à déjeuner. Il se dit que « les monotones traversées Dieppe-Newhaven, dans ce tramway bourré de voitures, avaient lentement effacé tout esprit d'aventure en cet homme qui entretenait deux canaris dans sa cabine et parlait des fleurs de son jardin ».

Sans mettre en cause l'intérêt du roman, nous devons constater un certain nombre d'erreurs dans la description de la traversée. On ne voit pas comment le ferry, parti à 10 heures du matin, n'arrive à Newhaven qu'à 18 heures, soit 8 heures plus tard, alors qu'aux dires de l'auteur, la traversée ne dure qu'à peine 6 heures et qu'en réalité, en 1932, elle n'excède pas 4 heures de quai à quai.

On ne voit pas ce que font le commandant et l'homme de barre sur la dunette. Il y a déjà fort longtemps qu'un navire se dirige de la passerelle qui, sur un ferry de cette époque, se situe à l'avant du bateau. Jusque dans le dernier quart du XIXe siècle, la barre est située tout à l'arrière, juste au-dessus du safran, parce qu'elle agit directement par l'intermédiaire de câbles et de poulies. Lorsqu'apparaissent les appareils à gouverner, à vapeur puis hydrauliques, il n'est plus nécessaire que la barre soit située au-dessus du safran. C'est pourquoi le navire se dirige alors de la passerelle, située sur les ferries et la quasi totalité des navires à passagers à l'avant du bateau.

En 1932, on ne peut pas vraiment parler de moteurs, car sur Dieppe-Newhaven, aucun navire à passagers n'est équipé de moteurs diesel. Tous sont propulsés par des turbines à vapeur, qui sont réputées ne pas produire de vibrations, et les navires ont été convertis à la chauffe au mazout. Et nous ne comprenons pas pour quelle raison le navire

est qualifié de « tramway bourré de voitures ». Admettons à la rigueur qu'on le qualifie de tramway, dans la mesure où il s'agit de navigation au court cours, mais cette navigation n'a rien d'une routine, contrairement à ce que laisse croire Michel Déon. Entre Dieppe et Newhaven, la mer reste la mer avec tous les risques qu'elle comporte, les tempêtes peuvent être sévères, et le brouillard rendre la navigation très dangereuse, d'autant qu'il n'existe en 1932 aucune des aides à la navigation qui contribuent aujourd'hui à éviter l'échouage et les collisions. La Manche est déjà très fréquentée et les ferries qui la traversent doivent éviter le trafic est-ouest et ouest-est sans compter les pêcheurs et les plaisanciers. Et ce tramway ne peut en aucun cas être « bourré de voitures », car le premier car-ferry n'apparaît sur la ligne qu'en 1963 : c'est le Falaise, un ancien paquebot transformé en car-ferry en attendant l'arrivée de navires conçus dès l'origine pour être des navires rouliers. Le récit comporte donc plusieurs anachronismes et approximations. Mais, et c'est extrêmement curieux, dans la traduction anglaise qui s'intitule *the Foudling boy*, il n'est pas question de tramway bourré de voitures, ce qui n'a aucun sens, mais de couloirs de navigation encombrés (*shipping lanes jammed with trafic*), ce qui est beaucoup plus satisfaisant) à ceci près qu'en 1932, les couloirs de navigation n'existent pas encore, que les dispositifs de séparation du trafic n'interviennent sur la Manche qu'à partir de 1967 et que les *collision regulations* (Règlement international pour prévenir les abordages en mer) n'interviennent qu'en 1972. Et dans la traduction, il est question de *bridge*, c'est à dire de passerelle, et non de dunette (*quarterdeck*). À croire que le texte a été initialement écrit en anglais, puis traduit en français à l'aide d'un traducteur automatique, lesquels n'existaient pas en 1975 !

Julian Barnes

Romancier à succès, Julian Barnes est aussi un linguiste, grand connaisseur de la langue française, et de Flaubert en particulier. Il ne compte plus ses aller-retour entre l'Angleterre et la France, et se souvient de l'époque où, avant l'ouverture du tunnel sous la Manche, il faisait en ferry la traversée entre Newhaven et Dieppe. C'était la route qu'il prenait déjà enfant, avec ses parents.

Julian Barnes est né en 1946, les souvenirs qu'il évoque dans ses *Lettres de Londres* remontent aux années 56-57. Il se revoit enfant, parcourant le pont les yeux ébahis, examinant avec anxiété les bossoirs des canots de sauvetage, dont on pouvait se demander s'ils pourraient fonctionner, tant les articulations semblaient enfouies sous les couches de peinture. Il se remémore le grognement de la sirène, semblable aux grognements d'un saxophone basse. Il parle aussi de la surprise en découvrant ces poignées de maintien dans les toilettes, et puis le cri des mouettes alors que l'on voit les côtes du Sussex s'éloigner. Julian Barnes ne nous raconte pas le détail d'une traversée, mais nous fait partager son émerveillement d'enfant. Cette époque, qui n'est pas si éloignée, est à jamais révolue. Certes, les ferries ne sont pas près de cesser leurs rotations, mais les petits paquebots ont disparu. Ils ont été remplacés par des car-ferries, du type ro-ro, c'est à dire roll-on, roll-off.

1 Barnes, Julian.- *Letters from London* = *Lettres de Londres*.- Gallimard, 2005, p. 132-134.

Les véhicules rentrent par une extrémité du bateau et sortent par l'autre extrémité de façon à accélérer les opérations d'embarquement et de débarquement. Les premiers car-ferries ne prenaient que des véhicules légers, puis ont été adaptés pour transporter des poids-lourds et des remorques sans tracteurs. Le moteur diesel a remplacé les turbines à vapeur, les propulseurs d'étrave ont rendu les manœuvres plus faciles et surtout plus rapides, et les navires ne ressemblent plus à des transatlantiques en réduction. Les espaces extérieurs accessibles aux passagers sont très limités, de sorte qu'un jeune garçon ne peut plus partir à la découverte du bateau. Bien évidemment, il n'est plus question de charger les voitures à la grue et seuls les amateurs d'anciennes savent ce qu'est une Triumph Mayflower, une petite berline étriquée et lymphatique, qui se distinguait par une finition soignée, et un style volontairement désuet rappelant les Rolls-Royce. La Mayflower fut présentée au salon de 1949, et n'eut guère de succès, handicapée de surcroît par un prix de vente assez élevé. La fabrication fut abandonnée en 1953.

Le temps n'est plus où l'on pouvait déjeuner à bord dans une élégante salle à manger. Sans prétendre à la haute gastronomie, les paquebots de la ligne tenaient à mettre à la disposition des passagers une restauration comparable à celle des wagons-restaurants. La restauration à bord ne concernait guère que les passagers de première classe, une clientèle aisée, relativement exigeante, les autres voyageurs emportant leur panier à provisions. On embauchait donc en plus d'un cuisinier, un pâtissier pour les viennoiseries, les petits déjeuners, les desserts. Et l'on dit qu'Ho-Chi-Minh, dans sa jeunesse, aurait été « chef pâtissier » sur un paquebot de la ligne. Une plaque commémorative a été dévoilée à Newhaven sur le quai Ouest en 2013 le 19 mai 2013 . Il n'existe aucune preuve formelle que le leader communiste ait jamais travaillé comme chef pâtissier sur un paquebot de la ligne Dieppe-Newhaven, mais si cela peut contribuer au maintien de bonnes relations entre le Royaume-Uni et le Viet-Nam...

Les riches et les puissants ne franchissent plus la Manche par la voie maritime. Les gens pressés, les gens célèbres ne voyagent plus sur les ferries . Même les groupes organisés et les scolairesprennent le tunnel ou l'avion. Il ne reste plus, mais ce n'est pas une clientèle marginale, que les transporteurs routiers et les touristes motorisés pour prendre le ferry. S'ajoutent cependant depuis quelques années les cyclotouristes, qui trouvent là un moyen très économique de faire la traversée, car au niveau des tarifs, le cycliste est assimilé à un piéton. On ne trouvera plus de récits de voyageurs publiés dans les journaux ou dans des œuvres littéraires. Ce n'est pas pour autant qu'ils ont disparu : on les retrouve sur des blogs, sur des sites internet dédiés au tourisme. Ils n'ont généralement aucun intérêt, se limitant à des appréciations sur le bateau, le confort des couchettes, le prix des sandwiches, ou détaillant les réactions des intéressés au tangage et au roulis. Peut-être y a-t-il, ou y aura-t-il un jour sur la toile un poète qui saura décrire la magie du petit matin lorsqu'en sortant de la brume, les falaises se découvrent dans toute leur splendeur de marbre.