

L'appel du large

La Croix du Sud / 1

Antoine Daguët



www.antoinedaguët.fr

Partir

Un peu rêveur, un peu étourdi et pas toujours appliqué en classe, j'ai grandi dans une petite ville où la rivière déborde quelquefois mais que la marée n'atteint jamais. La mer est trop loin. Mon premier souvenir de voyage m'emmène en Laponie, au pays du père Noël. Je garde un souvenir ému de la tanière souterraine du père Noël s'étalant sur un double page dans un album de Babar. Ma seconde escapade secrète m'emmène au Canada. Je rêve de vivre dans une cabane en bois comme celle qui orne la couverture d'un 45 tours, punaisé au-dessus de mon lit. À l'époque, je récupérais les vieilles couvertures de disques qui ornaient les vitrines des marchands de musique. J'allais les récupérer chez le disquaire du coin. Un métier qui a disparu... Hergé a aussi beaucoup alimenté mes envies de partir. Mille fois j'ai suivi

Tintin en Amérique, au Tibet, chez les Indiens, dans le désert. Je dois sans doute beaucoup au Capitaine Haddock, nettement plus virulent et moins sage que Tintin qui au fond me ressemblait un peu. La télévision a fait son apparition chez nous à la fin des années 50. Peu autorisé à regarder le «poste», je garde néanmoins le souvenir des aventures du Capitaine Troy voguant sur sa magnifique goélette traditionnelle de 25 m. Le feuilleton a enflammé mon imagination et permis de découvrir les îles du Pacifique. J'ai beaucoup voyagé dans ma tête !

C'est seulement à 13 ans sur les lacs anglais (les Broads) que je découvre la voile et tire mes premiers bords sur un dériveur, me faisant copieusement engueulé par Anthony, mon correspondant qui enrage de perdre

régate après régata à cause d'un équipier français mal dégrossi. N'empêche qu'à mon retour en France, je commande un dérivateur au père Noel en vue de tirer des bords sur la rivière. Au fil du temps, je découvre et me passionne pour les grands navigateurs. Je suis sur la carte avec émerveillement les sillages zigzagants de Cook, Bougainville et les autres qui avec une témérité inouïe, ont cinglé vers l'inconnu. Je lis avidement les récits de Jack London, La Grande Route de Bernard Moitessier, le Bonheur sur la Mer de France Guillain, les exploits de Gérard Janichon à bord de Damien dans le grand Sud, l'ouvrage illustré écolo de Michka : « Le Grand départ et la vie sur l'eau ». Dans ma tête, je suis déjà parti, déjà à la barre.

Quand je fais la connaissance de Nathalie, elle a déjà presque chaussé ses bottes de caoutchouc et enfilé son ciré. Nous sommes

à la fin juin et la fac finie, Nathalie file aussitôt Saint-Malo naviguer. Moi je suis retenu à Paris par mon travail. En septembre nous partons 15 jours en navigation. La croisière à deux nous enchante. Il ne nous déplairait pas de les faire durer le plaisir. La tête encore farcie d'images de navigation, nous décidons un week-end d'aller visiter un chantier naval au sud de Paris qui propose un bateau. à un prix abordable en « kit », à construire soi-même. Nous en avons vu un spécimen à flot cet été. Un bien joli bateau !

Nous voilà donc, Nathalie et moi dans ce grand hangar, envahi de coques entre contreplaqué en cours de construction. Le vendeur nous explique en long et en large, les différents stades d'assemblage du kit, nous vante la facilité de mise en œuvre et la jolie ligne du bateau. En fin d'après-midi, nous quittons le chantier saoulés, mélangeant

devis, plans, vis et accastillage. Mais, regardons les choses en face : le « kit », c'est bon pour ceux qui savent bricoler le bois et se sentent capable de construire un bateau, donc pas pour nous ! Nous continuons néanmoins à feuilleter les revues nautiques et son chapelet de petites annonces. L'une d'elle attire notre attention : » Vend Kit Marine 23700 France, disponible au chantier. » 4000 francs d'économie sur le neuf, un gain appréciable. Une somme que nous sommes capables de réunir. Un peu inquiets tout de même, à l'idée de nous lancer tête baissée dans la construction d'un bateau, nous allons rendre visite à un constructeur amateur pour voir comment il s'en sort. Michel est instituteur. Il n'est pas particulièrement manuel. Ça ne l'empêche pas d'être très enthousiaste et plein de fierté devant sa coque en contreplaque retournée. Il nous affirme

qu'il ne rencontre pas de grosses difficultés. Si Michel, l'instit débonnaire et sans qualification en est capable, pourquoi pas nous ? Nous cassons notre tirelire et achetons un tas de planches, plusieurs bidons de résine, un plan et malgré le scepticisme narquois de la famille, le premier weekend de décembre, nous nous mettons à l'ouvrage.

Nous fabriquons d'abord les 6 cloisons porteuses et préparons les bordés qui relient les panneaux entre eux. Ce n'est pas un travail excessivement difficile, mais la peur de ne pas bien faire, la maladresse, le manque d'expérience nous rendent nerveux et pas toujours efficaces. Il fait froid. Très froid. Les collages ne tiennent pas. Une assistance technique est prévue au contrat. Un ouvrier arrive pour nous aider à aligner la coque. Il ne trouve pas la maison. Il manque des outils. Les pièces se présentent mal. Je passe 4 jours

sur les dents. Quand il nous quitte, le bateau n'a toujours pas de fond, mais l'ossature existe. Weekend après weekend, nous enfilons la salopette et jouons les charpentiers de marine. On scie, on cloue, on colle. Les différents éléments sont coupés un à un sur mesure. Ça prend du temps, des heures, des milliers d'heures. Il fait toujours aussi froid. Nous avons calfeutré le chantier et acheté un poêle à mazout. Je passe autant de temps à le maintenir en marche qu'à travailler sur le bateau ! Quand arrive le printemps, on sélectionne une journée à peu près sèche pour réaliser la plastification de la coque. Une affaire compliquée, mais on en vient à bout. Les travaux avancent. À l'intérieur, l'évier, le four, la table à carte sont déjà en place. Au cœur de l'été, nous sortons le bateau de son hangar. Nous faisons venir une énorme grue, un camion semi-remorque

et quelques heures plus tard, La Croix du Sud est mis à l'eau en Bretagne.

Quel soulagement de voir notre bateau flotter, ne pas faire une goutte d'eau. Il est magnifique notre petit coureur des mers. À l'ancre dans la rivière, le courant frise le long de sa coque bleu marine flambant neuve. Le grand départ est proche.

À ce stade, la famille veut croire que je vais renoncer à un projet aussi fou. « Rendez-vous compte, affronter les océans avec un petit bateau en bois construit dans le jardin de sa grand-mère, c'est de la folie ! » Je n'écoute pas. Je me bouche les oreilles. Je me suis fixé un objectif. Toute mon énergie est galvanisée pour mener mon projet à bien. J'ai soif de liberté, d'espace, d'aventure, de grand large. J'ai besoin de prouver que je suis capable de réaliser mon projet de traversée atlantique.

Ma détermination est mon moteur, aussi puissant que la peur de ne pas y arriver.

Atlanticos

Chaque année les côtes d’Asturias, de Galice, de la Corogne voient défiler des dizaines, voire des centaines de voiliers de toutes tailles, de tous genres, en route vers le soleil. Les bateaux passent presque tous par-là, poussés par leurs voiles toutes neuves, chevauchant hardiment une mer souvent mauvaise dans ce coin. Armés d’énergie et de quelques connaissances, les équipages, le plus souvent peu expérimentés, filent sur l’eau en quête d’aventure. Illuminés ou résolus, avec quelques économies ou complètement fauchés, ils sont les élus volontaires d’une vie nouvelle, d’une vie nomade au fil de l’eau, au grès des vents.

Les pêcheurs espagnols sont à la fois étonnés et inquiets de voir nos petites embarcations se risquer au large. Ils expriment aussi une certaine admiration devant tant de témérité. Quand ils parlent de nous, ils nous appellent « Atlanticos », ceux qui vont traverser Atlantique. Pour chacun de nous il n'y a pas de plus belle récompense, après le mauvais temps du Golfe de Gascogne, que rejoindre le clan des Atlanticos.

Mue par le besoin d'aventure qui anime les capitaines, la flottille éparpillée ou en rangs serrés défile devant les côtes d'Espagne et du Portugal, avant de foncer sur les Canaris et se lancer dans l'Atlantique.

Les candidats au grand frisson forment une véritable famille. Tous ont connu les épreuves de la construction, les difficultés à quitter le système, le déchirement de laisser

les êtres chers à quai. Une fois arrivés en Espagne, nous sommes entre nous, entre marins d'occasion, entre routards des mers, entre grands rêveurs. Il n'est plus question que des 1000 et une découverte qui nous attendent. On se raconte déjà les premières péripéties vécues en mer depuis le départ.

À côté de nous, « Equinoxio », un solide et joli ketch de 13 m se repose à l'ancre après une dure traversée. Il était encore dehors la veille quand le coup de vent « Irène » 13 soufflait. Le skipper, propriétaire industriel chilien nous raconte qu'en 15 ans de navigation dans les eaux turbulentes des golfes chiliens avec son ami et second Jack, c'est la première fois qu'il a vraiment été inquiet. Et le second d'ajouter : « évidemment, même en luttant voile et moteur, nous étions toujours poussés à la côte ! » Il ne fait pas bon rencontrer des vents de

50 nœuds près des côtes. Tous les deux sont des marins très expérimentés. Je suis très impressionné par leur récit. Nous l'avons échappé belle. 12 heures de retard et nous étions dedans. Nous regardons leur bateau. Bien que très costaud et remarquablement bien construit par de vrais professionnels, il fuit et tous les paquets de biscuits sont à sécher au-dessus du poêle. L'ordinateur tout neuf, chargé de la navigation par satellite a rendu l'âme, le pilote électrique ne fonctionne plus et l'aérien du régulateur d'allure a cassé pour la troisième fois depuis le départ d'Angleterre. Ce bilan désastreux d'un bateau sorti d'un chantier professionnel, nous conforte pour panser les plaies de notre propre bateau et assécher nos fonds. La Croix du Sud n'a pas autant souffert, mais je viens d'aller voir la ferrure d'étrave en inox de 10 mm qui tient l'étai ; elle s'est déformée et a

écrasé le brion d'étrave sur 2 cm. Nous constatons aussi quelques fuites. Elles sont sommairement étanchées à grand renfort de mastic.

5 octobre. Nous décidons de lever l'ancre. Rien faire, malgré tous nos efforts, elle reste coincée. À l'aide du moteur on tire, on pousse, on écaille la peinture du bateau mais rien ne vient. Avec la température ambiante d'hiver, je ne me sens aucune envie de plonger pour aller décrocher l'ancre. Je ne sais d'ailleurs pas si j'en serais capable ? Nous faisons signe à un petit bateau de pêche qui passe à côté de nous. En rigolant, un matelot attrape notre chaîne qu'il enroule sur un tambour latéral normalement réservé à la remontée des filets. Le bateau tire, le moteur gronde, mais... au lieu de voir la chaîne remonter c'est le chalutier qui prend un coup de gîte formidable et manque de chavirer. Du

coup le patron pêcheur sort de la timonerie tout pâle et écarte les bras en signe d'impuissance. En désespoir de cause il décide d'essayer le cabestan d'étrave : moteur à fond, la chaîne est tendue à mort. Quant au bout de quelques secondes, l'ancre décroche, elle remonte à la surface les branches d'un très gros arbre. Nous n'avons aucune chance d'y arriver tout seul ! Nous remercions les pêcheurs à grand renfort de signes de tête et de « muchas gracias ». Notre espagnol est balbutiant. Cette fois le bateau est libre mais ces événements nous ont éprouvés et nous ne sentons plus vraiment prêts à appareiller. Nous décidons de nous amarrer à couple d'Equinoxio pour nous détendre quelques heures. À 7h du soir nous mettons en route au moteur en direction de La Corogne. Très vite, nous sommes sous voile naviguant nonchalamment au gré de

vents variables faibles. Mer belle... À deux heures du matin, la mer devient agitée et le vent s'établit au sud-ouest force 4. Inquiets, nous réduisons la voilure passant directement du grand génois léger au petit foc numéro deux et prenons 2 ris dans la grand-voile. Sage précaution : à 5 16 heures du matin, la mer grossit, le vent atteint force 6. Au petit matin, le vent a encore forci : vent de sud-ouest force 7, la mer est forte. Les vagues confuses et les grains successifs rendent la conduite du bateau difficile. Nous progressons au près sous voilure réduite, la grand-voile ramenée à trois ris. Nathalie note dans le livre de bord : « Je n'ai pas le courage d'aller mettre le tourmentin mais il serait de mise ». Dans cette mer dure, nous ne faisons pas un très bon cap. La Corogne n'est plus loin mais reste hors d'atteinte. 9h du matin : le spectacle est hallucinant. Je n'ai jamais vu

tant de vagues et aussi hautes. Le bateau passe son temps à escalader et dévaler de véritables montagnes liquides. Il faut se rendre à l'évidence. Bien qu'à quelques milles seulement du Cap Prieur, nous n'arriverons jamais à La Corogne dans une telle mer. Demi-tour. Aussitôt, même avec le minimum de toile, le bateau poussé par le vent au lieu de lutter contre lui se met à foncer poursuivi par un grondement d'écume. L'allure de fuite est nettement plus confortable et la vitesse grisante. Les grains se succèdent avec violence, accompagnés de pluies assourdissantes. La visibilité est presque nulle. Dans ces conditions, il nous faut à peine quatre heures pour parcourir le trajet durement gagné pendant toute la nuit. À 1h de l'après-midi, nous mouillons bien à l'abri dans le petit port encombré de Carino.

À côté de nous au mouillage, une petite goélette noire au gréement ancien tire gentiment sur son ancre. Jésus le propriétaire - c'est son nom - arrive très vite dans sa petite annexe à rames et nous invite à prendre l'apéritif. À bord d'Amanita, une grosse lampe à pétrole suspendue au milieu du carré diffuse une jolie lumière vacillante. Au mur sont suspendues des flûtes, des pipes en bois et tout un tas d'autres petits truc. Des tissus indiens recouvrent les couchettes. La petite fille de Jésus, 10 ans, lit dans son coin. Monique, sa femme tricote, un gros chat angora posé sur ces genoux. Jésus tire sur sa pipe les yeux brillants derrière ses petites lunettes rondes. L'atmosphère chaude du carré nous envahit. Nous nous sentons bien dans le ventre de cette jolie goélette. Pendant que dehors le temps maussade persiste, à l'intérieur, nous goutons le rythme doux et

calme de la vie en famille. Le cœur du bateau est là. La vie y ronronne. Le temps est suspendu. Nous goutons pour la première fois au Moscatel. C'est très bon. Sur la table Monique a déposé un plateau de petits piments frits dans l'huile d'olive. « Unos picantes, y otros no » (certains forts, d'autres non). Il s'agit d'un jeu. On ne sait jamais si ces appétissants petits piments grillés, verts ou rouges seront doux ou très forts. La surprise vient des « picantes » qui sont vraiment très forts.

Amanita navigue déjà depuis un an : la côte du Portugal, Madère, les Açores et maintenant l'Espagne. Plus tard Amanita s'en ira au Brésil. Nous sommes étonnés de tout ce temps passé de ce côté de l'Atlantique mais il nous répond que c'est nous « les pressés » qui avons tort de ne pas séjourner davantage aux escales, pour mieux nous imprégner des

coutumes locales et de la mentalité des indigènes. Il a raison notre ami Jésus. Seulement voilà, il y a encore trop peu de temps que nous sommes partis. Nous sommes trop néophytes, trop impatients de filer loin pour écouter ses sages conseils. Pour nous il s'agit de fuir l'hiver et gagner rapidement les Canaries. Nous avons besoin de nous convaincre que nous sommes bien partis, que nous sommes vraiment en route.

Le lendemain, nous reprenons la mer sous un beau soleil. Les voiles rouges d'Amanita parti un peu avant nous tranchent sur l'univers uniformément bleu du ciel et de la mer. Petit vent d'ouest force 2, nous naviguons au près, les conditions sont idéales. Il est difficile de croire qu'exactement au même endroit la veille, la mer était déchaînée quand l'océan aujourd'hui s'étend à perte de vue sans une

ride. Le beau temps a l'air de tenir. Nous décidons de ne pas nous arrêter à la Corogne, mais de continuer plein sud pour nous sortir au plus vite de ce mauvais coin. À sept heures du soir le vent s'est envolé et nous faisons du sur place. Nous démarrons le moteur. À plusieurs reprises nous coupons les gaz pour vérifier si une petite brise ne pourrait pas se faufiler au milieu du calme. À chaque fois notre attente est déçue et le moteur repart, bruyant. 3h du matin, nous sommes à nouveau sous voile, la brise faible de secteur sud a toutes les peines à remplir notre grand génois. La journée s'écoule à une allure de limace. On se rapproche tout doucement du Cap Finistère mais chaque mile est durement gagné d'un bord sur l'autre.

La météo donnée par Saint Nazaire radio ce soir nous inquiète un peu : il est prévu des vents de sud-ouest 20 à 25 nœuds. France

Inter de son côté annonce un avis de grand frais force 7, sud sud-ouest éminent. J'appréhende les heures à venir. En fait, le vent reste faible et nous faisons route tout doucement vers le sud. Le vrai danger vient plutôt de la multitude de cargos qui se précipitent sur le Cap Finistère de toutes les directions à la fois. « Vert sur vert, tout est clair, rouge sur rouge rien ne bouge », l'adage du marin pour éviter les collisions. Moi qui n'ai jamais fait de navigation de nuit au milieu d'autres navires, j'apprends vite. (Je n'ai pas le choix). Je me crève les yeux pour deviner la couleur des feux des bateaux les plus éloignés, je me dévisse la tête pour surveiller à la fois les cargos qui nous rattrapent et ceux qui nous croisent. Nous sommes sur les dents. Vers 1h du matin, alors que le Cap Finistère est franchi, le vent comme prévu forcit. En prévision d'heures

plus sévères, nous réduisons la toile. Résultat le vent se stabilise à 15 nœuds et nous nous trainons ! La nuit avance. Les grains se suivent, chargés de pluie. Les changements de bord se succèdent, les quarts de veille tournent (3h chacun). Nous tirons un long bord vers le large pour en finir avec les cargos vraiment trop nombreux. Du coup le bord de retour n'en finit pas car le vent est tombé à 5 nœuds, toujours accompagné de pluies intermittentes. Triste journée ! Heureusement les dauphins viennent nombreux jouer autour du bateau et nous remontent le moral. 10 heures du matin, on ne voit toujours pas la terre. Vers deux heures de l'après-midi, nous entrons enfin dans la grande baie de Vigo. Quand enfin nous arrivons au tout petit mais très sélect club nautique, nous sommes un peu déçus car il n'y a pas un seul « Atlantico » à qui aller raconter nos aventures.

Le Real Nautico Club a la particularité de se trouver en pleine ville ce qui est bien pratique. Le lendemain de notre arrivée, tout frais douchés, nous partons à la découverte. Il pleut et nous sommes en veste de cirée. Cela n'empêche pas d'apprécier les petites rues du vieux quartier qui montent et descendent les collines sur lesquelles la ville est construite. Balcons en fer forgé aux étages, petits magasins en contrebas, chaussée pavée inégale, usée par le temps, des petites places ravissantes cernées de maisons à arcades, le charme de la ville nous enivre. Le soir les tavernes sombres s'emplissent de monde et de bruit. On y boit, on y mange, on y cause. Le plus surprenant pour nous reste les énormes jambons accrochés au plafond qui attendent d'être achetés ou débités sur place. L'architecture des maisons, l'atmosphère de la ville, l'accent chantant des Espagnols, tout

contribue au dépaysement et nous éprouvons un réel plaisir à nous promener dans les rues malgré la pluie. À bord, la vie est beaucoup moins drôle : des ficelles courent d'un crochet à l'autre formant une véritable toile d'araignée sur lesquelles sont suspendus chaussettes pull-overs chemises etc. Le mauvais temps favorise une humidité constante. Dans le bateau rien ne sèche. Il fait décidemment meilleur en ville.

Dans l'après-midi un nouveau bateau arrive visiblement sans moteur puisque le skipper se déhale à la main le long de la jetée. Nous lui lançons une amarre et lui proposons de s'amarrer à couple. Jacques a les traits tirés, il est fatigué et paraît extrêmement tendu. Nous lui offrons l'hospitalité et le confort de notre bateau beaucoup plus spacieux que le sien et surtout beaucoup plus sec ! Le thé bouillant lui fait du bien. Peu à peu, Jack se

détend. Puis il parle, il raconte. Il a besoin de hurler sa fougue, son envie de se battre, de s'accrocher, de vaincre mais aussi son amertume, celle d'avoir échoué et de devoir renoncer à son rêve. En septembre dernier, dans le petit port de Penzance en Angleterre, ils sont 25 skippers de tout poil à écouter les dernières recommandations du comité organisateur. Bob Salmon insiste. Il est fortement recommandé à tous les concurrents de faire une route à l'ouest, la météo annonçant du mauvais temps et des vents forts sur la Bretagne, le golfe de Gascogne et le Cap Finistère. Mais quand on s'engage dans la Mini-transat, on est d'abord gonflé à bloc et pas toujours attentif aux conseils de prudence. Il s'agit avant tout de gagner, de faire « bourrer la bête ». Jacques, dès le départ, est bien décidé à mener son bateau par la route la plus directe, celle qui frôle le Cap

Finistère. Mauvais temps ou pas, le mat dans l'eau s'il le faut, il passera. Il n'est d'ailleurs pas le seul à faire ce choix. De nombreux autres concurrents ont choisi la même tactique et se précipitent plein sud. Les premières 24h s'écoulent vite. Jack s'emploie comme un forcené à faire « voler » son petit bateau : 6.50 m seulement ! Il sait qu'il marche fort, qu'il est dans les bons. Mais rapidement les choses se gâtent. L'état de la mer empire. Les vents contraires persistent, violents. Le bateau ne progresse plus guère. Ils sont quelques-uns dans leur petit 6.50 m, à tenir tête au mauvais temps. Mais les uns après les autres ils finissent tous par renoncer et se réfugient à La Corogne. Dans ce petit port d'Espagne, ils se retrouvent, trois copains furieux, déçus. Trois gars qui en veulent et qui finalement décident de repartir. « On restera en contact radio ». Mais très vite

la radio se tait. Les batteries s'usent. Les bateaux se perdent. Jacques se retrouve à nouveau seul en mer. Seul, c'est beaucoup dire puisqu'au Cap Finistère, les cargos sont nombreux et s'entrecroisent sans arrêt. Jacques fonce dans le mauvais temps. Il garde toute la toile. C'est sa technique. Malgré l'inconfort, il s'accorde de temps en temps, 10 minutes d'un sommeil profond. Est-ce qu'il dort plus longtemps cette fois-là ? Il n'en sait rien. Il est réveillé en sursaut par un « bang » du tonnerre. « Encore une bonne vague » a-t-il le temps de penser en remontant le col de son ciré, avant que le grondement proche d'un moteur le fasse bondir sur le pont. Devant l'étrave, la masse noire, énorme d'un cargo s'éloigne inconscient de la présence d'un petit bateau dans son sillage. Un coup d'œil suffit à Jacques pour s'assurer que le gréement tient bon. Il plonge à

l'intérieur, met tout sens dessus dessous et vérifie les fonds avec sa lampe de poche. Un longeron est cassé, mais il n'y a pas de voie d'eau. Une vraie chance ! Jacques réalise alors qu'il vient de heurter un cargo. Toute son énergie s'envole. D'un coup, il est vidé, profondément choqué par cet accident. La course cette fois est bien finie. Jacques n'y croit plus, il fait route sur Vigo.

À bord de notre bateau Jacques ressasse sans fin les épreuves de ces derniers jours. Il a téléphoné en France et les nouvelles là-bas ne sont pas bonnes non plus. Le démâtage d'un bateau 1h après le départ. On signale 4 voiliers perdus corps et biens, 1 skipper manque toujours à l'appel. On ne compte plus les abandons. La presse se déchaîne contre la folie une telle course. Quelques jours plus tard, le skipper manquant est retrouvé et Peignant, l'un des favoris de la course, passe

la ligne d'arrivée aux Canaries. Il est passé beaucoup plus à l'ouest, loin des côtes d'Espagne et a rencontré des conditions plus maniables. Aujourd'hui Jacques nous quitte. Son amie est arrivée en voiture hier. Elle vient le chercher. Le bateau reste sur place. Il est à vendre. Une page est tournée, mais Jacques pense déjà à préparer la prochaine mini transat dans 2 ans....

Pendant notre séjour à Vigo, d'autres Atlanticos sont arrivés. Parmi eux le « Léopard », un sloop de 9 m en plastique. Didier et Myriam en ont déjà vu de toutes les couleurs. Eux non plus n'ont pas été épargnés par les mauvaises conditions de septembre. Ils ont quitté Dunkerque leur port d'attache avec du mauvais temps et se sont frayé un chemin jusqu'en Bretagne malgré une météo très sévère. Au raz de Sein, la mer est mauvaise, le vent fort. Une énième vague vient s'écraser

sur le petit bateau qui taille sa route vaille que vaille. Cette fois le choc est plus violent, la vague plus grosse. Myriam n'est plus à bord !
28 Elle pend de l'autre côté de la filière barbotant dans l'eau retenue par son harnais. Elle est rehissée à bord aussitôt, mais l'alerte a été chaude. Tandis que Myriam tremble encore, toute ruisselante, Didier grommelle dans sa barbe, pestant contre ces nanas qui ne font décidément jamais attention. Bang ! Une autre vague formidable éclate. Cette fois c'est Didier qui se retrouve à moitié écrasé contre le balcon arrière. Il est tout penaud. De son propre aveu, il n'aurait pas cru ça possible ! Du coup il prend vraiment conscience de l'ampleur du mauvais temps et se cale soigneusement dans un coin du cockpit en attente de la prochaine amélioration.

Autant de rencontres, autant d'aventures, autant de nouveaux amis Atlanticos.

Après une semaine à l'ancre à Vigo nous reprenons la mer : vent de sud-ouest et pluie. Rien de drôle. Une courte escale à Leixoes, petit port bien encombré, puis nous repartons, cette fois avec une toute petite brise de Nord et du Soleil ! La navigation devient alors tout 29 à fait différente. Le bateau se traîne mais nous nous sommes confortablement installés à lire dans le cockpit et au sec. La nuit est délicieuse et il fait bon rêver le nez dans les étoiles. Pas trop longtemps tout de même, des chalutiers n'en finissent pas de sortir de la nuit. Il faut les garder à l'œil. Plus nous approchons de l'embouchure du Tage plus le nombre de cargos grandit. Ceux-là aussi nous les surveillons de très près. Enfin l'après-midi nous mouillons dans la baie de Cascais à l'entrée du Tage avant de parcourir les 15 miles qui nous séparent de Lisbonne. Lisbonne, merveilleuse escale pleine soleil,

de gens pressés et charmants à l'accent chantant. Lisbonne, ses vieilles rues étroites, ses grandes artères majestueuses, ses cafés aux vitrines pleines de gourmandises, ses chemins piétonniers ravissants, encombrés de pots de fleurs et de plantes vertes. Nous grimpons la colline qui mène jusqu'au château, une forteresse aux murs encore solide. La vue sur la ville est saisissante. Immense étendue de toits de tuiles rouges au bord du Tage, fleuve gigantesque et 30 majestueux. Au bassin de plaisance à deux pas de la célèbre « Torre de Bellême », toutes les nationalités sont représentées. On trouve des bateaux danois, suédois, allemands, anglais, belges, etc. Chaque jour, quelques-uns partent, remplacés aussitôt par de nouveaux arrivants. Quand vient notre tour, nous décidons de faire route à deux bateaux. Nous descendons plein sud le long de la côte

du Portugal. Le soir, nous nous arrêtons dans un petit port ou dans une baie, goûtant un peu plus chaque jour la douceur du pays. Quand nous quittons Lagos, notre dernière escale portugaise, nous sommes tristes d'abandonner derrière nous, ce beau pays au charme si envoûtant.

De Madère à Dakar

Six jours de traversée sans gros problème sinon le manque de vent, nous emmènent à Madère à 500 miles de là. Nous aimons beaucoup Madère. Nous passons de longues journées à nous promener dans la montagne le long des « lavadas », ces canaux d'irrigation interminables construits à flanc de colline. Très sophistiqués avec leurs vannes et leurs barrages, ces canaux permettent une répartition équitable de l'eau dans les nombreux jardins. Pendant notre

séjour, il pleut beaucoup. Malgré ça, nous demeurons sous le charme. L'île est haute, toute en montagne, verte, riche. Les habitants sont très courtois mais ils ont un peu pris l'habitude d'exploiter les flots de touristes qui envahissent régulièrement l'île pendant l'hiver. Si la baie est assez belle, le mouillage lui, est fort inconfortable, très rouleur, parfois acrobatique. Heureusement après avoir explosé une paire un par-battages le long d'une vieille goélette rouillée - qui aurait parait -il, appartenu aux Beatles - nous finissons par dénicher une petite place tout au fond du port où la houle n'entre pas. Il y a bien une minuscule marina mais elle est bondée. On compte jusqu'à huit bateaux à couple ! Nous sommes condamnés à mouiller devant la ville, affreusement malmenés par la houle que rien n'arrête.

250 miles seulement, nous séparent des Iles Canaris, mais le vent de sud-est ne nous rend pas la tâche facile. Au prêt serré, nous gagnons dans le sud sur une mer agitée. Le ciel est couvert et le moral plutôt bas. Il faut compter aussi avec les grains qui nous frappent sans ménagement. Le bateau est malmené par les vagues. Dehors ça mouille, dedans ça cogne. Dans ces moments-là, on donnerait cher pour être confortablement installé auprès d'un bon feu de cheminée sur la terre ferme. Où est donc le soleil des Canaries ? À cinq heures du soir nous apercevons la terre ; une ile haute et majestueuse. La nuit tombe. Les quelques lumières qu'on aperçoit ne correspondent à rien sur la carte. Nous louvoyons toute la nuit au large puisque nous n'identifions aucun phare connu. Au petit matin, nous découvrons une autre ile à bâbord. Nous

sommes sans doute entre Tenerife et Grande Canarie. Mais quel terrain perdu pendant la nuit ! Nous n'en finissons pas de nous rapprocher. En plus le vent mollit. Depuis des heures, Nathalie cherche à faire correspondre la carte et le paysage sans y parvenir. Soudain tout s'éclaire : nous ne sommes pas devant l'île de Tenerife, mais devant l'île de la Palma. Nous ne sommes pas très fiers de notre erreur. Ça promet pour la traversée Atlantique ! En fin de soirée, nous mouillons à l'abri des jetés du petit port de Santa Cruz. Nous nous remettons en route le lendemain vers midi. Que ces îles sont éloignées l'une de l'autre ! Il nous faut des heures pour contourner Tenerife. Nous rions de notre erreur de navigation. Il suffit d'être venu une fois ici pour identifier Tenerife au premier coup d'œil. L'île de ce côté est envahie par les gratte-ciels et la nuit les lumières de Pueri La

Cruz sont presque éblouissantes. Le lendemain nous retrouvons de nombreux voiliers regroupés le long grand quai loin de la ville. (15 minutes en bus).

À Tenerife, les touristes sont partout et l'infrastructure hôtelière très développée n'embellit pas le front de mer, mais l'intérieur de l'île renferme des paysages d'une richesse insoupçonnée. Des plantations envahissantes de tomates, de bananes, de fleurs s'étalent à flanc de colline. On traverse ensuite, une forêt d'altitude dense et rafraîchissante, suivi d'un paysage aride et lunaire au-delà de 1000 m. Enfin, on trouve le sommet du Teide et ses neiges éternelles, culminant à 3718 m. Les autres îles Canaries sont parait-il très jolies aussi et Lanzarote époustouflante par ses contrastes. Dommage que toutes ces îles soient si éloignées les unes des autres. Il faudrait pouvoir passer une pleine saison

dans l'archipel des Iles Canaris pour avoir une chance de les visiter toutes.

Le 11 décembre à 10 heures du matin nous quittons Santa Cruz de Tenerife, direction l'Afrique. Une toute petite brise de rien du tout, nous pousse heureusement dans la bonne direction. Vers midi, le vent se lève. Le Lendemain à l'heure de la méridienne, nous découvrons avec joie notre position... Pour la première fois depuis notre départ de France, nous avons franchi la barre des 100 miles par jour et même brillamment puisque que le loch affiche 138 miles et le sextant nous situe à 152 miles de Tenerife. Enfin, nous rejoignons le groupe des écrivains navigateurs qui parlent tous de 120, 130 miles par jour. Il faut dire que c'est pratiquement la première fois depuis le départ, que nous naviguons au portant, poussé par le vent et non pas aux près serré à lutter contre. Pendant six jours nous

descendons à toute allure, poussés par un bon vent de nord-est. Ce n'est que le dernier jour que le vent vire au sud-est avant de nous abandonner complètement devant la côte d'Afrique. Au moteur, nous nous présentons devant la barre du fleuve Sénégal qui mène à Saint-Louis, ancienne capitale du Sénégal. L'eau couleur café au lait reste parfaitement opaque, même pour moi qui suis perché dans 36 les barres de flèches. Fortement balancé par la houle, je m'accroche à mon poste d'observation pour guider Nathalie restée à la barre. J'essaie d'apprécier l'endroit où les vagues déferlent le moins pour trouver la passe. Le sondeur indique tout juste 2 mètres d'eau sous la quille et je ne vois rien. La chance aidant, nous franchissons la barre et nous retrouvons au calme dans le fleuve. À ce moment un grand noir en robe blanche arrive en pirogue et se présente comme le pilote

chargé d'aider les bateaux à franchir la barre. Il nous reproche sévèrement d'avoir franchi la passe sans lui. Bon d'accord, c'était un peu osé, mais qui aurait cru qu'un pilote se déplacerait pour un petit voilier comme le nôtre ? Notre pilote monte à bord pour les quelques miles qui nous séparent de Saint Louis. Le fleuve Sénégal jusqu'à Saint-Louis longe la mer, séparé d'elle par une langue de sable large de quelques centaines de mètres. Le long du fleuve, de grands échassiers pêchent majestueux et fragiles. C'est la première fois que nous venons en Afrique.

Au petit port construit il y a peu de temps à 2 km en aval de la ville, nous sommes 3 voiliers français. Il reste encore plein de places mais apparemment, il est déjà rare que nous soyons aussi nombreux. Port Saint-Louis reste en à l'écart des routes fréquentées. Nous déambulons à pied ou en

carriole à cheval à travers les faubourgs pittoresque et animés de Saint-Louis. Nous sommes ahuris, curieux, enchantés par ce premier contact avec l'Afrique Noire. Les hommes et les femmes sont pour la plupart grands. Tous ont une allure très digne, le port de tête hautain. Les femmes portent le « boubou », sorte de toge chamarrée drapée autour d'elle. Les hommes eux portent une robe blanche ou sombre. De la ville elle-même émane une atmosphère très particulière. Saint-Louis est l'ancienne capitale. Beaucoup de grands bâtiments de style colonial qui autrefois en imposaient sont aujourd'hui à l'abandon et se dégradent. La grande avenue de Saint-Louis, large et bordée de grands arbres resplendissants ressemble maintenant à une rue fantôme. La vie est retournée du côté des ruelles, du côté du marché, du côté des souks et même sur la

plage. À la tombée de la nuit, à l'heure où les pêcheurs rentrent sur leurs immenses canots peints de toutes les couleurs, la plage est noire de monde. L'ancienne capitale est bien morte, Saint Louis est redevenue un village. A ses portes, on trouve la brousse, la savane, les oiseaux et les animaux sauvages.

Le 23 décembre nous larguons les amarres car nous avons décidé de passer Noël à Dakar. Notre pilote est à bord, très fier. Au bout du fleuve, un véritable mascaret bloque la sortie. Heureusement le pilote est allé sonder et baliser le chenal auparavant. Des bouées mouillées délimitent le passage le plus profond. Nous fonçons tête baissé droit dans les vagues. Nous sommes trempés et franchement impressionnés. Le passage ne dure qu'une minute, mais sans pilote nous n'aurions jamais osé sortir. Un canot à moteur vient rechercher notre guide et nous

nous retrouvons seuls, en route pour le cap Vert qui garde la grande baie de Dakar. Navigation sans problème. Le phare est puissant et les dangers bien indiqués sur la carte.

Dakar, grande ville moderne n'a rien de pittoresque et offre peu d'intérêt. Dans la baie à 2 ou 3 miles de là, la petite île de Gorée est ravissante et très agréable à visiter, même si le souvenir lugubre des milliers d'esclaves enchaînés et loqueteux prêts à embarquer pour le Nouveau Monde hante encore l'île. La maison des esclaves est aujourd'hui un musée, mais autrefois, l'endroit servait à la fois de prison et de gare de triage du trafic d'esclaves. Les bâtiments gardent l'empreinte de ces temps atroces où bon nombre de navires français venaient charger leur cargaison humaine. Un lourd sentiment de culpabilité vous envahit à la lecture de la

longue liste des navires nantais qui firent ce trafic. Les tristes scores d'esclaves embarqués, morts en route ou vendus de l'autre côté de l'Atlantique font froid dans le dos. Aujourd'hui, Gorée sert de lieu de promenade, de lieu de vacances. Entre les maisons locales bien entretenues et les sites historiques classés, Gorée offre 40 aujourd'hui un havre de calme, loin de l'agitation et du bruit de la ville.

La baie de Dakar abrite beaucoup de bateaux, certainement une bonne centaine dont la moitié d'Atlanticos. Les uns partent aux îles du Cap-Vert, d'autres sont prêts à filer sur le Brésil, un bon nombre de bateaux descendent plus sud vers la Gambie, le fleuve Casamance, voire la Côte d'Ivoire. On nous a beaucoup parlé de la Casamance. C'est là que nous décidons d'aller : 125 miles à courir « au portant » qui commencent par la pêche

d'une bonite de 10 kg à peine sortis de la baie. L'embouchure de la Casamance est relativement calme et nous repérons facilement les balises qui tracent un chenal étroit entre deux rangées de déferlantes. Au moteur, nous remontons jusqu'à Lille Caravane qui marque le début du fleuve proprement dit.

Nous restons 10 jours en Casamance, ultime escale avant la traversée atlantique

En un Mot Comme en Cent

L'appel du large © Antoine Daguet 2018

www.antoinedaguet.fr