

L'appel du large

Au fil des escales / 3

Antoine Daguët



En un Mot comme en Cent

www.centmots.fr

Après une traversée de l'Atlantique, mouvementée et éprouvante, nous avons profité de notre escale à Grenade pour réparer le bateau et nous reposer. Nous avons découvert ici, l'esprit joyeux et un peu déjanté des insulaires qui swingent du matin au soir sur les rythmes de Bob Marley. La conduite locale est elle aussi un peu délirante. Nous avons pu l'expérimenter, entassés à 21 dans un taxi minibus prévu pour 10 à 12 personnes. Le chauffeur avait le look rasta, le sourire fendu jusqu'aux oreilles et une dextérité remarquable à enchaîner les virages à toute vitesse en balançant le bus d'un coté à l'autre de la route. Le tout au rythme chaloupé d'un reggae à 200 décibels dans les oreilles. Expérience unique. Je recommande !

Les îles

Prickly bay. Le moment est venu de lever l'ancre et nous remettre en route. Au programme, la remontée des îles des Antilles jusqu'à la Guadeloupe, les îles vierges et l'archipel des Bahamas. La navigation d'îles en île est facile. L'alizé, vent d'est constant et le plus souvent modéré, nous tire à une allure confortable dans la bonne direction. Les mouillages sont situés sous le vent, à l'abri de l'île. Nous ne sommes jamais venus de ce côté de l'Atlantique. Tout est nouveau pour nous. L'ambiance chamarrée des marchés aux fruits, aux fleurs, aux épices nous entraîne dans un tourbillon de couleurs, de saveurs et d'odeurs tout-à-fait dépaysant. Les femmes ont la peau cuivrées, portent chemisier blanc à volants et foulard madras noué sur la tête. L'accent est chantant, la bonne humeur de rigueur. Bienvenue aux Antilles.

Pendant plusieurs jours, nous faisons des sauts de puce d'une île à l'autre : Cariacou, Bequia, Moustique. La liste est longue. Les mouillages sont le plus souvent enchanteurs. Chaque fois que l'ancre descend dans l'eau transparente d'une baie, c'est souvent à proximité d'un bateau ami. Depuis que nous sommes arrivés il y a une quinzaine de jours, nous avons fait la connaissance de nombreux autres « Atlanticos », qui comme nous, ont choisi d'abandonner une vie confortable et bien réglée pour tenter l'aventure. L'habitude est de s'appeler par le nom du bateau plutôt que par le nom de famille. Il y a « Loustic » de Caen, « Bilbo » de Nantes, « Zarouk », « Vadrouil », « Roy d'O », Nathol ». . . Nous formons une grande communauté, très solidaire, bon enfant et toujours gaie, voire bruyante après plusieurs « Ti-punch ! » (Un peu de citron vert, un doigt de sucre de canne et une bonne dose de rhum).

En arrivant dans les Antilles françaises, la Martinique, nous nous mettons (enfin !) en règle. Je suppose que ça nécessite un brin d'explications :

Chez nos voisins anglais, grands navigateurs, l'administration a pour habitude d'émettre des recommandations aux plaisanciers avant le départ, en leur indiquant le matériel à emporter pour une navigation au long cours. En France où l'important c'est la loi et uniquement la loi qui compte, le législateur a rédigé un texte à rallonge et créé 6 catégories distinctes. La sixième catégorie concerne plutôt les engins de plage, puisque « le navire ne s'éloigne pas plus de 02 milles (300m) d'un abri. » tandis que la deuxième catégorie permet de s'éloigner jusqu'à 200 miles des côtes. Il faudrait donc répondre aux critères de la première catégorie pour traverser l'Atlantique. Seulement voilà, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance a décrété que la première catégorie serait

réservée aux bateaux de plus de 10 mètres, et tant pis pour les petits, les sans grades qui n'auront pas les moyens d'acquérir une unité importante, le plus souvent totalement inaccessible à une petite bourse. Pour pallier à cette discrimination administrative arbitraire, la commission a émis la possibilité pour chacun d'entre nous de faire une demande écrite de dérogation sur la base d'une grande expérience marine et d'un bon bateau.

Avant de larguer les amarres et quitter les côtes françaises, nous avons rédigé une belle lettre à l'administration, mettant en avant notre « grande expérience » et la qualité de notre bateau. La réponse tardant à venir, nous avons quand même mis les voiles, en route vers le nouveau monde. C'est donc avec beaucoup de plaisir et pas mal d'ironie que nous avons ouvert à Fort de France, le courrier officiel nous autorisant à traverser l'Atlantique.

Les Antilles françaises tiennent une place à part dans l'archipel. Départements français à part entière, largement soutenues par la Métropole, la Martinique et la Guadeloupe font figures d'îles riches comparées à leurs voisines. A Saint Vincent ou à la Dominique, la misère est visible dans la rue. Tout n'est pas rose pour autant dans les départements français. A la Martinique, l'héritage colonial et les rancœurs qui l'accompagnent sont encore bien vivaces. Par ailleurs, le fossé grandit entre une société vieillissante et embourgeoisée et une jeunesse réclamant un changement social. Le chômage caracole autour de 20% dans un pays où 45 % de la population a moins de 30 ans. Les jeunes sont contraints de quitter leur île et d'aller chercher un job en métropole. Vivant à bord, nous ne sommes peu confrontés aux réalités sociales. Dans la rue, nous côtoyons une population plurielle et métissée ; issue des occupants

successifs : Indiens caraïbes, Européens, Africains, Indiens, Moyen-orientaux et Asiatiques. Au fil des jours, nous passons de baie en baie, toujours sous l'œil du mont Pelé culminant à 1397 m.

Vues du ciel, il paraît que les îles de Guadeloupe ont l'allure d'un papillon ? Pour nous qui arrivons de la mer, l'île apparaît comme coupée en deux. Nous atterrissons à Pointe à Pitre, à la jonction entre Grande et Basse Terre. Si Grande Terre est connue pour ses lagons turquoise, Basse Terre est d'avantage tournée vers la rando avec le volcan de la Soufrière culminant à 1467 mètres. Nous passons plusieurs semaines en Guadeloupe, profitant d'une nature exubérante, de baies accueillantes et d'une gastronomie locale exotique et souvent épissée. Le matété de crabe est une sorte de ragoût au goût relevé : les crabes sont préalablement nourris aux piments !

Avec les cristophines accommodées comme des légumes, en gratin, on peut manger du poulet boucané, mariné avant d'être fumé ou du colombo de poulet, longuement macéré avant cuisson Estomacs fragiles, s'abstenir !

Nous arrivons à. Antigua au moment de « Antigua Sailing Week ». Nous ne le savons pas encore, mais il s'agit d'un des événements nautiques les plus courus par les marins passionnés de course. Cette semaine de course d'abord créée dans un esprit festif, est devenue maintenant une semaine de pure compétition. Nous nous faisons rattraper, puis doubler par une flottille de bateaux ultra rapides. Remontant beaucoup moins bien au vent que ces formules 1 de la mer ; nous ne savons pas trop quoi faire pour laisser passer la meute. Au port, nous sommes ahuris par le nombre de voiliers au mouillage. Il faut pratiquement lâcher l'ancre au cul du bateau précédent pour se faire une petite place. Pourvu que le vent, ne tombe pas pendant la nuit, sinon, ce sera le carambolage assuré.

Le 6 mai, un fort coup de vent de sud, surprend tout le monde dans la Grande baie de Saint Martin, provoquant panique et carambolage de bateaux dérapant sur leur ancrés. Nous passons la moitié de la nuit debout à surveiller si l'ancre tient bien. A 3h du matin, nous décidons d'abandonner notre ancre au fond de l'eau (impossible à relever) et nous échappons au moteur, chevauchant d'énormes vagues provoquées par la remontée des fonds. Une fois au large, nous naviguons sur une mer plus maniable et à 7h du matin, nous retrouvons le calme dans la baie du Colombier à Saint Barth, située à quelques encablures.

Difficile d'imaginer deux îles si proches et si différentes. Gustavia, la capitale de St Barth, construite autour du port, garde un caractère pittoresque. Il faut aller à l'anse des Cayes pour trouver la plage, le surf et les maisons de luxe. A Saint Martin, l'île voisine, ce n'est pas du tout la même ambiance. L'île est partagée en deux. Une partie appartient aux Pays Bas,

l'autre à la France. Coté néerlandais, il ne fait pas bon se promener la nuit dans les rues de la capitale Phillipsburg. Les rues du front de mer sont entièrement occupées par des magasins de luxe, Cartier, Dior, Vuitton et j'en passe. Le jour, les paquebots se succèdent, débarquant des milliers de riches Américains bedonnant, en bermudas, prêt à faire du shopping dans ce paradis fiscal. Mais, Il suffit de prendre la première rue adjacente pour découvrir immédiatement derrière cette vitrine du luxe, des maisons délabrées et une misère choquante. Pas surprenant que les habitants chassés, exilés le jour, se réapproprient la ville le soir. Nous regagnons le bord avec une franche impression de malaise.

Les Iles Vierges américaines nous réservent une très bonne surprise. Les îles sont boisées et verdoyantes, les baies profondes et la mer bleue turquoise. Une fois les déclarations de douane remplies, - et oui, nous sommes en Amérique !, nous allons mouiller dans Dead

Man's Bay, la baie du mort ! Comme nom, il y a mieux, mais il s'agit d'un endroit magnifique où pas mal de bateaux paressent déjà au mouillage. Curieusement, tous sont ancrés très loin de la plage. Comme nous avons un petit bateau, peu de tirant d'eau et sommes plus forts que les autres, nous doublons tout le monde pour nous rapprocher au maximum de de la plage dorée qui nous fait de l'œil. En un instant, nous nous retrouvons dans un nuage dense de moustiques. Nous nous foutons furieusement des claques, sur le front, le ventre, les mollets. Il ne s'est pas passé 5 secondes que chacun à bord jure et sautille d'un pied sur l'autre. On vire sur place, poursuivis par cette meute assoiffée de sang. Nous repassons penauds à côté des plaisanciers hilares. Nous déposons notre ancre, loin, très loin dans la baie de l'homme mort !

Après 15 jours de cabotage confortable au milieu des Iles Vierges, nous remettons en route, destination les Bahamas !

Il nous faut 5 jours pour rejoindre Great Inagua. Peu de vent, très chaud Heureusement, nous avons fait l'acquisition d'un taud, - comprenez une sorte de parasol accroché aux haubans. L'ombre est délicieuse et la température de la cabine moins étouffante. La nuit, le journal de bord indique : « Ciel très clair, complètement dégagé, toute petite brise, pleine lune ! ». Que du bonheur ! Le parcours est semé d'embuches. Beaucoup de rochers et de hauts fonds. La navigation nécessite un peu d'attention. Les îles sont si basses qu'on ne les distingue qu'à quelques centaines de mètres. Heureusement qu'il y a des phares pour se repérer, même si certains sont à peine visibles tellement ils sont faibles Grosse animation dans Mathew Town road, c'est jour d'élection. Klaxons toute la nuit, nous n'avons pas fermé l'œil ! Au petit matin, on reprend la mer. Nous mouillons 24h plus tard dans une jolie baie à Crooked Island. Profondeur 2m. L'eau est extraordinairement transparente. On voit les coquillages se déplacer sur le fond en laissant des traces dans

le sable derrière eux. On voit aussi un gros barracuda aux dents fines et aiguisées tourner autour du bateau. J'hésite à me mettre à l'eau. Le barracuda n'est pas farouche, plutôt curieux, mais je n'en mène pas large et ne m'éloigne pas.

Après une nuit courte en compagnie de moustiques gourmands, nous remontons le mouillage. Il est 5h du matin. Il fait encore nuit mais la lune veille. L'eau sans une ride est toujours aussi transparente. On voit le fond de l'eau comme en plein jour. Magnifique ! En fin de journée, après avoir contourné les récifs à fleur d'eau, nous jetons l'ancre devant Port Nelson. Plusieurs autres bateaux au mouillage. Nous allons vite nous faire de nouveaux amis. Deux jours plus tard, nous suivons « Northern Pine » à Conception Island, eau couleur émeraude, puis à Stocking Island, non loin de George Town, la grande ville où nous irons demain faire des courses et récupérer le courrier. Comme nous nous déplaçons beaucoup, nous choisissons longtemps à l'avance, les villes où nous avons l'intention de faire escale C'est là que nous

nous faisons envoyer le courrier en poste restante. Aujourd'hui, c'est George Town, aux Bahamas. Les îles des Bahamas forment un terrain de jeu formidable pour les amoureux de la mer. On navigue dans une eau cristalline, le fond défile à quelques centimètres seulement sous la quille. Les mouillages sont nombreux, souvent bien abrités. Ce matin nous sommes partis un quart d'heure avant « Northern Pine », mais il connaît le coin et gagne du terrain en ne respectant pas le canal balisé. Histoire de ne pas se faire rattraper, on envoie le booster, deux grandes ailes aux couleurs bleues dégradées du plus bel effet. Northern Pine ne l'entend pas de cette oreille et sort son génaker pour profiter de la toute petite brise. Et ça marche. C'est une course entre deux escargots, mais il nous remonte et nous double. Le vent tourne. Northern Pine affale son génaker, nous plions le booster et hissons la grand-voile. En tirant un bord près de la terre, nous comblons presque tout notre retard. Presque... Il y a beaucoup de courant contraire dans la passe, nous mouillons à

l'abri dans Galliot Cay... après Northern Pine ! Fiers de leur victoire, Steve et Frances nous invitent à bord pour partager une pizza et un far aux pruneaux. Le lendemain, nouvelle navigation en tandem de quelques heures entre deux îles. Il fait chaud. Steve a sorti un grand parapluie pour s'abriter du soleil ! Nous avons profité des eaux chaudes et parfaitement claires pour nettoyer un peu la coque couverte de bernacles. Du coup, le bateau va un peu plus vite ! Ce soir c'est tarte à la banane. Frances adore cuisiner. Dans la nuit, quand le courant s'inverse, le bateau pivote et roule bord sur bord. Nous passons une nuit exécration et décanillons de bonne heure.

Nos navigations journalières se passent le plus souvent sans histoire, pourtant ce jour-là, en route pour Rose Island, nous nous faisons un peu peur ! La présence d'un banc de sable et des têtes de corail ici et là nous contraignent à une vigilance accrue. C'est le moment que choisit un gros nuage pour nous déverser son trop plein. Pluie battante, visibilité nulle.

Comme souvent un vent fort se lève au même moment. On affale la voile d'avant pour réduire la vitesse. Nous sommes tendus. Faire un atterrissage sur une île inconnue dans ces conditions ne nous dit rien qui vaille. On met en route le moteur, histoire d'être plus manœuvrant. On entre au pas, vers le fond de la baie et on se plante. Il n'y a pas de fond. Demi-tour, nous sommes contraints de mouiller un peu à l'entrée de la baie, un endroit beaucoup moins bien abrité. On mouille deux ancres et laissons le moteur embrayé un moment pour s'assurer que le mouillage tient bien, car le vent porte à la côte. Mais nous ne nous sentons pas en sécurité. Une heure plus tard, nous nous remettons en route pour une navigation de nuit jusqu' à la prochaine île. Le lendemain matin, vers 10h, nous mouillons dans Little Harbour. Il fait déjà très chaud.

A minuit, le vent se lève d'un coup, tourne dans tous les sens, - le bateau aussi - puis le vent du nord se déchaîne. Le bateau pivote, notre ancre dérape et nous atterrissons sur la

plage. Tout nu, sous la pluie battante, j'essaie de rentrer le taud de soleil qui agit comme une voile et nous pousse de plus en plus sur la plage. Nathalie apparait à son tour. Elle m'envoie me rhabiller parce qu'il fait froid.

On tente plusieurs essais pour se sortir de là, mais la marée est descendante depuis une heure, Il va falloir attendre. Le bateau est couché sur le flan. On se cale chacun dans une bannette pour dormir dans une position plutôt acrobatique. Au petit matin, le vent est tombé, il bruine gentiment, comme en Bretagne. Nathalie a profité que le bateau soit couché pour nettoyer un peu la coque. Le bateau est sens dessus dessous et invivable. Heureusement, Patanne, un bateau voisin, nous invite à prendre le petit déjeuner chez eux. Depuis la première heure ce matin, à marée basse, nous sommes allés positionner des ancres aussi loin que possible pour nous sortir de là. Un quart d'heure avant la pleine mer, nous hâtons sur nos ancres et sortons de ce mauvais pas. Deux fois 40 mètres de

mouillage empilés sur le pont. Il me faut pas mal de temps pour remettre de l'ordre.

A Marsh Harbour, nous retrouvons Northern Pine et nos diners gourmands : Diner crêpes chez nous, diner lambis chez eux.

En route pour l'Amérique

On part de l'île de Man of War au moteur. Le vent est absent et la chaleur accablante. Après 4h de moteur, on est content de retrouver le calme et le vrombissement du petit clapot contre la coque. Tout petit souffle, mais nuit agréable. Le lendemain, le vent se lève dans l'après-midi et la mer devient agitée. Les grains se succèdent alternant bourrasques de vent et accalmies. Le coin est connu pour ça. L'allure instable ne plait guère à mon estomac. Me voilà de nouveau avec le mal de mer. La poisse ! Quand le vent mollit trop, on redémarre le moteur pour une heure ou deux, histoire d'avancer un peu. Purée sans œuf ce soir. On s'est encore fait refiler un œuf pourri aux Bahamas. Berk ! Ce soir, coucher de soleil exceptionnel et une lune qui éclaire comme en plein jour. On scrute l'horizon à la recherche du phare qui signale un haut fond dangereux « The frying pan », la poêle à frire. Voilà qui en dit long sur le danger. Enfin, on

l'aperçoit par tribord. Le vent est nul. Encore quelques miles à parcourir au moteur sur mer plate avant de mettre le cap sur Beaufort, grande ville côtière de la Caroline du Nord. Alors que nous approchons, le vent forcit, force 7, rendant la mer agitée générant un clapot fort. Même avec la grand-voile seule réduite à 2 ris, nous avançons encore très vite ! Une fois à l'intérieur de la baie, nous réfléchissons à l'endroit où jeter l'ancre quand une corne de brume claironne à notre attention. C'est « Chough », un voilier anglais que nous avons rencontré il y a plusieurs semaines. Ils montent à bord pour nous aider à affourcher, c'est-à-dire poser une deuxième ancre pour affronter la renverse au changement de marée. Le vent hurle toujours dans le gréement. Inquiets, nous surveillons le mouillage et dormons mal. Le lendemain, nous trouvons un endroit sûr pour mouiller et passons 8 jours dans ce très joli coin de Caroline du Nord. Les maisons blanches à clins en bois sont celles que l'on voit dans le film, Autant en emporte le vent ». Nous sommes bien en Amérique ! Nous aimons

beaucoup les grosses maisons coloniales et les grands arbres qui les entourent. Un petit parfum d'exotisme romantique.

Nous reprenons la mer en route pour le Maine, l'état frontière avec le Canada. Une chevauchée de 8 jours à une vitesse d'escargot. Très peu de vent. La nuit, on suit le sillage phosphorescent des dauphins qui font les fous autour du bateau. Leur souffle est clairement audible dans la nuit silencieuse. Plus au nord, nous sommes entourés de lumières. Ce sont des bateaux. Le navire de droite a disparu très vite, mais le cargo de gauche nous double, un peu trop près à mon goût. La nuit suivante, c'est aux chalutiers que nous avons à faire. Ils vont et viennent, toujours imprévisibles. A peine passé avons-nous passé un de ces bateaux qu'il vire et revient vers nous. Nous allumons notre projecteur pour rappeler à tous que nous sommes là, moins rapides et moins manœuvrant qu'eux. On est heureux quand les premières lueurs du jour apparaissent et que les feux de route des bateaux s'éteignent

l'un après l'autre. Il fait beau, chaud mais brumeux. En milieu d'après-midi, le battement régulier d'un moteur me fait lever le nez de ma lecture. Quelques minutes plus tard, un énorme tanker sort de la brume et passe à toute allure à un mile et demie derrière nous. EN 5 minutes, il a complètement disparu ! L'air devient nettement plus frais. La brume s'abat sur nous. La visibilité tombe quelquefois à 5m. Je m'installe assis sur le balcon avant pour essayer de percer la brume et lancer l'alerte s'il y a un danger devant. Dans ces conditions, nous renonçons à poursuivre jusqu'à Newport où nous risquons d'arriver la nuit tombée. Nous jetons l'ancre dans le vieux port de Black Island.

Après avoir remonté péniblement les 3 ancres qui garantissaient notre sécurité dans la baie, on quitte le port au moteur. Nous sommes accueillis par un vent de nord en plein dans le nez. Il faut tirer des bords. Un peu plus tard, il mollit. Nos voiles pendent lamentablement et claquent avec la houle. Nuageux, froid, quel sale temps ! Nous ne sommes qu'à 3 miles de

la bouée de Brenton Reef mais le vent est totalement tombé. Nous finissons au moteur et mouillons dans le noir à Newport. Nous sommes secoués par les bateaux à moteur qui passent à toute allure et bouffés par les moustiques, mais néanmoins heureux d'être arrivés.

Newport –Rhode Island est la Mecque de la voile. Elle abrite la célèbre course de l'Amérique. On y voit de magnifiques voiliers. Le container atelier du Défi français est là. L'équipage reconnaissable à son polo bleu au nom du bateau, s'entraîne tous les jours. A terre, la visite nous réserve aussi des surprises. Le long de la côte s'égrènent de célèbres « Mansions », comprenez, maisons de maître d'un luxe incroyable. Construites entre 1748 et 1902, - ce qui est extrêmement vieux en Amérique -, ces demeures sont directement inspirées de l'architecture européenne. En 1748, le gouverneur de l'état de Rhode Island fait construire la Hunter House, dans un style colonial. En 1839, c'est

Kingscote, un cottage Victorien qui sort de terre. Un peu plus loin, Château sur Mer est un autre exemple de l'extravagance de l'architecture Victorienne commandée par un riche Américain ayant fait fortune en Chine. Toujours sur Bellevue Avenue, le même architecte Morris Hunt construit en 1892 la « Marble House » - la maison de marbre - pour le compte de la famille Vanderbilt. On pourrait se croire à Versailles ! 3 ans plus tard, toujours pour les Vanderbilt, Morris Hunt construit un immense palace dans le style Italien du XVIème siècle. Construit face à l'océan, il servira de terrain de jeu pour les enfants Vanderbilt. En 1901, c'est au tour d'un magnat du charbon de se faire construire une résidence d'été sur Bellevue Avenue. Les Elms, - les Ormes-, est directement inspiré du Château d'Asnières près de Paris. En 1902, c'est le Grand Trianon, qui sert de modèle à la construction de Rosecliff. Toutes les grandes fortunes américaines ont un pied à terre à Newport ou Nantucket, l'île chic juste à côté. C'est là que John Kennedy a passé sa jeunesse... A côté de cet étalage de richesse,

on trouve aussi de modestes artisan-charpentiers qui fabriquent avec amour, de merveilleuses embarcations à clins en bois. C'est ça l'Amérique. Un grand écart permanent entre réussite voyante et débauche d'argent et traditions et savoir-faire.

8 jours plus tard, nous nous remettons en route. Nous franchissons le canal qui nous évite de faire le tour de Cap Cod et filons plein nord vers Portland. Mais c'est sans compter sur le brouillard, l'absence de vent et les centaines de casiers à homards à éviter. Zigzaguer dans le brouillard, avec une visibilité à couper au couteau se révèle très stressant. Nous nous époumonons régulièrement dans la corne de brume, la bien nommée, mais nous ne sommes pas les seuls et le brouillard ne permet pas vraiment de deviner d'où vient le danger. La brume se lève une seconde et nous fait apercevoir un bateau à moteur et un voilier qui croisent notre route à quelques encablures. Nous en avons le souffle coupé. Les bouées d'entrée de chenal

hurlent aussi, un peu comme des loups. On se dirige à l'oreille et finissons par mouiller dans le petit port de Cap Purpoise pour nous reposer. Nous arrivons deux jours plus tard à Portland sous la pluie. Le temps de faire le plein d'eau, de foncer poste restante chercher le courrier, et nous allons mouiller loin de la ville, dans un coin plus calme.

Pendant près d'un mois, nous faisons du cabotage le long des jolies côtes découpées de l'état du Maine. Les baies sont profondes, verdoyantes. L'eau est froide, nous sommes déjà très au nord. C'est le royaume des otaries qui se font chauffer au soleil, sur les rochers isolés. C'est aussi et toujours, le pays du brouillard et de l'absence de vent l'été. Je me démène et m'énerve pas mal à essayer de faire marcher le bateau dans ces conditions. Je jure aussi fort que le capitaine Haddock, mais utilise un vocabulaire moins imagé. Depuis, plusieurs semaines, le refroidissement moteur est en carafe. Entre courants contraires et vent absent, la navigation est éprouvante. L'équipage est souvent à cran. Nous avons

pris l'habitude de tout faire à la voile. Nous pilotons notre bateau au millimètre, comme un dériveur léger. En chemin, on ramasse des framboises sauvages, des myrtilles. Résultat : 9 pots de confiture, et plus encore le lendemain.

Après 17 jours de navigation éprouvante, nous arrivons enfin à Bath, l'entrée de la Kennebec River, très belle rivière que nous remontons en tirant des bords. Notre périple nord s'arrête là. Nous redescendons sur Newport où on s'offre 8 jours de farniente. Nous restons une quinzaine de jours supplémentaires dans le coin à explorer les baies et les îles. Nous sommes sous le charme des paysages arborés, verdoyants des baies. Les maisons croquignolées en bois de Martha's Vineyard viennent ajouter une note de fantaisie dans ce paysage serein mais quand même bien humide !

Prochaine étape, New-York ! Je vous fais grâce de la descente, de la navigation le long

de Long Island au milieu des lumières de la ville, ce qui compte c'est New York. The Big Apple, la « grosse pomme » aux 7 millions d'habitants Sur notre coquille de noix, nous traversons l'immense baie de New York. La statue de la Liberté se dresse fièrement, sa torche à bout de bras. Nous trouvons refuge le long du bateau « Annie's song » dans Great Kill Harbor sur Staten Island. Au petit matin, nous achetons un aller –retour en ferry jusqu'à Manhattan. Vivant chichement sur un budget de 100 dollars par mois, il n'est pas question de métro, de bus ou de taxi, alors nous marchons, marchons, marchons le nez en l'air. Nous remontons Broadway, la 5^{ième} avenue, passons Central Park. Peu habitués à la ville, nous sommes un peu étourdis par le bruit, la circulation, le monde dans les rues. Quand enfin, nous nous décidons à faire demi-tour, nous sommes loin de l'embarcadère et déjà bien fatigués. Le retour est long ! Très long.

Nous remettons en route le lendemain pour rejoindre la grande baie de la Delaware à une

centaine de kilomètres au sud de New York. Grace au puissant Gulf Stream qui nous accompagne, nous y sommes en 24h.

La baie Delaware est large et profonde. En remontant la rivière, on atteint Philadelphie, mais nous n'irons pas jusque-là. Nous prenons un canal d'une cinquantaine de kilomètres qui nous permet de rejoindre l'immense baie Chesapeake, plus au sud. Profonde de 300 km et large de 5 à 50 km, c'est presque une mer intérieure. 150 rivières terminent leur course dans la Chesapeake. Nous descendons vers la côte, nous arrêtant ici et là. Notre drapeau français intrigue. Nombreux sont ceux qui font le détour pour savoir si on vient vraiment de l'autre côté du monde. Nous faisons escale à Annapolis où nous lions connaissance avec d'autres bateaux : Herb et Nina nous invitent pour le café à bord de Gato Caliente. Nous nous rencontrons deux bateaux québécois, « Sao Tome » et Lemmenade. Ce matin, nous démarrons derrière, Inge et Bob à bord d'Elhosa, qui nous invitent le soir à diner Un

peu plus tard, après 2 jours coincés par la tempête, on va se réchauffer chez Debbie et Max, à bord de Vikara. Eux ont un poêle, pas nous ! Sur notre bateau, il fait frais : 7/8 degrés à bord au réveil. Le lendemain, c'est à bord de Lemmenade que nous dinons autour du poêle. On commence à se demander s'il ne va pas falloir nous aussi trouver un moyen de chauffage.

28 octobre, extrait du livre de bord : « Le brouillard très dense qui nous entourait ce matin commence à se lever. Le soleil perce. On en profite pour aller au dock faire le plein d'eau avant de partir. On passe à côté d'un cargo français, le Peuchateau, immatriculé à Nantes. Nous leur faisons de grands bonjours. Les hommes sur le pont nous font signe de nous arrêter. Quelques minutes après, nous repartons les bras chargés de pain frais, de fromage, de saucisson.

A partir de Norfolk, très grosse base militaire navale, nous nous enfonçons dans les terres en suivant le Dismal Swamp Canal sur 35 km jusqu'à Elisabeth City. Nous suivons ensuite,

les Intra-coastal Waterways, un réseau de rivières, canaux, estuaires qui suivent la côte. Nous parcourons ainsi 1000 kms à l'abri de la houle et des tempêtes. Une navigation amusante avec de nombreux ponts routiers qui s'ouvrent par magie chaque fois qu'on en approche. Des dizaines de conducteurs arrêtés à cause de nous, observent avec incrédulité le minuscule petit voilier arborant le pavillon français. Navigation de tout repos donc, sauf qu'un soir, La Croix du Sud aurait bien pu finir ses jours en morceaux dans la boue.

Nous sommes à Jarvis creek, mouillé dans une petite rivière étroite à l'écart du chenal principal. Il est 6h15, quand un chalutier de pêche à la crevette, entre dans la crique alors qu'il fait presque noir. Probablement à cause des embruns sur le parebrise, Il ne nous a pas vus. Nathalie réalise tout d'un coup le danger et me hurle d'allumer le projecteur. Il me faut quelques secondes pour obtempérer. Le faisceau lumineux jaillit alors que le chalutier est à notre hauteur. Le pilote est aussi surpris que nous. Un des bras du chalut accroche

l'étais et la drisse de foc. Nous sommes entraînés sur quelques mètres. L'ancre se tend, le bateau gîte un grand coup et se redresse aussitôt. Par bonheur, la soudure du point d'accroche de la drisse a lâché. Nous nous en tirons avec un balcon tordu, mais rien de plus. Le chalutier fait marche arrière tout penaud, et paniqué à l'idée que nous allions porter plainte et qu'il perde sa licence de pêche. En fait, nous sommes tout aussi penauds et sous le choc. Nous réalisons que nous nous en tirons miraculeusement bien. Il aurait pu nous heurter de plein fouet, blesser Nathalie et nous envoyer par le fond. Nous les laissons repartir en nous excusant. Inutile de dire, que les nuits suivantes furent mauvaises, une oreille toujours aux aguets.

Nous traversons la Caroline du nord, la Caroline du Sud, Charleston. Après une longue navigation en rivière au milieu des arbres ou en bord de mer à l'abri des dunes, nous arrivons le 25 novembre à Jacksonville en Floride où le bateau prendra 2 mois de repos bien mérités à la marina.

Panama

Le 31 janvier, nous quittons Jacksonville. 300 km de canaux et rivières plein sud jusqu'à Palm Beach. En route, nous faisons escale près de Cap Canaveral. Nous prenons le temps de visiter le centre spatial. Je découvre avec stupeur le très léger mécano du LEM (souvenez-vous, le véhicule lunaire) et l'étroitesse de la capsule d'amerrissage où il est difficile d'imaginer trois gaillards enfermés la dedans en chute libre vers la mer. Il faut une témérité inouïe pour se lancer dans une telle aventure.

Le moment est venu de reprendre la mer. Le Gulf Stream nous chahute. Le vent a forci. La mer est très formée. Nous sommes secoués. Il faut s'arquer bouter sur la barre pour tenir le cap. J'ai de nouveau un peu mal au cœur !

Au matin du troisième jour, l'eau est devenue verte, très claire, on a dû dériver sur le banc de Grand Bahamas. On remonte un peu au

nord et mouillons dans la baie de Stirup Cay à coté de « Wizard », le trimaran de Ken et Pam, nos nouveaux amis. Pendant deux mois, nous naviguons dans les Bahamas. Man of War, Hope Town, Marsh Harbour, Treasure Cay, Green Turtle Cay, Black Sound, White Sound, autant de navigations à la journée sur une mer translucide, d'escales dans des villages charmants et colorés, de visites et de rencontres. Great Inagua est la plus sud des îles des Bahamas. Nous y restons 3 jours, histoire de faire les pleins et de prendre des forces pour la traversée. C'est notre dernière escale avant Panama.

Après 6 jours de mer, sous une chaleur accablante, et de nombreux cargos à éviter, nous finissons enfin par rejoindre le port de Cristobal, à l'entrée du canal de Panama. Le loch affiche 8705 miles depuis la France : 16121 km ! Pas mal !

Le canal de Panama est un ouvrage extraordinaire qui permet à d'énormes porte-

containers de passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique sans avoir à affronter les violences du cap Horn, loin dans le sud. Il ne s'est pas fait tout seul. La construction du canal dans les années 1880, couta la vie à 5600 travailleurs, certains historiens parlent de 22000 morts ! Le 10 octobre 1913 les océans Atlantique et Pacifique sont reliés. L'ouvrage devait être l'œuvre de l'ingénieur français Ferdinand de Lesseps...il est finalement achevé par les États-Unis. Le président américain Woodrow Wilson, à six mille kilomètres de distance, par la simple pression d'un bouton électrique, a donné le signal de l'explosion des quarante tonnes de dynamite qui ont fait sauter la digue de Gamboa, le dernier obstacle au mélange des flots. L'été suivant, le 15 août, un cargo américain, réalise la première traversée du canal. Aujourd'hui, 14000 bateaux par an, franchissent les écluses du Canal de Panama. En décembre 1999, la gestion du canal sera rétrocédée au Panaméens.

Comme tous les bateaux qui franchissent le Canal, nous sommes enregistrés. Notre « Ship Identification Number est le 251003. Le certificat d'enregistrement trône fièrement au-dessus de la table à carte.

Pour la traversée, le règlement exige 4 équipiers en plus du pilote qui monte à bord. Tim, notre pilote américain supervise la manœuvre et garde le contact radio. Pour nous prêter main forte, Alan, australien et Gene, anglaise sont également du voyage. Il est de tradition pour les petits bateaux comme nous de se faire aider et d'aider en retour. Malgré quelques sueurs froides et l'angoisse que provoque un énorme porte container à quelques mètres derrière nous dans l'écluse, nous arrivons entier à Balboa, coté Pacifique. Comme convenu, nous reprenons le train dans l'autre sens et montons à bord d'un bateau ami pour le faire passer à son tour. L'itinéraire au milieu d'une forêt tropicale dense est superbe.

Nous quittons Panama sans vent et allons mouiller seulement 20 km plus au sud devant

l'île Taboga. Nos amis sont déjà là. Nous déjeunons à bord de Sea Leone. et dinons à bord d'Hispani. Le lendemain, en route pour les îles Perlas. Pendant un long moment, nous sommes accompagnés par une baleine nageant à quelques mètres du bateau. Nous sommes partagés entre le plaisir de voir de si près un tel animal et inquiets à l'idée qu'il puisse venir se frotter contre nous. La baleine finit par disparaître. Le lendemain, une grosse tortue vient régulièrement respirer à proximité du bateau. Décidément, nous sommes dans une eau pleine de vie.

Le 22 mai, nous quittons la petite île de Contadora, en route pour la Polynésie. Nous ne le savons pas encore, mais il nous faudra 35 jours de mer pour arriver aux Îles Marquises. C'est long !

Premier jour, on pêche une superbe dorade. Ce sera la seule du voyage. Petit temps, pluies, grains occasionnels, on se traîne, mais on avance. On prend nos quarts l'un après l'autre, mais quand l'horizon reste désespérément vide, que l'air est doux et la

lune puissante, on a du mal à rester éveillé... Il arrive que l'homme de quart s'assoupisse.

Le 4^{ième} jour, après des heures sans vent, on craque. On démarre le moteur. Chaque fois qu'une brise se lève, on arrête le bruit, chaque fois qu'on avance plus du tout, on relance le moteur pour quelques heures. On finit par en faire plusieurs heures tous les jours.

1^{er} juin à 0 heure, nous avançons la montre du bord d'une heure. Nous venons de traverser un fuseau horaire. Il en reste trois autres à franchir. C'est le moment que choisit le vent pour revenir. Globalement, un vent soutenu, voir assez fort. Nous naviguons au seul bruit du chuintement de l'eau le long de la coque. Le bateau va vite, on fait plusieurs journées de 140 miles en 24h. Chaque jour après la méridienne, nous reportons notre position sur la carte qui matérialise notre progression. Mais est-on vraiment à cet endroit ? Aucun instrument électronique, aucune balise n'est là pour confirmer notre avance. La seule chose qui est sûre, nous sommes bien en pleine mer avec absolument personne

autour de nous! Avec le nouveau changement d'heure, la nuit est venue tôt. On dine plus tôt. On se couche aussi plus tôt. Nuit sans lune, mais le ciel est constellé d'étoiles. Le bateau taille vaillamment sa route, chevauchant une houle longue et régulière.

Trois semaines que nous sommes partis. Nous avons dévoré pas mal de bouquins. Nous commençons à trouver le temps long. Le bateau est petit, nous commençons à tourner en rond comme lions en cage. Comme il fait très chaud dehors, nous nous réfugions à l'intérieur, un espace confortable mais exigü. Nous nous racontons nos souvenirs d'enfance.

Après deux journées bien ventées, 148 miles au compteur, on commence à spéculer sur notre date d'arrivée. Nous sommes fatigués. A minuit, l'heure de mon quart, je me réveille en nage et ne réussis à me lever qu'à la troisième tentative. Il me faut encore 20 minutes, assis dans le cockpit pour sortir de ma torpeur et encore 20 minutes, cramponné en pied de mât pour renvoyer la grand-voile.

Quand je redescends dans la cabine, Nathalie lève le nez : « Tiens, t'es là ? » et se rendort immédiatement. Il est temps qu'on arrive.

Samedi 25 juin, on est super contents, la méridienne nous situe à 130 miles de Taioahe, la ville principale des îles Marquises. Du coup, on rentre la carte du pacifique et on sort la carte de détail. C'est très excitant ! A 7h du matin, la silhouette découpée de Nuku Hiva se détache sur l'horizon. A 10 heures du matin, le dimanche 26 juin, nous mouillons dans la baie de Taioahe. Une quinzaine de bateaux sont déjà au mouillage. Après 35 jours d'isolement, nous avons hâte de nous faire de nouveaux amis.

Nous restons plusieurs semaines aux îles Marquises. Un soir, alors que nous rentrons au près de l'île de UA POU, un bruit énorme me fait bondir de la cabine. J'ai peur d'une collision avec un autre bateau, le souvenir de notre aventure américaine est encore bien présent. La surprise est totale. Le mât s'est

cassé en deux. Mât, voiles et gréement. Tout est à l'eau encore en équilibre précaire sur le pont. J'ai lu beaucoup de récit de voyage avant de partir. Je sais exactement quoi faire. Je me précipite à une extrémité du mât pour m'assurer qu'il ne risque pas de percer la coque. Une fois la tête de mât solidement arrimée à ce qui reste du bastingage, je vais soigneusement détacher, un par un, les câbles qui envahissent le pont. La consigne est normalement de cisailer tout pour éviter une avarie de coque, mais la tête de mât ne bougeant plus dans tous les sens, je veux absolument récupérer ce qui peut être sauvé pour limiter l'addition. Après un long travail en pleine nuit sur un pont glissant et instable, nous avons récupéré gréement et voile. C'est au moteur, affreusement ballotés, que nous rentrons au port à la levée du jour.

8 jours plus tard, nous avons équipé le bateau d'un mât de fortune (moitié de la taille du premier) et un voisin américain, nous a gentiment prêté sa voile tempête, la seule suffisamment petite pour pouvoir être hissée

sur notre demi-mât. C'est donc sous gréement de fortune que nous traversons l'archipel des Tuamotu et arrivons le matin du 8 octobre dans la baie de Papeete. 13370 miles au compteur (24760 km)

En un Mot Comme en Cent

L'appel du large © Antoine Daguët 2020

www.centmots.fr