

JULIE BOURGOIS

ITINÉRAIRE CHRISTIAN FÉVRIER, L'HOMME ÉBLOUI

«Le Pape du multicoque». «Le Grand Cric». «L'œil de la mer». Qui ne connaît pas le Loup Blanc ? Le Loup des mers au visage tissé, caché, recouvert de fils qui ressemblent à des algues. Une tête de Neptune. Pire : la tête de Dieu en personne. Si Dieu avait les yeux rieurs et le sens marin.

Ce sont les Malouins qui l'appellent «le Grand Cric». «Le Pape des Multicoques», c'est Eric Loizeau qui lui a donné ce surnom, en 1979, lors d'un reportage dans le Maine sur les trimarans en construction de Dick Newick et de Walter Greene, l'homme qui a construit l'Olympus
Photo de Mike Birch.

«T'as toujours ton petit rhume ?» C'est la première phrase que Christian me lance sur le quai de la gare. Déjà : sa gentillesse. «Tu verras : 24 heures en mer, tu seras guérie.» Une phrase de sorcier. Tout le monde sait que la mer guérit le rhume, mais quand c'est lui qui le dit, on a l'impression d'apprendre quelque chose. Il sait tout, il sent tout. Mais ça n'a rien d'énervant. Parce qu'il écoute, il entend. J'ai rarement rencontré quelqu'un qui aimait autant les gens.

ÉCRIRE ET PHOTOGRAPHER...

Au début, on parle de tout et de rien, forcément. Il évoque sa façon de voir le monde, de le montrer. Pour lui, chaque photographie publiée doit s'accompagner d'une longue légende. Vraie. Il est à la fois acteur et témoin. Fondateur et passeur. Il a tout fait, tout vu. La première victoire d'un multicoque en transatlantique. La première Route du Rhum. Mike Birch, Dick Newick, Phil Weld... L'émergence et le succès des multicoques dans la course au large. Il a navigué avec les plus grands pour suivre leurs courses de légende ; en même temps il écrit, il photographie. En avril 1971, il est l'un des premiers photographes pour le premier numéro de *Voiles et Voiliers*. C'est LE témoin. Il a cette étoffe magique de celui qui participe sans forcément réaliser ce qui est en train de se passer. Il est à la fois en dedans et en dehors de la légende. Comme un personnage de l'histoire qui s'ignore. Un gars qui filme un scoop sans le savoir.

Nous partons pour une visite d'automne de la côte sauvage de Belle-Ile, sur le Fidji de son copain Jean-René Kéruzoré. Nous arrivons, Christian et moi, à La Trinité. Lors de ses premières années de navigation en 1954-1955, «c'était le désert ici !, il rigole. Pas de port de plaisance. Le pont encore détruit. Et beaucoup de plates d'ostréculteurs. Les quelques voiliers de passage mouillaient sur ancre.» Son copain Mikaël Le Berre nous attend au Bistrot du Marin. C'est la première fois que je pars avec deux barbes blanches. «Le coiffeur m'a loupé», dit mon deuxième barbu, Mikaël. «Des bouteilles et des barbes», dis-je en face de nos bières et de leurs poils.



1999. Le trois-mâts goélette aurique de 54 mètres Shenandoah longe la barrière corallienne du récif Nord-Ouest de Bora-Bora.

Printemps 1984.

Au large de Concarneau. A bord du tout nouveau catamaran de Patrick Morvan Jet Services II. Eric Tabarly, Christian Février et Olivier de Kersauson devisent sur les nouveaux multicoques en construction.



PHILIP PLUSSON

«Avant on découvrait. Maintenant, on dépend des budgets », continue-t-il. Christian, lui, n'a pas un poil blanc de nostalgie : «Mais non on se marre à chaque génération, la Mini-Transat, c'est une génération fabuleuse, une vraie génération de marins.»

Christian a apporté du beurre salé, du pain d'épice à l'orange. Il a la saveur partout, des yeux à la langue, dans les cheveux, l'odorat. Quelquefois il m'envoie des photographies, une fleur inespérée dans son jardin, ses arbres, un lys de Jersey éclos en octobre. Des érables japonais, la mys-

tique de la nature. Il trouve le goût de toute chose. La beauté cachée, l'âme en dessous. La voix qui tremble, le petit grelot au fond de la gorge. «Mon yack est prêt», dit Kéru. On s'installe comme des princes sur son bateau.

«Etant né à Dinan, la mer et les bateaux ne m'attiraient pas spécialement, raconte Christian. Puis à 12 ans, je suis tombé sur un bouquin, "L'Homme de la Mer", de Jean Merrien. Ce fut une révélation. Comme le Maroc.» Cette année-là, lui et ses parents partent vivre là-bas. Avec deux copains de classe au Maroc, ils discutent de multicoques.

«Ce qui nous plaisait, c'était le côté polynésien, stable et rapide. Il n'existait aucun bouquin à l'époque sur les multicoques.» Christian navigue pour la première fois en catamaran avec Joël Le Marrec, en 1954. Un jour, le père d'Yves et Joël leur dit : «On va construire un catamaran en famille, au Nord de Casablanca, sur une plage.» «On a construit un multicoque en contreplaqué, très rustique. Et puis on en a fait un autre, en forme, en bois, Le Véloce, 5 mètres.» Christian venait aider parce qu'évidemment il était amoureux de leur sœur, «qui avait de très beaux yeux, couleur d'huître». Passionné des multicoques par amour d'une femme. En 1958, ils ont exposé le numéro Un du Véloce au Salon Nautique de Paris qui se tenait à l'époque sur la Seine, au Trocadéro. Le concurrent était le Shearwater, un cata anglais de sport. Pendant l'an-

née qui a suivi, Christian a emmené des clients essayer ce bateau à Melun, sur la Seine. La famille Le Marrec a construit près de 170 Véloce. Ensuite, ils ont fabriqué des catas plus petits, des Fléchette, pour les gosses. Chaque année, les Le Marrec venaient à La Trinité avec un Véloce. «Ce qu'il y avait de génial, c'est que personne ne connaissait rien à l'architecture. Louis, le père, nous avait demandé : «Quel est le plus beau bateau pour vous ?» On avait répondu que c'était le Requin. Alors Louis a acheté un gros morceau d'acajou d'1,50 mètre, et pendant un mois, il l'a sculpté au rabot. Après, on l'a extrapolé.» Christian a donc participé à la naissance du premier catamaran de sport français produit en série.

Assister aux naissances est vite devenu une passion. «Les multicoques ont commencé à exploser à la première



1999. Propulsé par ses deux énormes fishermen, Shenandoah taille la route entre les Marquises et l'archipel des Tuamotu.

Bronze. Ce magnifique chaumard date de 1902. Objectif macro de 50 mm.

Route du Rhum. Les architectes à la mode aujourd'hui étaient encore en culotte courte. Dans les années 1970-1980, j'étais toujours dans les chantiers pour suivre la construction des nouveaux multicoques.»

Pourtant ça a failli mal se terminer. «Début avril 1979, avec Mike Birch, Patrick Eliès et Daniel Perrin, on a tenté un record de vitesse sur l'Atlantique sur le trimaran Spirit of America. Après le départ de New York, la première nuit,

on a essuyé un violent grain de neige au Sud de Nantucket. Le trimaran s'est mis sur la tranche, heureusement on est retombé du bon côté. On n'avait pas de balise de détresse, pas de canot de sauvetage, pas de radio, juste une VHF. Je ne partirais jamais sur un bateau comme ça aujourd'hui ! Olivier de Kersauson nous avait brûlé la politesse 24 heures plus tôt. Il y avait 10 mètres de creux, mais peu de déferlantes. On s'est mis en fuite. Avec juste le tourmentin bordé dans l'axe. Et la chaîne en U derrière. J'ai serré les fesses. 80 nœuds derrière, si tu enfournes, tu passes cul par-dessus tête. Il y a eu une deuxième tempête de Sud. On a fait un U dans l'Atlantique. On ne savait plus trop où on était, on avait juste un sextant. Et puis on a enfin vu le phare de l'île de Sein. La VHF nous a appris que Kerso avait cassé son bateau, et que le président de la Fédé avait lancé un mouvement pour interdire les multis...»

MIKE BIRCH : LA RÉVÉLATION

Mikaël me propose une moque. «Moi j'ai toujours dit un mok», je croyais. «Julie, il y a des fois où il faut faire confiance aux anciens», comme Lino Ventura dans les Tontons Flingueurs, quand il parle à sa nièce : «Patricia, mon petit, l'homme de la pampa...» Avec leurs barbes, Christian et Mikaël sont un tableau. On dirait deux Moïse, un verre de vin rouge à la main. Ou ces dieux de la mer qu'on peint en mythologie. Tontons flingueurs version Chapelle Sixtine. Avant Mikaël faisait du convoyage professionnel, d'Helsinki à la Turquie, pour la Marabelle S.A, seule société de convoyage européen avec Peter Haward, leur concurrent. Mikaël affirme qu'il a le record absolu du Canal du Midi : trois jours et demi.

Christian est autrement plus discret, plus mystérieux. Il faut l'approcher, s'asseoir près de lui dans le silence. Attendre. Et il commence une histoire, ou un simple ressenti sur l'instant. Ce qu'il aime c'est «raconter une histoire avec de nouveaux éclairages». C'est sa première signature.

Pourquoi les multicoques lui ont-ils tapé dans l'œil ? «J'ai toujours aimé la vitesse. J'étais fou de vitesse. Je n'aimais pas les monocoques avec leurs quilles, je les trouvais trop lourds, c'est pour ça que je ne voulais pas couvrir la Coupe de l'America au journal. Avec la première Route du Rhum, c'a été l'explosion. Des milliers de personnes étaient entassés sur le cap Fréhel, attendant parfois durant des jours dans des caravanes... Les médias et les sponsors sont arrivés. Les marins étaient regardés, écoutés... La communication marchait bien, la presse, la radio. La télévision est arrivée plus tard :



le cercle vertueux s'était mis en place, il y avait des retombées médiatiques, on pouvait donc payer à nouveau un architecte, un nouveau bateau voyait le jour, le sponsor était content.»

Michaël Birch fut l'autre grande révélation de Christian. On lui avait suggéré de le rencontrer, parce qu'il préparait la Route du Rhum. L'idée était de faire un reportage sur lui, pour Voiles et Voiliers. «Il habitait Dartmouth, en Cornouaille. Il est venu me chercher dans sa prame. Et on est parti le lendemain pour Deauville. Pendant cette traversée de la Manche, j'ai été complètement fasciné par la souplesse féline de Mike, son sens marin, jamais pris au dépourvu, toujours en avance sur les événements. Walter Greene, le constructeur, avait prêté A Capella à Birch avec ce deal : «Tu fais la Route du Rhum avec ; si tu gagnes quelque chose, on partage.» Bien avant le départ de la Route du Rhum, j'avais navigué avec les principaux skippers : Weld, Riguidel, Kersauson, Gliksman, Malinovski... J'avais une petite idée sur le potentiel des bateaux et la niaque des skippers. A la fin de mon article, j'ai donné mon pronostic et surtout, j'ai mis Mike en couverture. Parce que j'y croyais vraiment. La rédaction m'a tué : «T'es fou, c'est un petit bateau, il ne va jamais gagner !» Le magazine est arrivé à Pointe-à-Pitre, le jour même de l'arrivée d'Olympus. Avec Birch en couverture ! Ça c'est un reportage qui m'a vraiment fait rentrer dans le monde des multicoques. J'étais assez fier de mon coup. Et j'ai continué pendant vingt ans.»

Août 1978. Arrivée en France depuis l'Angleterre à bord d'Olympus. Christian fut le premier à naviguer sur ce petit trimaran de 10,60 mètres. Et à oser la couverture de Voiles. L'avion amenant les numéros de novembre s'est posé en Guadeloupe le matin de l'arrivée de Mike.



Quand Gérard Petipas crée la Course autour de l'Europe, Christian demande à tous les skippers s'il peut faire une étape avec chacun d'entre eux. En 1985 et 1987, il a navigué avec quatorze bateaux et skippers différents. En 1981, Jean-Yves Terlain l'embarque pour la Twostar sur le foiler Gautier II. «Un trimaran tout neuf, mal foutu. On est passé au Nord d'une dépression, on était au portant, donc on allait très vite, et on faisait une route plus courte, au Nord. Un soir, au pointage d'Europe 1, on était troisième, devant Kersauson, qui faisait 24 mètres. La grand-voile épaisse éclate au bout de trois jours. Puis la mèche du gouvernail a

TRAQUER LE SOLEIL AU LEVANT OU AU COUCHANT, SE COUCHER À PLAT PONT POUR CAPTER LA BEAUTÉ D'UNE PIÈCE D'ACCASTILLAGE...





«TOMBER DANS LE SILLAGE CHARISMATIQUE DE PETER, C'ÉTAIT ÊTRE EMPORTÉ PAR UN TORRENT FOUGUEUX, IRRÉSISTIBLE...»

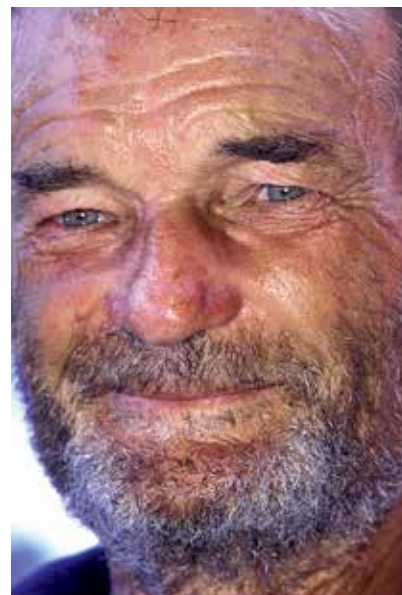
cassé net. Le mauvais temps se préparait, on a mouillé les deux ancres loin devant pour nous ralentir, parce que notre hantise était que le bateau se remplisse d'eau. On a fait 250 milles en arrière, vers l'Irlande. Je crois qu'on tient un record, en marche arrière !» Pendant cette galère – et c'est un euphémisme –, le chantier a construit un gouvernail neuf qu'ils ont mis sur un cargo en route pour le Canada. «Sa route passait par notre position (les balises Argos existaient depuis 1979). Ils nous avaient aussi envoyé une autre grand-voile, mais traditionnelle, pas épaisse. Le cargo nous a aussi largué une troisième caisse, mystérieuse... elle était remplie de petits délices, une bouteille de vieux whisky...» En une demi-heure le gouvernail était en place. Ils sont arrivés à Newport disqualifiés puisqu'ils avaient reçu de l'assistance, mais pas derniers. Christian pose un regard complètement décalé et plein de grâce sur ce qui a dû être un cauchemar : «Ce fut un mois délicieux.

Jean-Yves Terlain, c'est le tonton des frères Peyron. Il jouait du turlusiphon, son instrument lorsqu'il était aux Beaux-Arts de Nantes. Il s'asseyait au bout du bras et tentait de charmer les dauphins...» Quand notre départ pour Belle-Ile approche, Christian est comme une fleur qui s'ouvre. Il rayonne, la vie lui pousse de partout. Il étincelle. Pourquoi ? Parce qu'il va naviguer. «On est frémissant !», dit-il. C'est donc ça, avoir du sel dans les veines.

«Nous avons eu la chance d'être là à une époque où tout était neuf, en naissance, en création : les multicoques, la course en solitaire, la communication, le fait que cela devienne un fief français... En matière de journalisme, on faisait ce qu'on voulait. On allait où on voulait. En tant que directeur artistique, je choisissais les couvertures. Surtout, j'étais en contrôle total de la mise en page de mes textes, du choix de mes photos. Des titres aussi que je montais à la main, lettre par lettre. Avec Daniel Allisy, mon complice,

San Diego, mai 1995. Conférence de presse de Peter Blake après la quatrième victoire de Black Magic, le challenger néo-zélandais qui va remporter la Coupe.

Carthagène (Colombie). 1^{er} novembre 1997. Eric Tabarly vient de remporter avec Yves Parlier la Transat en double.



on se projetait des diapositives parfois jusqu'à 3 heures du matin pour le choix d'une couverture.» Le rêve. Dans la vie de Christian Février, ça a existé. «On faisait tout tous seuls. Mais moi je n'ai pas de regrets. Je ne suis pas du genre à pleurer que c'était mieux avant.» Christian le Bienheureux.



Newport 1989. Première régates depuis 1937 entre Endeavour et Shamrock V. Ted Turner à gauche.

Enfant, il était déjà témoin. «J'ai vu, dans les années 1950, les dernières régates de Sinagots ; ils laissaient trainer un aviron derrière pour cacher les remous du moteur... Les Sinagots vivaient à Séné, au fond du golfe. Pour les bourgeois de Vannes, c'était des gitans de la mer. Ils vivaient à bord, faisaient leur cotriade. Ils relevaient peut-être quelques casiers, la nuit. Ça me révoltait, la façon dont ils étaient traités.» En quittant La Trinité ce matin, Christian s'émerveille devant un Muscadet d'origine jaune et vert, «le vrai, le seul». «Ça fait un an que je n'ai pas barré... Ça dégourdit les doigts !», s'écrie-t-il comme un tout jeune homme.

Il passe son bac à Rabat, revient en France en 1957 et, à 18 ans, publie sa première photographie de voile dans *Le Yacht* : le 6m JI *Blue Cat*. En service à Tizzi-Ouzou, il apprend que l'armée possède trois Vaurien à Dellys. «Dès que je n'étais pas de service, je prenais ma Jeep et j'allais faire du Vaurien.» Graphiste, il traverse le monde de la publicité comme un ovni : inspiré par le grand publicitaire américain

David Ogilvy, il a le goût inédit des annonces avec de longs textes. «Les années 1970-1980 ont été une époque de création dans tous les domaines. Rentrer dans le métro était un enchantement. Les peintres afficheurs étaient de vrais artistes.»

UN VISAGE MONGOL OU ESQUIMAU...

Un homme lui a «vraiment ouvert le large» : André Viant. Expression magnifique comme passer le seuil de la prison. Naître au monde. Embrasser l'horizon tout entier. Christian est ce genre d'humain. Homme libre. Emerveillé. N'oubliant jamais sa chance, toujours conscient de vivre. Il a eu la chance de naviguer avec André Viant d'abord sur son grand Yawl *Ile de Feu* dès 1964. Puis en 1967 sur un Tina, *Esprit de Rueil*, un plan Carter, un bateau extraordinaire pour l'époque, très doux (il avait 30 % de lest), on n'entendait rien, il ne tapait pas... «Avec le Tina, on a été champions du RORC en 1967-1968, on gagnait toutes les courses, les doigts dans le nez. Michel Vanek était un barreur d'exception. Moi j'étais bon régleur de génois, bon barreur de petit temps, je pouvais enchaîner deux quarts d'affilée par petit temps. J'adorais le drifter, c'était mon arme secrète pour relancer *Esprit* dans les calmes !» Les plus vieux sont les plus fanfarons. Je ris toute la journée avec eux. Avec Christian, c'est poétique. Il parle peu. Et quand on entre dans son périmètre, quand on l'approche à une certaine distance, c'est comme si on entrait dans un monde de poésie, de silence et de grâce. Magnétique, palpable. Il me raconte des histoires



1964. Force 7 et départ devant Yarmouth (Ile de Wight) pour Santander. Ma première grande course au large ! André Viant m'a confié le winch de trinquette sous le vent. Le roi n'était pas mon cousin...

1958. Avec mon ami d'enfance Joël Le Marrec, 21 ans, mon aîné d'un an. Guy Lévêque, le grand photographe du journal *Le Yacht* est venu à Meulan pour photographier le *Vélocé* devant le Cercle de la Voile de Paris.

merveilleuses. Sa photographie de petits phoques tout juste nés d'une journée, aux Iles de la Madeleine, un archipel pris par les glaces. Ou encore cette photo prise lors d'un grand prix à Fort-de-France en 1985. Le prix décerné par tous les skippers de multicoques était une pesée en équivalent de citrons verts. «Au retour à Paris, 80 kilos de citrons en petits cartons nous attendaient devant notre porte !» Il a une tête d'Esquimau, de Tchoukche, de ces hommes de l'autre côté de l'Oural et de Mongolie. Visage fascinant pour un homme né à Dinan... Il m'apprend un truc qui fait l'effet d'une légende : «Entre Locronan et Quimper, dans les années 1950, on a remarqué qu'il existait tout un groupe de gens qui avaient les yeux bridés. Ma grand-mère de Quimper avait les yeux bridés, mon ami Erwan Quéméré a les yeux bridés... Nous descendons vraisemblablement des anciennes visites mongoles qui avaient le visage actuel des Tchoukches de Sibérie, qui pêchent encore la baleine en kayak.» Un jour, sa compagne, Annie, lui téléphone en urgence, pour qu'il regarde la télévision. «J'allume la télé, je vois un

«EN 1957, QUI AURAIT PU DEVINER LA MONDIALISATION DES CATAS DE CROISIÈRE ?»



GUY LÉVÊQUE



Tchoukche sur son kayak, je le regarde bien... et je me vois ! C'était moi !»

Je leur demande s'ils sont superstitieux. «Pour l'animal aux longues oreilles, oui. Parce qu'on en a quelques preuves. On en a retrouvés dans les cales d'un bateau qui a tapé dans les cailloux : les carottes avaient bouché les trous d'évacuation d'eau. Et Kersauzon a fait le coup à Mike Birch. Avant le départ de La Baule-Dakar, il s'est approché du flotteur de Mike, il a sorti de sa poche un petit animal en peluche, avec de longues oreilles, et il lui a fait faire des petits bonds sur le pont en chantonnant : "Tu vas casser ! Tu vas casser !" Et Mike Birch a cassé... Alors, les longues oreilles, je peux te dire qu'on y croit.»

C'est aussi ça, la Mémoire des multicoques. «C'est notre encyclopédie», disent ses potes. «Faut pas exagérer», rétorque le Sage, modeste. «Non mais encyclopédie au sens de l'œil du Cyclope !» L'Homme-Cyclope : toute l'histoire, tout le film des multicoques est de

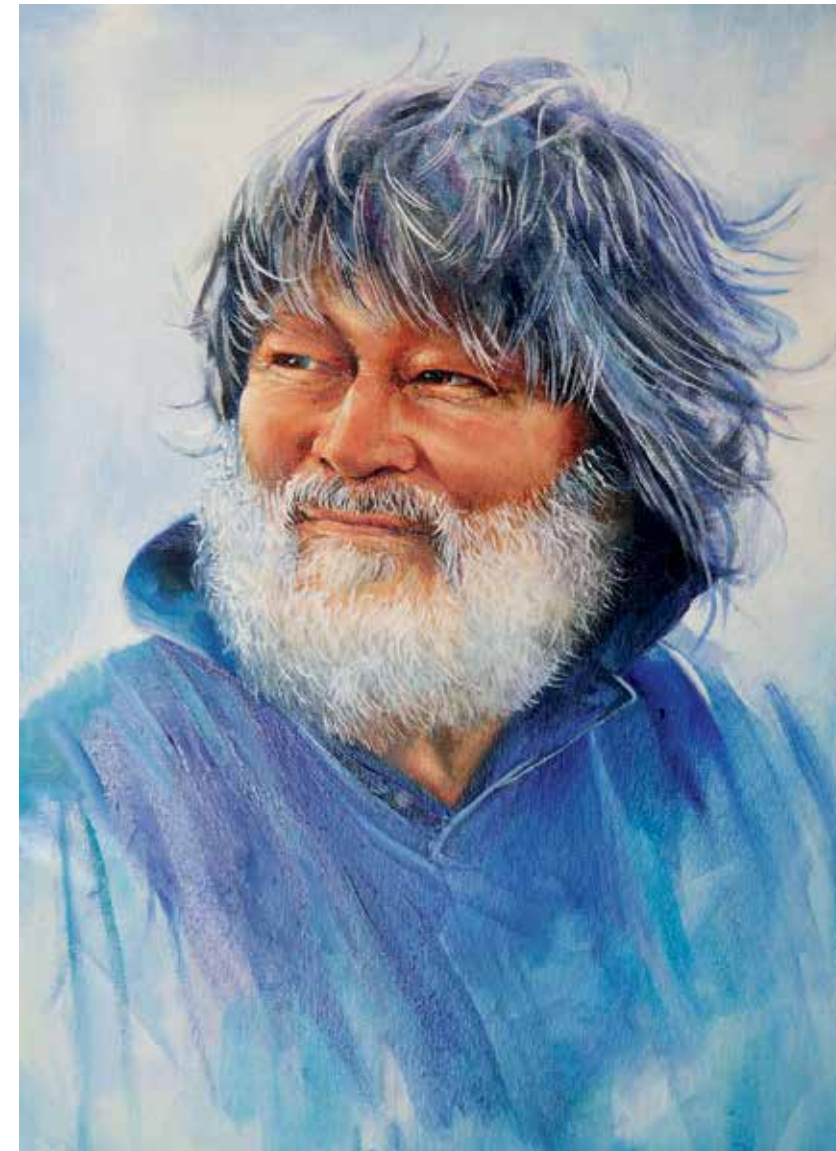
l'autre côté de ses yeux, des kilomètres de pellicules. Il m'explique sa mémoire : «On paraît avoir de la mémoire dans le sens où on se repasse souvent nos photographies, et on se souvient des choses, on les regarde, on les corrige. C'est pour ça qu'on a cette mémoire.» Avec ses deux amis, il appelle les légendes par leur prénom. André, Florence, Eric, Laurent, Olivier, Michel... Sans forfanterie, juste parce que c'est des copains. «Eugène va toujours bien ?» Eugène, c'est forcément Riguidel. On croise Francis Joyon qui s'entraîne pour le Trophée Jules Verne. Kéru nous explique qu'il vient de toucher le bateau il y a une semaine, qu'à bord ils sont six, il y a Stamm, Joyon, etc. «Et les gens disent que le bateau n'est pas assez solide pour Joyon et Stamm...»

C'est exceptionnel d'avoir du vent de Nordet pour pouvoir accéder aux criques de la côte sauvage. Nous allons à Ster-Wenn. Christian ne connaît pas cet endroit. C'est très symbolique de

1975. Le dinosaure. Étonnante cette énorme racine de sapin, longue d'1,50 mètres, échouée sur une plage déserte des Iles de la Madeleine, au milieu du golfe du Saint-Laurent !

sa vie de course où il passait devant ces lieux sans jamais s'arrêter. Il a toujours regretté de ne pas pouvoir ralentir pour voir la mer et ses terres de plus près. Février est amoureux du monde. De la tête aux pieds, des délicatesses les plus minuscules. C'est merveilleux de partager ses yeux. De voir ce qu'il voit. En 1981, il expose des photographies des gros plans de coques immobiles, simplement au port. Avec le temps, j'ai l'impression qu'il est devenu de plus en plus pur. Epuré. Que ses yeux et son amour se sont rap-

«LES BOIS FLOTTÉS AUX FORMES ANIMALES SURGISSENT DU SABLE AVEC UNE FORCE QUI VOUS CLOUE SUR PLACE !»



qu'à la fin, comme une concrétisation. Une photographie, tu peux l'attendre parfois des mois.» Pour photographier le chaumard de Shenandoah, Christian a attendu une semaine. Il n'y avait pas la bonne lumière. Et puis un soir, il y a eu une demi-heure de lumière parfaite. «Bronze, chanvre, bois... Les pièces d'accastillage sur les bateaux anciens, c'est magnifique. Je passais mon temps à mouiller le pont en teck pour qu'il soit brun, mais le temps d'arriver à l'arrière, le début du pont était déjà sec.»

Je lui demande quelle mer il préfère. Il réfléchit un instant, et il dit : «moyenne». «La tempête m'effraie, je me sens tout petit, inutile, je ne suis pas comme ces grands marins qui peuvent entrevoir le mauvais temps comme un quotidien possible. Ça me déprime. Je ne suis pas quelqu'un qui déprime, mais je ne suis pas un optimiste forcené non plus. J'aime les états moyens, zen. Quelle mer ? ... On reste forcément marqué par les atolls du Pacifique, le dégradé des couleurs des lagons, du bleu turquoise au bleu de Prusse. Presque noir.»

SE FAIRE UNE LIGNE DE VIE

Au Béniguet, nous mouillons si près des rochers que les mouettes ont pied. Mikaël lance du pain aux goélands, et il fourrage dans le frigo quelque chose pour les agacer, comme de la moutarde. Comme de sales gosses qui porteraient de fausses barbes blanches. Mikaël porte la barbe depuis cinquante ans, Christian depuis quarante, quarante-cinq. Il m'a raconté l'histoire de l'île aux Chevaux, qui étaient barbus, et dont la dernière photographie a été perdue. Alors moi j'aime à croire que c'est en hommage à ces chevaux, qu'il porte la barbe.

On ne connaît pas son visage, sous sa toison blanche. En fait personne n'a jamais vu l'homme qui a vu l'Homme. Mais je dis que j'arrive à deviner son visage. Son menton, sûrement pointu. Un visage triangulaire. «Tu crois en Dieu ?», je tente. «Pas du tout. Tu crois qu'il croit en moi, Lui ? Tu as assez d'éléments en toi pour te faire une ligne de vie, une morale, et de savoir quand tu t'en écarter. Toi tu en es capable», me dit le Pape. Sur la photographie, sa compagne Annie porte autour du cou une racine de Kelp, une laminaire de Nouvelle-Zélande qui pousse vers la lumière. Avec elle, aujourd'hui, il photographie des bois flottés en forme d'animaux. «Je préfère presque ça aux bateaux.» Désormais. Difficile de trouver plus poétique. On dit que c'est le Pape. Mais moi j'ai rencontré un ange. ■

Christian au début des années 1980. Peinture à l'huile de Gaïde Jegou. Le Tchoukche décrit par Julie Bourgois...

prochés des choses les plus simples, celles qu'on ne voit pas quand on regarde trop en l'air en croyant trouver quelque chose de mieux. Non, Christian lui est allé de plus en plus près, vers le sel du monde.

Maintenant il profite de ces années plus calmes pour planter des arbres. Il est subjugué de voir quelque chose germer, naître, et grandir. Comme si son œil avait embrassé la mesure du temps. On dirait qu'il songe tout haut. «C'est particulier ces morceaux de roches qui ne sont pas encore érodées.» Il a la voix de Moïssier. D'un seul coup, ça me frappe. J'avais déjà tellement entendu cette voix. On m'avait donné une bande de lui, quand j'étais petite. Avec cet équipement, je me sens protégée. Quand je me réveille, Christian m'appelle «Mademoiselle Chaussette», et Mikaël s'écrie «Tiens voilà la petite poulette !»

Les roches sont jaunes et rouille. Partout sur l'île, du sable doré. Des araignées, des étrilles, des bars et

partout, du pousser-pied. Et les soles, c'est plus des soles, c'est des descentes de lit !... Je suis extrêmement déçue qu'on n'ait pas mis le filet hier soir. «Mais je vais faire croire qu'on l'a mis, d'accord ?», je propose. «Alors Monsieur Kéru, qu'est-ce qu'on a attrapé ce matin ?» Et Kéru à cette réponse brillante : «Un Février à poils blancs. Une espèce en voie de disparition.» Ça fait rire Christian. Et puis il retourne dans ses songes, son monde intérieur tourné tout entier vers le dehors, comme un buvard. «C'est drôle, ces têtes pétrifiées» dit-il doucement, fasciné par les formes de la roche comme si c'était le premier jour qu'il était au monde.

Est-ce qu'il regarde la mer de la même façon qu'il y a quarante ans ? Et les bateaux ? Qu'est-ce qui a changé dans ses yeux ?

«Ça s'éduque un œil. C'est des centaines d'heures d'observation, et de choix. Une bonne photo, elle est d'abord dans la tête. Tu la vois, tu la sens. L'appareil ne vient