

## Sérénade

Janvier 2007. Les fêtes du nouvel sont finies. Depuis deux mois j'ai un nouveau projet qui occupe tout mon esprit. Je dois quitter mon appartement dont le loyer est devenu trop élevé et que j'occupe seul dorénavant.

Mon fils Nicolas, le dernier de mes trois enfants, habite depuis peu une chambre universitaire dans Marseille, pas très loin de là où nous résidons. Il n'aura 18 ans que dans quelques semaines, mais il est assez mûr pour vivre seul. Il est heureux de cette indépendance qui le plonge dans le monde des adultes. Il devra maintenant s'organiser pour gérer sa vie toute entière et non pas se limiter à ses études comme c'était le cas jusqu'à présent. Bien sûr, ma proximité et ma disponibilité le rassure. Nous nous voyons le plus souvent possible, au moins une ou deux fois par semaine.

Il est en première année de BTS électronique après avoir abandonné la classe préparatoire où il était inscrit depuis qu'il fut reçu au Baccalauréat scientifique avec « Mention Bien ». Autant je suis fier de ce résultat, le souhait de tout parent, autant cette décision concernant le changement d'orientation m'a déçu. Mais c'est sa vie et son choix. Je ne me suis jamais opposé à l'orientation des études de mes enfants quand il en avait une.

Je voyais bien qu'il ne se plaisait pas dans cette classe préparatoire, non pas parce qu'il n'en avait pas le niveau, mais l'ambiance, le rythme scolaire, ne lui convenait pas. Maintenant, il se sent motivé et heureux où il a aussi retrouvé certains de ses copains des années précédentes, puisqu'il a rejoint son ancien lycée.

Il a su me convaincre que ce choix ne changerait pas grand chose quand au but de ses études et à l'orientation professionnelle qu'il envisage de suivre. Il mettra un an de plus, si tout va bien, mais comme il a aussi un an d'avance du fait de son âge, ça n'a vraiment pas d'importance. Cela lui permettra d'avoir un diplôme intermédiaire, lequel est reconnu pour son niveau de qualification, ce qui pourra toujours lui servir au cas où le hasard de la vie l'obligerait à entrer plus tôt que prévu dans la vie active.

C'est un garçon que l'on pourrait qualifier de brillant et qui n'a pas cessé de me surprendre depuis qu'il est revenu vivre avec moi, lors de son entrée au lycée, en classe de seconde. Esprit scientifique, il n'en brille pas moins en français, surprenant ses professeurs pour la qualité et la maîtrise de son langage, très littéraire. Il se permet même d'écrire des petites nouvelles qui font l'admiration de son professeur de lettres, à se demander s'il a bien choisi son orientation. Pour lui, elle ne fait aucun doute. Il travaillera dans l'aéronautique, de préférence comme pilote de chasse, dans l'armée de l'air, s'il parvient jusque là. Ouvert à d'autres orientations, il souhaite aussi se présenter au concours d'entrée de l'ENAC, l'école nationale de l'aviation civile, non pas comme pilote, mais en tant que technicien travaillant dans les tours de contrôle des aéroports.

Depuis un an, je suis formateur informatique dans une association spécialisée dans la remise à niveau des personnes se trouvant au chômage et plus particulièrement inscrit au RMI, le Revenu Minimum d'Insertion. J'ai trouvé ce travail lorsque j'étais moi-même au RMI après une période de chômage de quatre années. Ce qui m'a amené à cette situation est une autre histoire, riche en événements dans un parcours atypique. Trop longue, ma vie n'est pas l'objet de ce récit que je raconte aujourd'hui.

Mon rêve d'enfant a toujours été de vivre à bord d'un voilier et si possible, de naviguer à travers les océans. Mes lectures favorites d'alors étaient celles relatives à la plaisance, la mer, la découverte de nouveaux horizons par des navigateurs célèbres. J'eus la chance, jeune, de pouvoir pratiquer la

voile, puis plus tard, je pus faire un peu de croisière côtière, soit sur des bateaux appartenant à des relations, soit avec mes propres bateaux que j'achetais toujours vieux et petits, ne possédant pas les moyens de m'offrir celui qui me permettrait de suivre les traces de mes héros de lecture. Mes compagnes et mères de mes enfants, ne partageaient pas ce goût pour la navigation, ni mes enfants non plus. Je n'ai jamais cherché à leur imposer mes hobbies, aussi, le plus souvent, je sortais seul en mer, chaque fois que j'en avais la possibilité, c'est à dire, très rarement. Je n'ai jamais pu conserver plus que quelques mois ces petits bateaux de plaisance qui me donnaient l'illusion de goûter la liberté des grands espaces, tel que je pouvais l'imaginer au milieu d'un océan.

Arrivée à un stade de ma vie où je me retrouve seul dans un appartement de trois pièces et ne m'appartenant pas, une proposition de mes parents de m'allouer une petite somme d'argent pour m'aider à trouver une solution à mon logement me fit surgir l'idée de chercher un bateau de plaisance suffisamment grand pour que je puisse y vivre toute l'année. Je sentais que cette fois, je pourrais être en mesure de vivre ma passion et suivre les traces de mes héros d'enfant.

Avec la nouvelle année commence la quête de ce voilier qui deviendra mon compagnon de toujours, tant que ma santé me le permettra. De par ma formation et qualification, c'est naturellement par Internet que j'entreprends de faire mes recherches. Tous les jours, j'épluche des pages et des pages d'annonces, sélectionnées d'abord par le budget dont je dispose. Je me rends compte assez rapidement qu'en France, je ne pourrai acquérir qu'un voilier dont l'habitat serait trop petit, trop étriqué, pour envisager une vie à l'année. Certaines annonces me plaisent mais le bateau se trouve beaucoup trop loin, au Canada sur la côte pacifique, aux USA, voire en Nouvelle-Zélande. Le transport pour aller les visiter grèverait beaucoup trop mon budget. Après un mois de recherche et vue des centaines d'annonces, je n'ai toujours pas trouvé le voilier qui me semblerait idéal.

Je prends la décision de changer ma méthode de recherche sur les moteurs d'Internet. Je finis par trouver une petite liste de bateaux qui pourraient répondre à mes critères. Deux d'entre eux se trouvent sur la côte méditerranéenne, en France. J'allai les visiter le week-end. Chaque fois, je suis déçu, soit de l'état, soit de leur niveau d'équipement et d'aménagement. En reprenant ma liste, je découvre un voilier que je n'avais pas encore remarqué car il y avait peu d'information. Seul le modèle et sa taille, exprimées en pieds, mesure anglo-saxonne, y figuraient. Je fais une nouvelle recherche sur Internet en partant de ces éléments et je trouve le lien d'un site qui lui est consacré. Là ce fut comme une révélation. La ligne et ses aménagements me plaisent tout de suite. Le prix, un peu plus élevé que ce que j'avais envisagé, ne me paraît pas un obstacle. Il sera toujours possible de négocier. D'autres sites relatifs à ce modèle de bateau à voile me permit d'en savoir plus sur ses qualités marines. Il s'agit d'un modèle américain, un « Pearson 35 » dont le premier fut réalisé en 1967 et le dernier en 1998. Il y a beaucoup d'informations dans ce site américain et je constate que ce modèle fait l'engouement de beaucoup de passionnés.

Celui qui est à vendre se trouve en Martinique et date de 1969. Il porte le numéro 119 dans la série des « Pearson 35 » et se nomme « Sérénade ». C'est un français qui le vend après une remise en état datant de deux ans environ. L'annonce présente bien, donne des détails sur son équipement et sa remise en état. J'entreprends de contacter le vendeur, d'abord par l'envoi d'un courrier électronique, puis une semaine plus tard, n'ayant pas obtenu de réponse, j'appelle le numéro de téléphone inscrit sur l'annonce. Je sus ainsi, par la famille du vendeur, que le propriétaire possède un autre voilier et qu'il est actuellement en navigation dans les Antilles. Dès qu'il accédera à Internet lors d'une escale, il me téléphonera.

Un soir, je reçois un appel du propriétaire de Sérénade et nous avons discuté un bon moment de ce voilier. J'obtiens les réponses à certaines de mes interrogations, notamment sur la remise à niveau du bateau, en particulier de la carène<sup>1</sup>. Je négocie aussi le prix car il est inutile d'aller plus loin dans

---

1 Partie immergée d'une coque de bateau.

ma démarche si je n'obtiens pas ce que je veux, ne pouvant pas me le permettre. Une fois mis d'accord, nous décidons de nous rencontrer sur place pour voir le bateau et l'essayer. Je promets de le rappeler pour lui indiquer à quel moment je pourrai me rendre en Martinique.

Toujours par Internet, je trouve un vol aller-retour à bas prix, à condition d'y aller au début de février, c'est à dire, avant la période des vacances scolaire et de la saison touristique des Antilles. Pour limiter mes frais, j'envisage de rester sur le bateau, mais pour ne pas mettre le vendeur trop dans l'embarras par l'occupation de Sérénade, je limiterai mon séjour à trois jours et j'irai seul, sans ma chienne Maya que je confierai à une amie.

Après accord définitif avec le vendeur, je m'envole vers la Martinique le Mercredi 7 février 2007.

Patrick, le propriétaire, est à l'aéroport quand j'arrive. Sa démarche de navigateur me permet de le reconnaître parmi toutes les personnes qui attendent un membre de leur famille ou un ami. L'heure tardive plonge déjà la Martinique dans la nuit. Le temps de faire connaissance et il me conduit à bord de Sérénade situé au mouillage dans la baie du Marin, une localité à 25 km au Sud-Est de la capitale. Nous décidons de nous revoir dès le lendemain matin pour la visite et les premiers essais en mer. Leur propre bateau se trouve aussi au mouillage à quelques encablures de Sérénade. La fatigue du au décalage horaire et à la différence de température fait que je m'endors assez vite malgré toute la curiosité que m'inspire ce voilier.

Comme convenu, le lendemain, Patrick arrive à bord pour venir me chercher et m'emmener à terre, avec toute sa famille, prendre un petit déjeuner. La matinée est pourtant fort avancée. Je fais ainsi la connaissance de Viviane, sa compagne, et de ses deux petits enfants. C'est un couple jeune qui a décidé de vivre à bord d'un voilier et de voyager en prenant le temps, en fonction de leur moyen.

Il est charpentier de marine et a acheté Sérénade à un américain, il y a environ deux ans, dans le but de le retaper et de le revendre avec un bénéfice afin d'avoir assez d'argent pour continuer sa croisière. Il envisage de rejoindre le pacifique et de là, la Nouvelle-Zélande.

Le couple me donne bonne impression. Il n'est pas avare de précisions sur ce qu'il a fait comme travaux à bord de Sérénade et sur ce qu'il faudrait encore faire pour le rendre totalement confortable, voire prêt à le ramener en métropole en traversant l'atlantique.

L'après-midi, nous effectuons une sortie sous voile, au large de la baie du Marin, durant environ trois heures. Une brise du Nord-Est me permet de juger la réactivité de Sérénade. Il accélère vite et gîte moyennement. Il m'explique le fonctionnement de la dérive, particularité de ce modèle équipé déjà d'une quille longue, comme c'était souvent le cas dans les années 60 – 70. Fatigué du décalage horaire, je ne me sens pas particulièrement à l'aise, d'autant plus que je n'ai pas navigué depuis maintenant six ans. Je lui laisse donc le soin de manœuvrer et observe comment il s'y prend. Si la sortie de la baie se fit aisément par le vent portant, le retour doit se faire en louvoyant<sup>2</sup>, ce qui nous prend beaucoup de temps.

Le soir nous allons dîner dans un petit restaurant, peu onéreux.

Mon avion repart le Samedi 10 février à quinze heures trente. Il ne me reste donc que la journée de Vendredi pour essayer à nouveau le bateau. En discutant de cet impératif, Patrick me propose de partir le soir même vers Sainte Lucie, une île située au sud de la Martinique, à environ 40 milles nautique. Cela permettra de l'essayer en condition réelle de navigation hauturière et d'acheter sur place, deux nouvelles batteries car celles qui sont à bord sont trop vieilles et qu'il envisageait de les changer. Or Sainte Lucie est une île indépendante où les prix sont très attractifs comparés à la Martinique. Il calcula que nous arriverions au début de la matinée du Vendredi et que le temps de faire les formalités et les achats, nous pourrions repartir en fin de matinée pour arriver dans la soirée du même jour, au Marin. L'idée m'enthousiasme malgré ma fatigue et j'accepte. Vers minuit, nous le-

---

<sup>2</sup> Louvoyer: tirer des bords de part et d'autre du vent.

vons l'ancre, sortons du chenal de la baie du Marin au moteur, puis nous envoyons toute la voilure et mettons le cap sur Rodney's bay à Sainte Lucie dont nous avons relevé le point GPS auparavant. Je peux ainsi me familiariser avec le bateau puisque nous établissons un quart. Patrick prend le premier, je ferai le suivant et il finira car il connaît déjà l'approche de Rodney's bay. A la fin de mon quart, vers quatre heures du matin, je sens que j'ai le mal de mer. J'en suis d'autant plus troublé que c'est la première fois de ma vie que cela se produit. Je suis vexé car je me demande ce que va en penser Patrick. Il va croire que je ne suis pas marin. L'explication de cet état ne doit pas être cherchée bien loin. Avec le manque de sommeil, je ne suis pas encore remis du décalage horaire et le dîner fut mal accepté par mon estomac comme c'est souvent le cas lorsqu'on est fatigué. La houle rencontrée ne m'épargne pas, n'étant plus habitué à aller sur l'eau. Le résultat est, somme toute, évident et prévisible.

Arrivée dans la baie de Rodney, nous mouillons une heure, à l'abri de la houle, pour nous permettre de nous reposer. Il est encore trop tôt pour entrer dans la marina et prendre ce que nous souhaitons acheter. A sept heures, nous levons l'ancre et peu de temps après, nous accostons à une panne de la marina. Il y a beaucoup de bateaux. Ceux-ci sont en grande majorité américains. Nous effectuons les démarches administratives, à savoir la déclaration de la « clearance<sup>3</sup> » auprès de la douane locale et de la capitainerie pour la place de port. Nous décidons, avant d'effectuer l'achat des batteries, de prendre un petit déjeuner pour nous requinquer. Ambiance anglo-saxonne et paiement en dollars caribéens qui n'a guère beaucoup de valeur, mais c'est la monnaie locale. Ils prennent évidemment les dollars américains et les euros mais ils rendent la monnaie dans leur devise avec un taux de change qui peut paraître fantaisiste car différent selon l'endroit où vous faites vos courses. Peu importe, ce ne sont pas de grosses sommes qui sont en jeu.

A midi, les batteries sont à bord, bien arrimées. Patrick décide de changer de génois pour me montrer le comportement de Sérénade avec cet autre voile. Celui-ci est plus petit mais plus résistant car plus épais. Le retour se fera au près puisque le vent n'a pas changé de direction. Il est toujours du Nord-Est. Je barre une bonne partie de l'après-midi du Vendredi, me sentant en meilleure forme et je veux pouvoir tester au mieux le comportement du voilier. C'est un régal. Sérénade est vif et avance bien. Une fois réglé convenablement, il n'y a guère besoin de toucher à la barre. Il semble être fait pour marcher aux allures de près, plus que de portant. Je suis assez content de son aptitude à négocier les vagues et tenir son cap.

Nous arrivons dans la soirée en vue de la baie du Marin et à nouveau, c'est en louvoyant que nous devons rejoindre le mouillage. Il est presque neuf du soir quand Sérénade se retrouve à sa place. Nous allons rapidement à terre pour manger une pizza et retournons nous coucher, chacun à son bord.

Le Samedi matin, je me lève tôt malgré la fatigue qui se fait de plus en plus sentir et j'en profite pour explorer un peu l'intérieur du bateau. Il me faut prendre une décision. J'ai bien vu qu'il accuse son âge et que l'intérieur demande encore beaucoup de travail de remise en état pour être confortable. Patrick me l'avait dit. Je n'ai pas constaté non plus d'entrée d'eau dans les fonds, lesquels sont peu nombreux du fait de la place prise par le puits de dérive. La température de l'eau étant excellente, je n'hésite pas à plonger pour aller voir la carène. Mais dans la baie du Marin, l'eau est un peu trouble. Je constate toutefois que des algues commencent à envahir cette coque, ce qui n'a pas empêché le voilier de bien marcher sous voile.

L'impression globale est bonne. Les possibilités d'aménagement sont là et le comportement de Sérénade à la voile me plaît bien. Sa taille me semble suffisante pour pouvoir vivre à bord, avec ses deux cabines, le carré et une vraie cabine de propriétaire à l'avant. Il y a une véritable salle de bain

---

<sup>3</sup> Formalité obligatoire chaque fois qu'un bateau arrive et repart de quelque part. Je reviendrai plus loin sur cette obligation.

spacieuse, avec douche. Des placards et tiroirs partout, tout en bois et un vaste cockpit dans lequel peut se réunir une dizaine de personnes sans trop se gêner, le tout pour un voilier de 10,74 m soit 35'.

Sérénade est sous pavillon américain mais l'annonce indiquait qu'il était facile de le passer sous un autre pavillon, comme la Suède du fait de son appartenance à la Communauté européenne et de sa réglementation locale peu contraignante, en comparaison de pays comme la France.

En fin de matinée, Patrick, Viviane et ses enfants, arrivent à bord et m'emmènent à terre avec mes affaires. Nous nous installons dans un bar proche de la marina du Marin et discutons de Sérénade. Je prends la décision de l'acquérir à condition que Patrick m'installe un nouveau coffre pour y mettre les batteries car elles sont trop grandes pour tenir dans celui actuellement installé et lui demande de prendre à sa charge la demande et les frais relatif au changement de pavillon. Pour cela, je lui annonce que je garderai 10% du nouveau prix de vente, qui lui seront versés que lorsque j'aurai la preuve que tout aura été fait correctement. Inquiet d'abord par les délais, il finit par accepter et nous nous mettons d'accord pour que tout soit réalisé au plus tard, fin Mars 2007.

Sur ce, nous signons un contrat de vente et lui laisse un chèque. Je suis content. Tout me semble normal et honnête et c'est avec cette satisfaction que Patrick me reconduit en début d'après-midi à l'aéroport de Fort-de-France d'où je m'envole peu de temps après. Je peux enfin me relâcher et je m'endors durant tout le vol de retour.

## Découverte de mon nouvel univers

Jeudi 5 avril 2007. Je m'envole à bord d'un Airbus A310 pour Orly. Je pense à ma chienne Maya, un croisé Bichon, que j'ai dû mettre en soute, dans une cage spéciale vendue par la compagnie aérienne, pour deux kilos de trop. Dans quel état vais-je la retrouver? J'ai dû payer à Marignane, l'aéroport de Marseille, un excédent de bagage correspondant à plus du double autorisé, sans compter le poids de ma chienne et de la cage. J'emmène avec moi tout le matériel informatique et autre électronique que j'envisage d'installer sur mon nouveau bateau.

J'ai décidé de ramener Sérénade en métropole, à Marseille et de le remettre en état progressivement pour lui donner le confort que l'on trouve sur les unités d'aujourd'hui. Avant de tenter l'aventure d'une traversée de l'atlantique en solitaire, j'ai prévu de faire corriger certains problèmes constatés lors de l'essai, de le caréner et de l'équiper d'un minimum d'électronique.

En avril, il fait encore frais pour la saison. Depuis le début de l'année, les températures ne suivent pas ce que les journalistes météo appellent « les normales saisonnières ». A Orly, c'est encore pire. Un froid glacial nous accueille et l'on aperçoit des traces de neige tombée récemment.

A mon grand étonnement, je retrouve Maya en pleine forme et pas du tout stressée. Peut-être est-ce l'effet de trois semaines de traitement que m'a donné le vétérinaire, et qui a pour but de la rendre zen afin qu'elle ne s'aperçoive de rien lors du transport en soute. Je l'aperçois sur le tapis roulant des bagages que j'ai dû aussi récupérer malgré les dires de l'hôtesse de la compagnie. Elle est contente de me voir. Deux heures d'attente avant de tout ré-enregistrer à nouveau, cette fois à destination de Fort-de-France, en Martinique.

Maya ne comprend pas pourquoi je la laisse dans sa cage. Paradoxalement les chiens sont interdits dans le hall de l'aéroport, alors ceux qui voyagent doivent rester enfermés. Je trouve que les règlements sont de plus en plus contraignants et que notre liberté que nous chérissons tant au nom de la démocratie, fond comme neige au soleil. Je ne suis pas fâché de quitter la métropole pour une vie plus exotique, c'est le cas de le dire. Les Antilles françaises ont toujours cette réputation d'exotisme, réputation surfaite à mon avis. En attendant de retrouver la chaleur, je sors à l'extérieur pour libérer ma chienne et fumer un cigare. Nous sommes tout un groupe de personnes à piétiner le sol pour se réchauffer tout en fumant ou téléphonant. Maya semble la seule à ne pas être incommodée par le froid. Elle sautille un peu partout pour se dégourdir les pattes et se soulage d'une envie bien naturelle.

Je trouve qu'il y a beaucoup de monde à l'embarquement. J'ai oublié que c'est le début des vacances de Pâques. Depuis que mes enfants sont en âge de se débrouiller seuls, je ne regarde plus les calendriers scolaires.

Pendant l'attente, je repense à la dernière soirée passée avec Nicolas, qui est majeur depuis deux mois. Je le laisse seul mais je sais qu'à son âge, la liberté, la découverte de l'indépendance, les copains et copines, les études suffisent à remplir une jeune vie d'adulte. Il ne se sent pas abandonné, il se sent libre et indépendant. Il pense pouvoir maîtriser sa vie sans l'aide de personne. Il a peut-être raison. C'est un jeune homme très mûr pour son âge et débrouillard comme on l'est rarement à 18 ans. Mais un père a toujours tendance à vouloir couvrir sa progéniture et c'est avec une certaine appréhension que je l'ai laissé à Marseille.

Le Boeing 777 qui nous emporte vers les Antilles est moderne et neuf. Tout fonctionne encore. La place est comptée. Une fois assis, il ne faut pas bouger. Ces avions modernes sont conçus pour rentabiliser au maximum l'espace alloué aux passagers. Huit heures trente de vol, ça va être long. J'es-

père pouvoir m'endormir afin que le temps passe plus vite. Il y a plein d'enfants en bas âge. Des familles qui partent en vacances dans des séjours touristiques à formule tout compris, achetés probablement à crédit, reflet de notre société de consommation. Il y a aussi ceux qui rentrent au pays ou vont rejoindre un membre de leur famille établi là-bas depuis quelques années.

Avec le décalage horaire, six heures de moins que la métropole puisque les Antilles ne suivent pas l'heure d'été, et si l'avion n'a pas de retard, je vais arriver à seize heures trente, heure locale. Il fera encore jour pendant environ une heure et demi. Cela me laissera le temps de tout récupérer, chien et bagages, de prendre possession de la voiture de location et de rejoindre le Marin, haut lieu de la plaisance en Martinique, à 25 km au Sud-Est de Fort-de-France. Là, je sais que m'attend un autre navigateur, installé de longue date et qui exerce le métier de frigoriste marin. Il doit justement transformer ma glacière en réfrigérateur dans les règles de l'art. Pour rejoindre mon bateau, il me faut un transport en annexe car Sérénade, est au mouillage dans la baie du Marin, à quelques encablures de la marina.

L'avion n'a pas de retard, mais la récupération des bagages tarde plus que je l'avais imaginé. De plus ma chienne Maya, n'y est pas. Un peu inquiet car pensant d'abord qu'elle s'est envolée à bord d'un autre avion pour une autre destination, je m'adresse à un bureau concernant les objets encombrants. L'employé me dit de quel côté je dois me rendre pour la récupérer. Une heure plus tard, je sors de l'aéroport. Là, il me faut attendre la navette du loueur car les bureaux ne sont pas sur place. Je ne suis pas le seul à vouloir rejoindre les bureaux de la société de location, or vue la taille des navettes et l'encombrement de mes bagages, j'ai dû laisser passer trois d'entre elles avant de pouvoir monter. Tout ce temps passé se fit sous une chaleur accablante. Il fait plus de 30°C, malgré l'heure tardive pour les Antilles, et Maya est toujours dans sa cage car les chauffeurs de navette refusent qu'elle soit en liberté même avec une laisse. Il faut savoir qu'aux Antilles, les chiens ne sont pas bien aimés. Il y en a tellement qui divaguent, redevenus un peu sauvage, qu'ils s'en méfient.

Arrivée dans les locaux de la location, je retrouve tout le monde qui attend de pouvoir remplir les contrats et récupérer un véhicule. Je comprends que je devrai encore patienter un long moment. Finalement ce n'est que vers dix-neuf heures trente que je peux enfin charger la voiture et sortir Maya de sa cage. Il fait nuit et je ne connais pas la route. Peu importe, c'est bien indiqué. Il faut traverser Le Lamentin car l'aéroport est situé sur cette commune, un peu au nord de Fort-de-France. A cette heure-là, cela veut dire bouchon de près d'une heure, comme pour une entrée dans Paris ou Marseille. Décidément, l'exotisme n'est pas encore au rendez-vous malgré la chaleur moite.

Arrivée au Marin et après accord téléphonique avec mon futur ami, je décide de dîner sur la marina avant de le faire venir pour qu'il m'emmène jusqu'à mon bateau. C'est donc en définitive, vers vingt deux heures que je monte à bord avec tous mes bagages et Maya qui se demande bien où elle se trouve. Elle qui n'a jamais posé les pattes sur un voilier.

Cette journée fut très longue et fatigante. Aussi, malgré l'excitation de me retrouver dans un nouvel univers, je laisse tout en place dans le carré et je vais me coucher. Comme le dit l'adage: « Demain est un autre jour ».

Aux Antilles, en cette période de l'année, le jour se lève tôt, vers cinq heures du matin et le soleil, peu de temps après. Malgré toute la fatigue du voyage et le décalage horaire, je suis réveillé à l'aurore. Il n'y a rien à bord pour faire, ne serait-ce qu'un café. Aussi, je dois sortir le bimini<sup>4</sup> qui encombre le carré et l'annexe pour aller à terre.

Première déconvenue: Impossible d'ouvrir le coffre tribord dans lequel se trouve le petit moteur hors-bord. Le cadenas, tout rouillé, est bloqué. Il s'ouvrirait pourtant bien deux mois auparavant. C'est donc à la rame, deux heures après m'être levé, que je me rend à la marina, en compagnie de Maya, toute contente car elle flaire la terre ferme. Je m'installe à la brasserie-restaurant « Mango Bay » qui borde la marina et la baie du Marin. La terrasse, montée sur pilotis, surplombe l'eau

---

4 toile qui s'installe sur un arceau en tubes d'innox et qui permet de se protéger du soleil.

claire. Spectacle grandiose, je dois le dire. Une véritable carte postale. A cet instant, je me sens vraiment plongé ailleurs, loin de la métropole, loin de Marseille. Je savoure ainsi un copieux petit déjeuner et prends mon temps. Il fait beau, le soleil est déjà chaud et la serveuse a cet accent local qui ferait fondre n'importe quel cœur masculin de l'hexagone.

Je dois acheter un produit pour décoincer ce fichu cadenas qui m'empêche d'ouvrir le coffre tribord du cockpit. J'ai aussi une première liste de choses diverses à acheter, notamment de l'avitaillement. J'ai loué la voiture jusqu'au Samedi, or nous sommes déjà Vendredi. Je dois faire vite. Pourtant, la chaleur et le pays pousse plutôt à la nonchalance. Il fait si bon vivre ici que l'on en oublie toute réalité.

Deuxième déconvenue: C'est le week-end de Pâques et tout est fermé dès Vendredi après-midi, jusqu'au Mardi suivant. Je n'aurais jamais le temps de faire ce que je veux. Je me limite donc au plus urgent. Le reste attendra la semaine suivante.

Je rentre à bord dans l'après-midi, avec des courses de première nécessité. Pendant que je rame vers mon voilier, je m'aperçois que les dames de nage se décolent. En tirant sur celles-ci, j'ai bien failli basculer en arrière et tomber sur les paquets et Maya. L'annexe est vieille, certes, mais semblait en bon état. Je suis surpris et déçu de ce problème. Je me console en pensant qu'avec le moteur, je n'aurai guère besoin de ramer.

Je finis par ouvrir le coffre et installe le moteur hors-bord. Je profite qu'il fasse encore jour pour aller une nouvelle fois à terre mais en laissant Maya à bord pour qu'elle s'habitue au bateau. Par chance le moteur démarre. C'est quand même plus sympa même si c'est aussi plus bruyant. Je fais quelques courses de plus avant la fermeture des quelques magasins restés ouverts et retourne à bord. Au moment d'accoster, je me penche pour attraper le balcon arrière et amarrer l'annexe. Là, je glisse sur le boudin avant qui éclate littéralement sous mon poids, pourtant pas si important vu ma taille et mon âge. J'ai juste le temps de mettre à l'abri les affaires achetées et de monter à bord. Puis, il me faut vite retirer le moteur et hisser l'annexe sur le pont. Par chance, si je puis dire, j'avais acheté une colle spéciale pour recoller les dames de nage. Cette colle me servira aussi pour recoller la bande du boudin qui a lâché sur près de vingt centimètres.

Cette seconde journée fut éprouvante sous la chaleur. Je ne suis pas encore habitué, aussi je décide d'attendre Samedi pour faire les réparations. A la première heure, je tente une réparation de fortune mais je suis inquiet de la tournure des événements. Je n'avais pas besoin de ce soucis supplémentaire avec tout ce que je dois faire ou faire exécuter à bord avant d'envisager rejoindre St Martin, première étape de mon périple de retour par la mer. Le bricolage est grossier mais semble tenir. Une légère fuite persiste qui dégonfle tout doucement le boudin avant. Je pars néanmoins à terre car il me faut rendre la voiture et acheter un gonfleur digne de ce nom. Celui que j'ai, évidemment, est un modèle de plage en piteux état, ce qui prend beaucoup de temps pour gonfler une annexe. Au retour, le moteur a des ratés, puis stoppe et c'est à la rame que je dois finir de rejoindre le bateau. Il y a pourtant de l'essence dans le réservoir. Autant de problèmes nouveaux en si peu de temps me décourage. Je passe la soirée à ne rien faire et vais me coucher tôt.

Le dimanche de Pâques, je décide d'aller à terre pour le déjeuner. J'aperçois une annonce de quelqu'un qui vend une annexe et son moteur, âgé de deux ans et demi et dans un état quasi neuf pour un prix qui me semble raisonnable. Après appel, rendez-vous est pris pour le lendemain. Le vendeur possède deux annexes et il ne se sert pas de celle qu'il vend car il l'avait achetée pour ses petits enfants. Il est à bord de son catamaran, au mouillage à Sainte Anne et profite de son dernier week-end avant de rentrer en métropole. Comme convenu, nous nous rencontrons lors de son passage au Marin pour faire le plein de gasoil et d'eau. L'annexe me plaît ainsi que son moteur, un Honda 4T en parfait état. Je décide de l'acheter, ne voulant plus avoir d'ennui avec ma propre annexe et mon moteur, afin de pouvoir m'occuper de la préparation du bateau. Dès Mardi, mon ami le frigoriste doit commencer à travailler dessus. Pour cela il faut emmener le voilier à quai pour deux jours et je dois commencer à appeler les différents intervenants concernés par les problèmes à résoudre, récupérer mon génois qui est en révision et réparation, faire réviser la survie qui se trouve à bord. Pas de

temps à perdre avec une annexe qui se dégonfle et un vieux moteur hors-bord qui a des ratés. Je paye et repars vers Sérénade. Un peu bruyant car refroidi à air et pas très rapide mais il tourne bien. Je suis content malgré les frais supplémentaires. Je vendrai quelques jours plus tard, cette vieille annexe et son moteur pour une bouchée de pain, à un jeune couple qui a éclaté la leur aussi. Cela me débarrasse et je fais un heureux. Je ne veux plus devoir y penser.

Aux Antilles, les promesses sont prompts à venir, mais les actes se font attendre longtemps. Il faut apprendre à patienter. Je le découvrirai très rapidement. Ce qui peut être fait normalement en une journée, peut prendre trois ou quatre jours dans ces îles exotiques.

Le frigoriste avait promis de finir le travail en deux jours. Il a mis plus d'une semaine.

Un gars qui devait me fabriquer et installer une plaque en inox à l'étrave en deux jours, a également mis plus d'une semaine pour la faire réaliser et la poser.

Le plombier a aussi multiplié par quatre son délai, etc... Finalement, je suis resté dix jours à quai au lieu de deux.

Tout avait d'ailleurs mal commencé en ce début de semaine. Sérénade était resté au mouillage depuis de longs mois sans bouger, excepté les trois jours d'essai en Février. La carène était sale, envahie par des algues et coquillages que l'on trouve dans ces cas-là. Le moteur diesel du bateau, pour n'avoir pas tourné régulièrement, refusait de démarrer pour cause de batterie trop faible, malgré qu'elles aient été changé comme convenu avec le vendeur. L'alternateur ne chargeait plus, trop vétuste. Il m'a fallu le remplacer. Une fuite d'eau imprévue et en provenance du tube qui abrite le câble de remonter de la dérive, m'obligea à faire intervenir, un Dimanche, un autre navigateur pour la colmater en attendant de vraiment réparer. Aussi, contrairement à mes premiers plans, c'est au Marin que je décide de sortir le bateau pour effectuer quelques travaux qui, à l'origine, devaient être effectué à St Martin pour raisons financières plus attractives. Je suis resté trois jours de plus au chantier et avec les moustiques, je n'ai pas dormi durant tout ce temps. C'est pendant ces moments d'insomnie, qu'une nuit, je décide d'installer l'ordinateur qui était toujours dans sa valise. Peut être est-ce la fatigue ou l'énerverment mais une erreur dans le branchement des câbles électrique me fit griller le disque dur externe. Je n'avais plus de cartes marines électronique avant même d'avoir commencé à naviguer. Heureusement, je possède un exemplaire de secours au format papier.

Je commence à vraiment réaliser que l'on ne se transforme pas en navigateur du jour au lendemain, malgré mes expériences passées.

Avec tous les retards accumulés, les attentes des différents intervenants, les successions de pannes et autres soucis qui se sont déclarés au fur et à mesure que les jours passaient, je suis prêt à quitter la Martinique trois semaines après mon arrivée, soit avec deux semaines de retard. J'étais tellement stressé par tous ces problèmes que j'ai perdu au moins six ou huit kilos, sinon plus, sans m'en rendre compte. La chaleur et les heures de travail y ont beaucoup contribué.

Pendant ces moments intenses, un contact téléphonique avec mon frère nous permis de lancer une idée. Récupérer François, mon neveu de 21 ans, en Guadeloupe, le Lundi 23 avril et continuer jusqu'à St Martin. Il restera avec moi pour faire la Transat de retour. Cela lui fera une expérience originale et enrichissante qui le changera de son environnement habituel, à savoir, Paris et sa banlieue. A condition, bien sûr, qu'il s'adapte et veuille bien apprendre, étant totalement étranger au monde marin. Le fait de naviguer jusqu'à St Martin sera déjà un premier test.

J'étais cependant bien naïf de m'être imaginé en avoir fini avec les ennuis. J'aurai du penser que ce que je connus en Martinique, n'était que le début d'une longue série de problèmes auxquels je devrai trouver une réponse adaptée pour chaque cas et en toute circonstance. Un bateau qui va traverser l'atlantique doit subir une préparation exigeante qui ne laisse rien au hasard sous peine de le payer cher plus tard. Une fois au large, on ne peut appeler personne, il faut donc pouvoir se débrouiller

seul dans tous les domaines. C'est pour limiter ces risques que le bateau a été revu du mieux possible, mais Sérénade est un vieux voilier et ce qui semble tenir aujourd'hui, peut casser demain.

## Première navigation

Je quitte dans l'après-midi du Samedi 21 avril la baie du Marin pour la Guadeloupe et je prévois d'effectuer le trajet en vingt-quatre ou trente six heures maximum. L'absence de vent sur la côte Sud, protégée par le relief, m'oblige à affaler les voiles et à mettre le moteur, ce qui n'est guère agréable lorsqu'il s'agit d'un vieux moteur diesel bruyant et qui ne semble pas fonctionner normalement. Mais mes piètres connaissances en mécanique ne me permettent pas de savoir ce qui ne va pas. De toute évidence, ce moteur a besoin d'une grosse révision. Je n'ai pas eu le temps de m'en occuper, ni les moyens de faire appel à un bon mécanicien. Il tourne avec peu de puissance et beaucoup de bruit. De plus, l'hélice force le bateau à partir sur bâbord et il faut donc exercer une forte poussée sur la barre franche, dans le sens contraire, pour le faire aller droit. Je me dis que le pilote automatique, livré avec le voilier, devrait pouvoir faire cela sans problème.

Troisième déconvenue: le pilote automatique fonctionne en manuel, mais pas en automatique, ce qui est paradoxal et m'obligera à rester à la barre en permanence. Après avoir contourné le rocher du Diamant aperçu dans la pénombre et ne souhaitant pas naviguer pour la première fois de nuit vu mon état d'épuisement, je mets le cap sur l'anse des « Trois-îlets » pour y mouiller. Le sondeur ne fonctionne pas non plus correctement, évidemment. Tant que les fonds sont supérieurs à environ vingt mètres, il n'accroche pas. Dans la nuit noire et en l'absence de précisions sur la carte, c'est au « pifomètre » que je laisse tomber mon ancre avec une certaine longueur de chaîne, également estimée. Je pense que quinze mètres environ suffiront, surtout que le guindeau est manuel. Or remonter une ancre de seize kilos plus le poids de la chaîne, en l'actionnant à la main, est assez physique.

Perdue la notion de mouillage dans lequel j'excellais, il faut bien le dire, il y a encore quelques années, lorsque je naviguais de temps à autre sur un bateau en Méditerranée. Mais depuis mon arrivée à bord de Sérénade et avec la somme impressionnante de choses à faire et à découvrir, je semble avoir perdu tous mes moyens. J'ai l'impression d'être redevenu un débutant.

A quatre heures du matin, je me réveille en sursaut avec une curieuse appréhension. En montant sur le pont, je m'aperçois que l'ancre a ripée et que le bateau dérive allègrement. Il se trouve au milieu de la baie. Je dois certainement avoir un ange gardien car il aurait pu dériver sur les rochers environnants ou la plage, voire sur d'autres bateaux au mouillage. Rien de tout cela. Je le retrouve pile à l'endroit où je me trouvais la veille lorsque j'ai décidé de m'arrêter pour mouiller. Malgré la fatigue, je n'ai pas le courage de retourner au mouillage, aussi, je lève l'ancre qui pend au bout de sa chaîne et mets cap au Nord - Nord-Ouest, toujours au moteur, faute de vent. Ce moteur ne monte pas beaucoup en régime, je l'ai dit, c'est donc à faible vitesse que j'avance. A la nuit tombante, celle du Dimanche 22 au Lundi 23 avril, je me trouve dans le passage entre la Dominique et la Guadeloupe avec les îles Saintes en face de moi. Ne voulant pas non plus arriver de nuit et lassé d'une journée de moteur, je décide de mettre en panne et laisse dériver mon bateau jusqu'au lever du jour. Je me couche pour récupérer après m'avoir préparé un dîner rapide et donné la gamelle de Maya qui était terrorisée de tous ces nouveaux bruits. Je m'inquiétais car depuis le départ, elle n'avait pas fait ses besoins et semblait m'en vouloir en refusant de venir près de moi.

Pas rassuré pour autant de ma position, la houle peut toujours me faire dériver vers une côte, je ne dors que d'un œil, me réveillant chaque heure pour observer l'horizon. Je suis loin de naviguer dans les règles de l'art, mais rien ne semble être fait comme il faut sur ce bateau et je suis seul à bord.

A l'aube, je remets en route et le vent se manifestant un peu, je déroule mon génois, mais pas la Grand voile car la drisse<sup>5</sup> s'est emmêlée autour des barres de flèche et je ne parviens pas à la libérer.

---

5 Corde qui permet de hisser la voile le long du mât.

Dans la matinée, je traverse les Saintes et je rejoins la côte de Basse-Terre qu'il me faut longer jusqu'à l'entrée du chenal de Pointe-à-Pitre. Je pensais y être en fin de matinée, mais c'est finalement vers quinze heures trente que j'entre dans la marina. Je demande l'aide de la capitainerie pour m'amarrer car le bateau n'est pas maniable avec sa quille longue, surtout en marche arrière et je me sens trop exténué pour effectuer cette manœuvre seul, sans risquer de taper d'autres bateaux. A dix-sept heures, je suis à quai, une heure plus tard arrive mon frère accompagné de son fils qui embarqua ses affaires le soir même.

Je décide de rester à Pointe-à-Pitre tant que je n'aurai pas un nouveau pilote automatique. Nouvelle dépense non prévue. Finalement c'est mon frère qui me l'offrira et qui, dans la foulée, se chargera de prendre à son compte tout l'avitaillement nécessaire pour la transat d'un équipage de deux personnes.

Le lendemain matin, je me mets en quête d'un spécialiste en électronique. Celui-ci n'a qu'un modèle fort cher et ne peut l'installer que trois jours plus tard. Nous resterons donc jusqu'au Vendredi 27 avril. Au milieu de la matinée, nous larguons les amarres et je décide que nous passerons par l'île de la Désirade, sur la côte atlantique de la Guadeloupe. Le fort vent d'Est et la houle nous refoule et je prends la décision de rentrer à la marina pour ne repartir que le lendemain matin, cette fois en passant par la côte Caraïbe. C'est plus long mais plus tranquille. Je ne souhaite pas devoir affronter le canal des Saintes la nuit avec ce vent d'Est. Ce n'est pas une bonne occasion pour faire découvrir la voile à mon jeune équipier.

Le soir même, mon neveu, oubliant que j'avais fermé les vannes du sanitaire, tente de s'en servir et en bloque le fonctionnement. Contrarié, je décide de ne pas réparer tout de suite et lui annonce que le toilette restera condamné jusqu'à notre arrivée à St Martin. C'est dans un seau que nous ferons nos besoins, comme dans l'ancien temps. Je vous laisse imaginer sa surprise...

Le Samedi 28 avril, jour de mon anniversaire, à huit heures, nous quittons tranquillement la marina, hissons la GV<sup>6</sup> et déroulons le Génois, puis nous mettons le cap sur Basse-terre pour contourner la Guadeloupe au portant. Le vent s'est calmé mais pas la houle. C'est la première journée depuis mon arrivée aux Antilles où tout fonctionne vraiment bien. La journée fut tranquille avec une mer calme une fois à l'abri de l'atlantique. Le vent est relativement faible, probablement moins de dix nœuds<sup>7</sup> et vers dix-sept heures, nous nous trouvons dans le passage de la Guadeloupe, cap au Nord-Ouest, à destination de St Martin. Nous longerons les îles de Montserrat, Nevis, St Kitts, Saba sur bâbord et St Barthélémy à tribord avant d'apercevoir St Martin. La nuit nous avons effectué les premiers quart de trois heures chacun. Je prends le premier afin de permettre à mon jeune équipier de préparer le dîner et lui laisser le temps d'apprendre en quoi consiste un quart de veille. La nuit s'écoule sans soucis. Nous croisâmes un cargo sur notre tribord. François est surpris de découvrir autant d'étoiles. Le voilier marche bien pour son âge et avec sa voilure légèrement diminuée, soit entre cinq et six nœuds et demi dans une houle d'environ un mètre et demi et un vent de seize kilomètres par heure, à peine neuf nœuds à peu près. Mon neveu est tout excité de passer sa première nuit au large. Il n'y a pas de lumière mis à part les étoiles, la lune et les feux de navigation du voilier. Pas de pollution, c'est la nuit noire et seul le bruit des vagues le long de la coque nous rappelle que nous sommes en mer. Le ciel sans nuage est une splendeur avec sa voûte céleste. Ces moments de tranquillité et de solitude sont propices à la réflexion. Au matin suivant, nous pouvons percevoir, au loin, St Barthélémy en avant tribord et l'île de Saba sur bâbord.

Nous sommes arrivés sans encombre à St Martin à quinze heures trente. Enfin, sans encombre, à part la courroie de l'alternateur qui s'est cassée en fin de matinée. Elle avait été changée mais pas assez tendue. Je n'avais donc plus la possibilité de recharger les batteries, ce qui est gênant pour uti-

---

6 Par soucis de simplification, la Grand-voile est appelée GV par tous les marins.

7 1 nœud = 1 mille nautique/heure

liser le pilote automatique, assez consommateur d'énergie. Marigot, la capitale, se trouve sur la côte Nord-Ouest de l'île et le vent, venant du Nord-Est, nous obligea à faire un près qui fut assez sportif durant les deux dernières heures de la croisière, avant de se retrouver à l'abri dans la baie profonde. La capitainerie de Fort Louis ne répondant pas à mes appels par radio VHF, je décide de mouiller à côté de la marina, dans la baie de Marigot, par trois mètres cinquante de fond sablonneux, dans une eau transparente. Un peu plus tard, une nouvelle tentative d'appel, mais par téléphone portable cette fois, me permet de rentrer en contact et ils m'invitèrent à venir dans la marina avant la fermeture des bureaux, soit dans une dizaine de minutes. Ce que nous fîmes et à dix-sept heures, nous sommes à quai, chargeur de batterie branché, eau douce reliée.

L'excitation d'une première navigation réussie, aussi courte soit-elle, nous pousse à débarquer le soir même pour aller faire un tour en ville. Maya est certainement la plus heureuse en retrouvant de l'herbe et du bitume avec toutes les odeurs caractéristiques. Elle était restée blottie près de nous et s'était décidée à faire ses besoins sur le pont juste deux heures et demi avant notre arrivée. L'ambiance qui règne à St Martin, du moins dans sa partie française, est très différente de la Martinique ou la Guadeloupe. Changement radical où l'on a plus l'impression d'être à l'étranger malgré la langue française.

## Saint Martin

Oublié les trois semaines de galère passées en Martinique. Oublié la mauvaise navigation d'un point de vue plaisance pure. Nous sommes à St Martin, île particulière et probablement unique en son genre. La partie Sud est hollandaise, la partie Nord est française. C'est aussi la dernière île avant les Grandes Antilles que forment les îles vierges britanniques et américaines, Cuba et Haïti. Toutes ces îles se trouvent plus vers l'ouest. C'est donc de St Martin que partent les voiliers à destination de l'Europe avec une escale dans l'archipel des Açores. Nous aussi, nous allons faire la même route. La saison cyclonique commençant en Juin et finissant en Novembre, Mai est le mois idéal pour effectuer cette traversée.

Il y a beaucoup de bateaux, soit au mouillage dans la baie de Marigot, soit à la marina, soit encore dans le lagon dans lequel se trouve une autre marina, « Port Royal ».

J'avais encore en tête les différentes discussions avec mon frère qui me recommandait la plus grande prudence car St Martin est aussi connu pour être un lieu de concentration de différents trafics dont celui de la drogue. C'est avec toutes ces idées en tête que nous avons débarqué le soir même dans Marigot, capitale de la partie française. Notre premier souhait a été de nous installer à une terrasse pour boire une bonne bière fraîche comme si nous venions de traverser l'océan, alors que nous n'avions navigué que trente six heures, à peine.

Peu importe, c'était une première pour mon neveu, ma chienne Maya et pour moi qui n'avait plus navigué depuis fort longtemps, de plus jamais dans les Antilles, si j'exclus les trois jours de Février où j'ai essayé rapidement mon voilier entre la Martinique et Sainte Lucie.

Je me rendais bien compte que ce voilier était vieux et mal entretenu contrairement à l'annonce du site Internet qui me l'avait fait découvrir. Mais en même temps, j'appréciais sa conception et devinais qu'il devait être très marin. Un voilier de 35' (10,70m) me paraissait grand. Je n'en avais encore jamais possédé de cette taille. Pourtant au cours de notre petite croisière, j'ai également pu réaliser qu'il était bien petit une fois au large. Je me demandais comment nous pourrions traverser l'océan atlantique avec un bateau qui semble minuscule au milieu d'une large étendue d'eau, tel qu'un océan. Je me consolais en pensant à tous les récits de ceux qui ont fait d'autres traversées à bord de voiliers encore plus petit que le mien.

Finalement, nous sommes restés à terre pour le repas du soir et c'est fort tard, l'estomac bien rempli, que nous sommes retournés à bord.

Je prévoyais de rester une semaine à St Martin, le temps de récupérer ma nouvelle Grand Voile commandée par Internet à une firme chinoise réputée pour faire de bonnes voiles à des prix défiant toute concurrence. Ainsi que les papiers officiels du bateau qui était passé sous pavillon suédois, alors que juste qu'à maintenant, il est sous pavillon américain. Ce qui risque de me poser quelques soucis une fois rentrée en métropole. La Suède faisant partie de la Communauté Européenne, d'après mes renseignements par Internet sur le site de la Douane française et services fiscaux, je n'aurai aucune difficulté une fois dans les eaux françaises de la métropole, ce qui reste, quand même, encore à démontrer. Il y aura bien un fonctionnaire zélé pour me dire que je ne suis pas en règle<sup>8</sup>.

---

8 C'est ce qui est arrivé en arrivant à Cannes, lorsque je voulus acheter un « Droit de passeport » pour mon voilier. Je raconterai cet épisode plus tard.

Pour le moment, il m'importe de récupérer auprès d'un « broker<sup>9</sup> » tous ces éléments qui m'attendent. Je suis aussi à St Martin pour acheter du matériel fort onéreux en métropole et du fait de l'absence de taxe, coûte beaucoup moins cher ici.

Pendant le week-end, nous avons repéré les principaux shipchandlers<sup>10</sup> qui vendent le matériel, ainsi que le « broker » qui doit me donner ma GV et mes papiers. Évidemment nous sommes arrivés la veille d'un pont prolongé puisque du côté hollandais de St Martin, c'est la fête du Carnaval et tous les magasins sont fermés durant quatre jours, même du côté français, pour une bonne partie d'entre eux. Cela m'a rappelé mon arrivée en Martinique, à la veille des fêtes de Pâques. Serait-ce l'histoire qui se renouvelle? J'espère que non si je pense aussi à la suite d'ennuis que je connus.

St Martin a trois particularités à mon sens, mis à part la beauté du site, assez exceptionnel.

1. C'est aux Antilles, donc il ne faut pas être pressé. Le temps ne compte pas non plus ici.
2. Tout se paie en « espèce » ou par carte de crédit. Cela pose vite un problème quand nous n'avons pas une réserve d'argent liquide importante.
3. Tout se calcul en dollars américain, puis est converti en euros si vous souhaitez utiliser cette monnaie, même dans la partie française. Mais attention au change, pas toujours favorable selon les endroits et les articles achetés, comme le gasoil ou le tabac. A propos de tabac, un paquet d'une marque américaine fort connue coûte 1,20 € quand le même paquet coûte 5,30 € en métropole. Ça laisse rêveur.

J'ai facilement récupéré les papiers du bateau et ma Grand Voile neuve. Maintenant, Sérénade est un voilier battant pavillon suédois.

J'ai pu aisément acheter le matériel que je voulais ou presque. A noter que ces achats se font du côté hollandais et on y accède en annexe<sup>11</sup> en traversant le lagon, si vous êtes mouillés du côté français. Il n'y a évidemment pas de frontière. Il est donc fréquent de voir un va et vient permanent de pneumatiques. Un véritable ballet sans qu'aucune autorité ne se soucie de ce que vous faites.

L'éolienne et le panneau solaire doivent être montés sur un portique ou un mâtereau, à l'arrière du bateau. Là, ce ne fut pas une mince affaire. Il n'existe pas de kit standard vendu en magasin. Il faut se faire fabriquer des supports sur mesure pour son bateau. Le problème est que, sur tout St Martin, il n'y a que trois artisans spécialistes en la matière et les délais demandés sont de l'ordre de trois à quatre semaines. En cette période de l'année, beaucoup de propriétaires de ces bateaux se font faire des pièces en inox, que ce soit des balcons, des portiques ou tout autre pièce. Une bonne partie d'entre eux sont américains et préfèrent bénéficier de la position particulière de St Martin, financièrement parlant, avant de regagner une des îles vierges faisant partie des États Unis. Leur pouvoir d'achat favorise les commandes auprès de ces artisans et lorsqu'un simple plaisancier comme moi vient commander un petit portique pour son éolienne et panneau solaire, ils ne sont pas disponibles avant plusieurs semaines. Ce délai excessif ne m'arrange pas du tout. Je n'ai guère envie d'entamer ma traversée en Juin et rester tout ce temps à St Martin. Cela signifierait des dépenses importantes non prévues, une fois de plus.

De recherche en recherche et les jours passant, je finis par trouver une petite société capable de souder de l'inox, mais ne travaillant pas pour les bateaux. Sa spécialité est plutôt les portes et grilles de maisons. Peu importe, je me dis qu'en lui fournissant les plans, il devrait pouvoir me fabriquer ce dont j'ai besoin. En effet, il comprend très bien ce qu'il faut faire, accepte le marché et le prix semble raisonnable. Malheureusement, le gérant de l'entreprise confie le travail à un soudeur qui ne sait pas réfléchir deux secondes avant de faire quelque chose. Au final, je me retrouve avec un équipe-

---

9 agent spécialisé dans les transactions de vente de bateaux.

10 Magasin spécialisé dans la vente de matériels pour l'équipement des bateaux.

11 Petit bateau pneumatique équipé d'un moteur hors-bord.

ment non adapté au profil de mon bateau, et ce, plus d'une semaine après commande. Las, j'essaie de m'en contenter et je déplace le bateau pour me mettre dans le lagon, à l'abri du vent et de la houle car il va falloir monter et adapter tout ce matériel à bord du bateau. Ce fut terriblement difficile et sans l'aide de François, mon neveu, je n'y serai jamais arrivé. Néanmoins, après une journée entière d'effort physique intense, nous parvenons, tant bien que mal, à installer l'ensemble, c'est à dire, les deux mâtereaux et sa traverse pour supporter l'éolienne qui pèse plus de treize kilos et le panneau solaire, sans oublier le câblage électrique car il serait impossible de le mettre en place après, puisque l'éolienne se retrouve à deux mètres quatre-vingt de hauteur! Malheureusement comme la solution adoptée par l'artisan n'est pas tout à fait conforme à ce que je voulais, pour que tout cet ensemble tienne bien, j'ai dû me faire fabriquer deux câbles en acier équipés de ridoir, afin de renforcer sa tenue et les installer moi-même, perdant de ce fait, la facilité de passer sous le portique lorsqu'il faut enjamber le balcon arrière. Je me console en pensant qu'ainsi, les risques de tomber à l'eau par l'arrière sont extrêmement minces.

Au cours de la navigation entre la Martinique et la Guadeloupe, puis entre la Guadeloupe et St Martin, j'avais remarqué que le bateau faisait toujours un peu d'eau par le puits de dérive, m'obligeant à écoper régulièrement, car l'eau ne pouvait pas s'écouler naturellement dans le puisard dans lequel se trouve une pompe de cale électrique. Je savais que je devrais sortir le bateau pour faire réparer mais que cette réparation serait longue car l'accès n'est pas simple. J'avais décidé d'attendre d'être arrivé en France pour faire ce travail. Pour simplifier les opérations et mieux contrôler l'entrée d'eau, j'installe deux petites pompes de cale automatique qui déverseront l'eau dans le puisard. Il suffira ensuite de déclencher la grosse pompe de cale pour rejeter à la mer toute l'eau. Ce travail ne se fera qu'une fois toutes les deux ou trois heures, temps nécessaire pour remplir le puisard jusqu'au niveau supérieur de la grosse pompe de cale. Je calculerai précisément la fréquence une fois en navigation.

Tout ce retard nous servi néanmoins. Mon frère était de retour aux Antilles et nous apporta du matériel fourni par un neveu de Bretagne et qui consiste à nous suivre à la trace sur Internet, grâce à un récepteur GPS et un module iridium pour l'envoi par satellite des informations de relevé GPS. De cette façon, il sera possible de suivre notre avancée pendant la traversée de l'atlantique, ce qui rassurera la famille. Le système est muni de deux boutons. Un pour une « Alerte », c'est à dire un envoi manuel de notre position, c'est un bouton vert, et l'autre, un bouton rouge, consiste en une « Alarme » et sert à indiquer que nous sommes dans des difficultés importantes. C'est cette faculté qui a plu à mon frère et qui a fait qu'il a insisté pour que je l'installe à bord. Je l'ai rapidement monté et après quelques essais, il fut décidé avec mon neveu de Bretagne, qu'un seul signal ne devait pas être pris en considération car il est toujours possible d'appuyer par mégarde sur l'un de ces boutons. Aussi, nous convenons d'un protocole pour l'envoi de signal au travers de cet appareil.

Le 26 mai, nous nous sentons prêt et décidons de partir pour les Açores. Le temps de tout ranger, dégonfler l'annexe et l'amarrer sur le pont, de déjeuner et c'est à quatorze heures trente que nous levons l'ancre, établissons la voilure et quittons St Martin par le canal d'Antilla, avant de faire route direct, cap sur les Açores.

Un vent d'Est établi, nous obligea à louvoyer pour sortir du chenal avant de pouvoir prendre le bon cap. Il faut bien savoir qu'un voilier ne peut pas remonter face au vent et que si la destination est la même que celle d'où provient le vent, il ne peut y aller qu'en faisant une route à 45° maximum du lit du vent, soit 90° de part et d'autre et virer de bord régulièrement afin de ne pas trop s'éloigner de sa trajectoire. Évidemment, ce louvoisement est vu par le GPS et les non-marins peuvent ne pas penser à ce problème et se demander ce que nous faisons à zigzaguer. Ce petit détail aura son importance dans la suite des événements qui surviendront quelques jours plus tard.

## Saint Martin - Guadeloupe

Est-ce que tous les bateaux sont aptes à traverser un océan? Théoriquement, la réponse est oui. Pratiquement, cela va dépendre de beaucoup de paramètres.

La taille du bateau n'est pas le critère le plus important. On a vu des bateaux de petites tailles, 6,50 m, traverser l'atlantique. Certes, ces traversées se font le plus souvent dans le sens Est – Ouest, sens le plus facile du fait que la route logique consiste à descendre sur l'archipel des Canaris, puis les îles du Cap Vert afin de rejoindre les Alizés qui soufflent dans la même direction et de façon continue, principalement au cours des cinq premiers mois de l'année. Ce n'est pas non plus une promenade tranquille car la force de ces vents est de l'ordre de Force 4 à 5, soit quinze à vingt-cinq nœuds, accompagné d'une houle non négligeable. Mais c'est du portant, ce qui veut dire que même sans voile, ni moteur, par le jeu de la dérive, on arriverait de l'autre côté, au sud des Antilles.

L'autre sens est une autre histoire. La route logique, cette fois, consiste à remonter au Nord, vers le 36 ou 38ème parallèle, voire encore plus haut, presque sur la même latitude que New York, soit bien plus haut que les Bermudes. Puis un changement de direction de vent en provenance d'Ouest et de courants, devrait logiquement vous emmener sur les Açores au portant. La période pour ce genre de traversée est plutôt entre Avril et Juillet, avec le risque dans le premier tiers de la traversée de rencontrer des dépressions tropicales, vents assez violents, voire des cyclones, dont la saison va normalement de Juin à Novembre. En dessous du 45ème Méridien Ouest, les risques sont quasi nuls, mais d'autres types de dépressions peuvent survenir ou encore, une zone anticyclonique qui vous coupe de tout vent régulier, voire d'absence de vent, mais toujours avec de la houle qui peut être très forte. C'est, dans ce cas, une situation très difficile à vivre. Les bateaux souffrent beaucoup à être ballottés, roulés. Le matériel, notamment la bôme, les écoutes de GV et de génois sont soumis à rude épreuve. La casse n'est pas rare.

La préparation du bateau pour une traversée est primordiale au regard de la rudesse de la mer et du vent que l'on va rencontrer. De ce point de vue, un bateau récent et de taille importante sera mieux « armé » pour ce genre de traversée. Un navire ancien, quelque soit sa dimension, devra être bien entretenu afin de limiter ainsi la casse pour avoir des chances de réussir en toute sécurité cette même traversée.

Enfin, la compétence et l'expérience des navigateurs joueront un rôle important sur le succès d'une navigation. C'est dans les coups durs que se font toute la différence sur le bon choix effectué par les marins. Si de plus il y a un équipage, la gestion de ces équipiers dans leur comportement, aura également une influence sur le résultat du fait de l'esprit qui régnera à bord.

Un autre paramètre non négligeable interviendra aussi. C'est la chance. Il en faut, comme toujours. Dans tous les cas, c'est la mer qui décide de vous laisser passer ou pas. On ne peut que négocier au mieux, mais jamais la vaincre. Celle-ci est conditionnée par le type de vent que l'on rencontrera. Or personne ne peut vraiment prédire longtemps à l'avance les conditions météo qui seront rencontrées au cours de la traversée. La mer aura toujours le dernier mot. Il n'y a pas un marin qui prétendra être capable de surpasser les conditions de mer et de vent à loisir. Ce n'est pas sérieux. Il n'y a qu'à regarder ce qui se passe parfois lors d'une course au large. Tout le monde sait bien que la nature domine sur la planète et que la mer est un milieu hostile et non naturel à l'homme, plus habitué à vivre sur terre.

Ce préambule établi, lors du départ, j'ai quand même confiance dans Sérénade mais je me sens en charge d'une lourde responsabilité en la personne de mon jeune neveu qui s'en remet entièrement à moi puisque totalement néophyte.

Le vent d'Est de Force 3 (environ 18 km/h, soit 10 nœuds) fait bien avancé le bateau mais nous dérivons un peu trop Nord, dérive dont il faudra tenir compte ce qui n'est pas un problème quand la position est donnée en permanence par le GPS. J'ai choisi une route directe malgré la route logique qui aurait dû m'emmener plein Nord comme expliqué au début du chapitre. Le choix des routes est source de bien des discussions parmi les skippers expérimentés ou pas. J'ai pensé qu'en cette période de l'année j'aurais peu de chance de tomber sur l'anticyclone des Açores, appelé aussi Anticyclone des Bermudes dans la zone Ouest de l'atlantique, situé actuellement davantage Nord - Nord-Est et que le risque des dépressions tropicales étaient quasi nulles, la saison cyclonique n'ayant pas encore commencée.

La première nuit s'organise de la même façon que lors de la traversée entre la Guadeloupe et St Martin. Je prends le premier « quart » de trois heures, François le second et je ferai le dernier avant le levé du jour. Je ne prends pas de « ris<sup>12</sup> », estimant que nous sommes encore trop près des Antilles et donc sous l'influence des conditions météo annoncées lors de notre départ. Pas de risque d'un changement brutal ou d'une violente risée au cours de cette première nuit. La vie à bord s'organise aussi tranquillement. Celui qui n'est pas de « quart » dans le cockpit, prépare le repas et va se coucher en attendant d'être réveillé. L'autre veille et adapte, si besoin est, l'allure du bateau en réglant les voiles, corrige éventuellement le cap, à moins de laisser faire le pilote automatique. Toutefois ce dernier ne peut pas répondre convenablement à un éventuel écart de route du voilier si l'équilibre des voiles n'est pas parfait ou si le bateau est sur-voilé pour les conditions de vent rencontrées. La présence humaine est donc indispensable.

J'ai donné mes instructions à mon jeune équipier pour qu'il n'hésite pas à me réveiller en cas de changement notable dans la force et la direction du vent ou lors de rencontre de navires. J'ai aussi indiqué l'obligation, toutes les deux heures, de regarder le niveau d'eau dans le puisard et au besoin, de déclencher la pompe de cale électrique, sans oublier de l'arrêter après pour qu'elle ne tourne pas à vide.

La journée suivante se passe idéalement. Le vent est toujours constant, la houle un peu plus forte. Nous avançons régulièrement à six nœuds et demi. Je précise que j'avais pris la décision d'établir le génois le plus lourd et de moindre surface depuis mon départ de la Martinique. Une sorte de « Yankee » de vingt-six mètres carrés, au point d'écoute haut placé, plus apte à affronter des variations de vent importantes, mais ne permettant pas au bateau d'atteindre sa vitesse maximale et surtout, peu performant au portant. C'est davantage une voile de près.

Depuis la nuit passée, nous n'apercevons plus la terre et ses lumières. Nous réalisons que nous avons entamé la Transat. Pour la deuxième nuit, malgré des conditions de vent similaires à la veille, je décide de respecter la règle de prudence qui consiste à prendre un « ris ». Je fais enrouler le génois afin de mettre le bateau debout au vent pour faire faseyer la GV, ce qui facilite la réduction de voilure. Puis, une fois le « ris » prit, l'opération consiste à relancer le bateau sur son cap et à renvoyer de nouveau le génois. Premier incident: il est impossible de dérouler ce dernier. L'enrouleur semble complètement bloqué. Je vais à l'avant du bateau et tente à la main de forcer le déroulement. Il se produit et nous pouvons repartir normalement. Je ne m'inquiète pas outre mesure, pensant que le tambour doit être un peu grippé et je me promets de le graisser le jour prochain. Nous passons cette deuxième nuit sans autre soucis et avec les mêmes règles que la veille.

A l'aube du troisième jour et avant d'aller me reposer lors du dernier changement de « quart », je décide de renvoyer toute la GV et donc la même opération doit être réalisée, à savoir, enroulement du génois, bateau face au vent, libération du « ris », reprise de cap, déroulement du génois. C'est lors de cette dernière étape, qu'une fois de plus l'enrouleur se bloque après avoir effectué deux tours. A nouveau je retourne à l'avant. A ce moment là un groupe de cinq dauphins vinrent nager devant

---

12 Réduction de la surface de la GV.

l'étrave du bateau. Malheureusement, je ne peux guère prendre le temps de les observer beaucoup, occupé à tenter de dérouler le génois, en vain... Contrarié par ce problème qui n'était jamais survenu auparavant, je décide de rester sous GV seule le temps de me reposer un peu et de réfléchir aux conséquences éventuelles sur la traversée. Nous sommes déjà à plus de 250 milles nautique de St Martin, au delà du 21ème parallèle et à l'Est du 61ème méridien.

Vers sept heures du matin, je tente à nouveau de dérouler le génois en retournant à l'avant du bateau. Devant cette nouvelle impossibilité j'essaye, manuellement, de dérouler un peu de toile afin de faciliter le déblocage de l'enrouleur sous l'effet de la pression du vent sur une petite surface de voile qui aurait été ainsi libérée. Je parviens à faire trois tours à la main mais l'enrouleur ne se débloqua pas pour autant. Nous n'avons que gagner d'avoir une petite surface ce qui est déjà mieux que rien du tout, et moi, d'être trempé de la tête au pied car dans la houle, le bateau enfourne allègrement. Le voilier reprend ainsi un peu de vitesse. Je veux prendre le temps de la réflexion avant de décider s'il faut vraiment abandonner ou pas. Je dois réfléchir à une autre méthode pour récupérer mon génois. Mon neveu ne sait que penser, ignorant les conséquences de cet incident sur la suite de la traversée.

Deuxième incident: A neuf heures trente, le « tiller » de la barre franche, c'est à dire la visse spéciale sur laquelle est enclenché le bout du vérin du pilote automatique et qui permet de faire bouger la barre, casse net. Surpris que cela puisse arriver, je n'ai plus d'hésitation et prends immédiatement la décision d'abandonner et de faire demi tour. Mais auparavant, il me faut tenter d'avertir mon neveu de Bretagne qui pourrait ne pas comprendre pourquoi le cap du bateau a subitement changé. J' imagine d'appuyer trois fois sur le bouton d'alerte, le bouton vert, afin de lui faire comprendre d'être attentif à mon nouveau cap car il s'est produit un incident mais que le bateau reste sous contrôle et que personne à bord n'est blessé. Voilà en pensée, le sens du message que je cherche à lui faire passer. C'est pourquoi je n'utiliserai pas le bouton rouge qui est l'alarme, un stade de gravité plus important et donc non conforme à notre situation.

Une fois le « message » envoyé, j'effectue un virement de bord et mets cap au Sud-Ouest, sur la Guadeloupe, puisque le magasin qui installa le pilote automatique est à Pointe-à-Pitre. Je pense y arriver en deux ou trois jours maximum. Malheureusement, le vent tourne aussi et vient maintenant du Sud-Ouest, m'obligeant à faire route au Nord-Ouest. De plus sa force est tombée énormément et dans l'après-midi, il ne reste qu'un filet d'air. Pensant qu'il allait revenir de l'Est comme avant le virement de bord, je décide de ne rien changer pour le moment. La journée se termine ainsi. En soirée, aucun changement dans la direction du vent, tout aussi faible et de gros nuages noirs se présentent devant nous. Pour ne pas m'éloigner de mon objectif, je préfère faire cap au Sud, voire Sud-Est, plutôt que de partir sur les Bermudes, puisque de toute façon nous avons dérivé plus au Nord depuis le début de la traversée. Je fais donc un nouveau virement de bord et continue à espérer que le vent changera de direction. Mais cette situation n'évoluera pas durant trois jours et quatre nuits avec même des absences de vent total, faisant rouler le bateau énormément sous l'effet de la houle. Notre position sur la carte pouvait faire penser que le bateau n'était plus contrôlé. Mais j'imaginai que mon neveu de Bretagne aurait pris l'information de la météo dans ma zone de navigation et qu'il savait que je n'avais pas de vent, sans pour autant savoir que je désirais rejoindre la Guadeloupe puisque mon cap n'y correspondait pas et que nous n'avions guère avancé depuis l'abandon.

La météo captée sur les ondes BLU et donnée par RFI ne correspond pas non plus à ce que nous connaissons dans notre secteur. Il ne m'est donc pas possible de faire des prévisions, il me faut attendre un changement de condition météo. Je ne peux pas non plus utiliser le moteur qui ne fonctionne plus depuis notre départ de St Martin. Si le vent fait défaut, nous sommes par contre, entourés sur 360° de gros nuages bas avec des éclairs parfois intenses accompagné d'une forte houle qui ne nous ménage pas. Ce spectacle est très impressionnant. De temps à autre, un de ces orages nous passe dessus, suivi de ses rafales de vent et de la pluie violente, nous permettant d'avancer en tenant la barre. Cela ne dure que quinze à vingt minutes, donc bien insuffisant pour que notre déplacement se voit sur une carte par un relevé GPS.

Jamais je ne sentis le bateau en danger, mais cette situation, sans point de repère visuel, ni contact, ne serait-ce qu'avec un navire de passage, fut une rude épreuve pour les nerfs. Je sais qu'il faut tenir bon, garder son calme, observer l'évolution de la météo et ne pas se laisser aller à la panique ou au désespoir. Mais qu'en est-il de mon neveu, équipier débutant ? Son inexpérience et son jeune âge ne l'a pas préparé à ce genre d'épreuve humaine. Je captai des signes indiquant un changement d'attitude en lui, sans qu'il ne montre ouvertement son inquiétude. Il se raccrochait à moi, à mes connaissances et ma propre attitude. Moralement ces quelques jours passés ainsi, furent assez éprouvants. Aussi, au quatrième jour, lorsque le vent revint à l'Est – Sud-Est, nous faisons immédiatement cap direct sur la Guadeloupe. Mais nous sommes physiquement un peu diminués et quasiment toujours dans la zone de l'abandon. Notre progression a été mince et aléatoire durant ces derniers jours.

Très rapidement le vent fraîchit et la houle se creuse. Trop content de retrouver la brise, je ne diminue pas la voilure. J'établis un quart à la barre en donnant à mon équipier, le cap à suivre. Légèrement sur-voilé, la barre franche devient assez dure à tenir mais je ne change rien puisque, faute de génois, il nous faut avancer pour qu'enfin notre route suivie sur GPS indique notre volonté de rejoindre la Guadeloupe. Toute la journée et nuit se passent ainsi et nous nous retrouvons à nouveau dans la zone que nous étions censés suivre au départ.

C'est à l'aube qu'un cargo fait mine de nous contourner. François est à la barre et je me repose. En me signalant sa présence, je prends la barre et observe le comportement du navire, prêt à manœuvrer si je le juge utile pour notre sécurité. Je suis surpris et inquiet de voir qu'au lieu de s'éloigner, celui-ci revient sur nous en nous tournant autour par des cercles de plus en plus serrés. Quelques instants plus tard, il change sa route pour couper la mienne et déclenche sa sirène comme s'il veut nous signaler qu'il va nous couper en deux. Interloqué par cette manœuvre, j'allume ma VHF pour entrer en contact radio et lui demander ce que signifie ce comportement. Le commandant ou l'homme de veille, a l'air très en colère aussi et m'apprend qu'il cherche à nous joindre par radio depuis près de trois heures mais comme ma radio était éteinte, il fut obligé de se rapprocher de moi pour me faire peur et me faire réagir. Il pensait que je cherchais à fuir alors qu'on lui avait signalé le voilier en perdition! Un signalement au Cross de Guyane puis à l'American Rescue a été envoyé par mon frère et il ne comprend pas pourquoi je n'essaie pas d'entrer en contact avec lui alors qu'il s'est détourné de plus de cinq heures de route pour nous rechercher. Je lui indique mon ignorance sur ce déclenchement des secours et lui donne ma route. Je précise que le bateau est manœuvrant et que je n'ai pas besoin d'aide. Il nous ordonne de bien nous montrer car il veut être certain qu'il ne manque personne à bord. Il prend une photo et fait son rapport aux autorités avant de reprendre sa route initiale.

Je suis furieux envers mon frère et mon neveu de Bretagne car il est évident qu'ils n'ont pas cherché à comprendre ce que je souhaitais faire lors du déclenchement de l'alerte et que la décision fut prise de faire rechercher mon bateau! Une heure plus tard, c'est un gros navire de pêche qui vient vers nous et qui s'en quête de savoir si tout va bien à bord. Cette fois je réponds immédiatement pour le rassurer. Pendant quatre jours nous n'avions rencontrés aucun navire et voilà que maintenant, en l'espace de quelques heures, nous reçûmes la visite de deux bateaux. Je me demande si nous allons être interpellés par tous les bâtiments que nous croiserons jusqu'à notre destination de la Guadeloupe ou si l'alerte de recherche sera levée dès que le Cross de Guyane saura que nous allons bien. Je me promis de les contacter dès mon arrivée pour en savoir plus sur les circonstances du déclenchement des recherches<sup>13</sup>.

Le vent se transforme progressivement en forte brise (c'est du moins l'impression que nous en avons après ces quelques jours passés dans la pétrole), un Force 6 environ, n'ayant rien à bord pour mesurer la force du vent. Sa violence et la houle impressionnante m'indique son état. J'ignore si ce temps va s'aggraver ou pas. Je tiens bon la barre et seulement en soirée, je demande à mon équipier de me

---

<sup>13</sup> Le CROSS de Guyane me confirmera l'inquiétude de la famille qui motiva le déclenchement des recherches, même si, pour eux, les explications données ne révélaient pas le cas d'un navire en perdition.

relayer le temps d'observer le GPS et de mettre en mémoire un waypoint (Point GPS) sur le passage de la Guadeloupe. Il ne s'est pas écoulé cinq minutes que mon neveu abandonne la barre sous prétexte qu'elle est trop dure à tenir. Je m'empresse de finir de rentrer le Point GPS et reprends la barre. Je la garderai une bonne partie de la nuit. Puis la fatigue se faisant sentir, vers deux heures du matin je décide de mettre en panne et laisser le bateau dériver le temps que je me repose. Nous sommes ballottés et les vagues viennent se fracasser contre la coque, provoquant des bruits sourds effroyables, de quoi inquiéter tout débutant, mais le bateau n'est pas en danger. Néanmoins, François refuse de se coucher dans le carré et va se reposer sur un des bancs du cockpit. Au matin, j'ai la surprise de voir que le génois a fini de se dérouler presque complètement et qu'il est en lambeaux. Je ne peux l'affaler car il reste encore environ trois tours autour de l'enrouleur. Je le laisse ainsi et fais route à nouveau sous GV seule. Je tiens à nouveau la barre toute la journée. Le soir, je me rends compte sur le GPS que nous arrivons sur la Barbade et non sur le passage de la Guadeloupe. L'île de la Barbade se trouve exactement un degré de latitude plus au Nord. En vérifiant mon point GPS mis en mémoire, je me rends compte que je me suis trompé précisément de un degré de latitude. Après correction, je dois changer de cap pour suivre une route plein Sud afin de rattraper la bonne direction. Je garde la barre toute la nuit mais je la bloque pour pouvoir soulager mes muscles. C'est moins pénible car le vent a légèrement molli. A l'aube, je peux à nouveau faire route au Sud-Ouest et je prends la décision de couper le chenal en ligne droite, soit en diagonal par rapport à notre position, pour nous mettre à l'abri sous le vent de la Guadeloupe. La traversée du canal de la Guadeloupe, large de près de 40 km, a été une rude épreuve physique. Il fallu se mettre à deux pour tenir la barre et éviter que le bateau ne se fasse coucher par la houle très forte. C'est vers seize heures que nous nous retrouvons de l'autre côté et vers dix-huit heures, nous sommes à l'abri de la houle et du vent. Je mets le cap sur l'Anse Deshaies, au moteur, lequel re-fonctionne sans pour autant pouvoir dépasser 1500 T/mn, pour mouiller et nous reposer vingt-quatre heures. Nous sommes le Lundi 4 juin.

La journée du Mardi est consacrée à passer des appels téléphoniques pour rassurer la famille, affaler le génois déchiqueté et gréer un tourmentin<sup>14</sup>, ranger le bateau et reprendre des forces. Mercredi à l'aube, nous mettons le cap sur Basse Terre par la côte Caraïbe. Le vent n'a pas faibli côté Atlantique, mais nous sommes protégés et c'est paisiblement que nous longeons la Guadeloupe. En fin d'après-midi, il faut affronter le canal des Saintes avec le vent dans le nez, nous obligeant à tirer des bords. La voilure peu adaptée, il ne m'est pas possible de faire un bon « près », c'est à dire serrer le vent au maximum et c'est péniblement que nous avançons dans le canal. Mon neveu refusant depuis la veille de toucher à nouveau à la barre, je dois me débrouiller seul pour tirer des bords. Je sais que nous devons passer une nouvelle nuit à naviguer aussi je prends la décision de tirer un long bord pour m'emmener entre Les Saintes et Marie-Galante avant de virer de bord une dernière fois et faire route, droit sur Point-à-Pitre. Le jeudi 7 juin, j'entre dans la marina du Bas du Fort à onze heures.

Après avoir amarré le bateau, sur ma décision et celle de sa famille, François rassembla ses affaires. Puis nous prîmes un taxi qui nous emmena à l'aéroport pour qu'il saisisse le vol de Paris de quinze heures trente. Je profite de ce retour en métropole pour lui faire ramener ma chienne Maya, qui a été terrorisée durant toute cette semaine de mésaventure. Je ne sais pas si c'est mon odeur, faute d'avoir pu me laver depuis quarante huit heures, accroché à ma barre ou si c'est mon pas alerte, mais quand je m'approche d'un employé de l'aéroport pour lui demander un renseignement, celui-ci fait un pas en arrière. Cette anecdote me fit sourire après coup.

Le soir je me retrouve seul à bord et peut enfin prendre une douche chaude et me reposer. Je décide de rester tout le mois de Juin pour prendre le temps de réparer et surtout améliorer le bateau, notamment sur le Plan de pont, de faire fabriquer un nouveau génois et de faire modifier l'installation

---

14 Petite voile d'avant utilisée souvent dans la tempête.

du pilote automatique, ainsi que quelques autres aménagements. C'est à ce moment là aussi, que je prends la décision de faire la traversée de l'atlantique seul, ne voulant plus risquer la vie de qui que ce soit d'autre que la mienne, au cas où de nouveaux incidents surviendraient. J'avais également pris soin de démonter l'appareil de mon cousin de Bretagne, en accord avec lui et le fit ramener dans les bagages de François.

## Pointe-A-Pitre

Quand tout est nouveau pour vous, il n'est pas facile de voir clair tout de suite et de mettre de l'ordre dans son esprit. On cherche aussi à savoir auprès de personnes qui vous semblent plus expérimentés, ce qui ne veut pourtant pas dire que ces conseils soient bons. Il faudra faire la part des choses. Il en va de même dans le choix des intervenants que l'on vous indique sans vraiment savoir si ce sont les meilleurs ou pas. Le budget disponible va aussi influencer sur ces choix. Par chance ma famille m'aidera financièrement afin que je pus mener à bien, du moins au mieux, cette traversée qui commence à tarder et nous approchons de la période pour laquelle peu de bateaux tenteraient de traverser à cause principalement des risques de rencontrer un cyclone.

Je fis un choix parmi les professionnels contactés, sans vraiment être certain si c'était ceux qu'il me fallait.

J'ai besoin d'un gréer pour changer mon Plan de pont<sup>15</sup> car je me suis rendu compte que pour l'instant, mon bateau ne peut pas se manier confortablement en solitaire. Je dois changer les winchs, rajouter des taquets coinçeurs, changer la façon de gréer la Grand Voile et de prendre les « ris », installer un lazy<sup>16</sup> pour que la GV s'affale en restant sur la bôme au lieu de tomber à l'eau ou sur le pont, en vrac. Il me faut revoir mon tambour de génois et savoir pourquoi il s'est coincé.

J'ai aussi besoin d'un nouveau génois lourd et pour cela je dois trouver un bon « voilier », pas trop cher.

Il me faut faire réviser mon moteur qui ne marche plus du tout depuis le départ de l'Anse Deshaies. Puis à nouveau faire modifier l'installation du pilote pour que ce dernier soit suffisamment costaud, tienne plus longtemps et garde le cap dans du mauvais temps.

Enfin, trouver un menuisier pour me faire fabriquer un meuble qui contiendra l'ordinateur et le mettra à l'abri. Or, j'avais constaté que lorsque le pont était envahi par la mer, de l'eau s'infiltrait dans les équipets et placards. Pour cette même raison, je dois revoir l'étanchéité du pont, c'est à dire des deux panneaux de pont et de toutes les visses de tout l'accastillage du pont. Par sécurité, je devrai acheter des boîtes étanches de tailles variables pour y ranger tout ce qui craint l'humidité.

Je profite aussi de ce long délai pour faire réviser la survie puisque je n'en avais pas eu le temps en Martinique. Autant annoncer tout de suite que le diagnostic ne m'a guère surpris, habitué maintenant à toutes les mauvaises nouvelles. La société chargée de vérifier l'état de la survie, m'indiqua que cette dernière se décomposa lors de l'ouverture du container. Je n'avais pas d'autres choix que d'en acheter une autre ou de me passer de survie. Vu le prix de cet équipement et de son peu d'intérêt, de mon propre avis, si les circonstances devaient m'amener à m'en servir, je décide de m'en passer. Je préfère dépenser mon argent dans la remise en état du bateau.

Beaucoup de travail en à peine trois semaines. Je me suis fixé comme objectif de rejoindre St Martin au tout début du mois de Juillet, d'y rester vingt-quatre heures, le temps d'acheter et d'installer un système de communication satellite américain, pour envoyer et recevoir des mails, de recevoir la météo dans ma zone de navigation et de donner ma position. Ce produit n'existe pas en Guadeloupe. Le magasin d'électronique de Pointe-à-Pitre me propose une solution à base d'un téléphone satellite iridium de France Télécom, fort onéreux, sans parler du contrat à prendre et de ses coûts de communication.

---

<sup>15</sup> Organisation, sur le pont, des drisses, prises de ris et écoutes.

<sup>16</sup> Cordelette fixée entre le mât et la bôme.

Les différents professionnels qui doivent intervenir n'attendaient pas après moi pour avoir du travail. Il me fallu donc attendre pour certains et négocier pour d'autres des délais. Le coût de la vie en Guadeloupe est assez élevé, je ne peux donc pas me permettre de rester plus longtemps que ce que j'ai prévu.

J'ai du aussi refaire le plein de certains produits alimentaires, principalement des produits frais consommés pendant la semaine passée et de l'eau en bouteille. Pour me déplacer plus facilement, je louai un véhicule durant ces trois semaines du mois de juin. Cette mobilité m'a permis de trouver un magasin informatique qui me répara mon ordinateur et mon disque dur externe qui avaient grillés en Martinique. Cette fois je pourrai utiliser mon logiciel de cartographie marine avec toutes les cartes.

La discussion auprès des autres skippers et propriétaires des bateaux de la marina sur la possibilité de traverser l'atlantique en Juillet n'est guère encourageante. Peu d'autres eux semblent avoir une réelle expérience d'une traversée de l'atlantique dans le sens Ouest - Est. Les opinions se basent sur ce qu'ils ont déjà entendu ou lu, comme beaucoup d'entre nous et non pas sur des expériences vécues.

C'est avec une certaine appréhension que le jour du départ, le 2 juillet, arriva. Un vent du Nord - Est établi m'oblige à demander l'aide d'un agent de la Capitainerie pour quitter ma place à la marina. Je ne peux pas larguer l'amarre de l'avant prise sur la bouée par un nœud de chaise et larguer celles du quai. Je ne sais pas ce qui prit à l'employé mais celui-ci, sans attendre que je lui dise de larguer, me libère de la bouée et au lieu de poser l'amarre sur le pont, la laisse tomber à l'eau et s'en va. Pendant ce temps je largue celles de derrière et comme le voilier, plus retenu, commence à dériver rapidement sur le bateau voisin, je me dépêche, au moteur, de sortir de la place tout en empêchant Sérénade de cogner le navire bâbord, puis je tourne dans le chenal étroit avant de pouvoir mettre en route le pilote automatique et aller à l'avant remonter mon amarre qui pendait toujours dans l'eau. Le temps de me rendre à l'étrave et le moteur stoppe net. Je viens de comprendre que mon amarre s'est prise dans l'hélice. Le bateau avance sur son erre et je me retrouve rapidement près de la sortie de la marina. Je ne peux faire autrement que de rappeler par VHF l'agent de la capitainerie pour qu'il me remorque à l'abri, ce qu'il fit quelques instants plus tard en me sortant de la limite de la marina dans une zone où le mouillage est possible. Mais pour défaire l'amarre autour de l'hélice, il faut plonger sous la coque et je n'ai aucun équipement à bord. Il me promet de revenir plus tard avec un plongeur mais que l'intervention ne sera pas gratuite, bien entendu.

Ce départ commence mal. J'ai du attendre plus d'une heure et verser cinquante euros pour l'intervention du plongeur. C'est finalement vers onze heures que je peux quitter le chenal de Point-à-Pitre et établir la GV dans un clapot assez fort. Je teste ainsi les solutions mises en place par le gréeur et suis agréablement surpris de voir que la manœuvre est beaucoup plus facile en solitaire. Une nouvelle fois, je mets le cap sur Basse Terre pour contourner la Guadeloupe par la côte Caraïbe. Je ferai la même route que deux mois plus tôt lorsque mon neveu était à bord. Je verrai si tout se passe aussi bien malgré des conditions météo différentes. Pour cette partie des Antilles, je commence à avoir un peu d'expérience et je connais mieux mon voilier. C'est donc beaucoup plus confiant que je navigue dans le canal des Saintes, au portant. Tout comme il y a un mois, le vent est fort et la houle élevée. Je reste éveillé pour manœuvrer pendant tout ce temps, frôlant la côte avant d'empanner, m'aidant pour ce faire du GPS. Je refuse d'adopter l'allure de « vent arrière » à cause du génois peu adapté et préfère faire du « Grand largue », puis une fois à l'abri, grâce au volcan de la Soufrière, sur la côte Caraïbe, le vent et la houle tombèrent. Je peux enfin remettre le pilote automatique et me reposer un peu après avoir pris le temps de me préparer un dîner.

## Guadeloupe - Açores

Durant le début de cette traversée, j'eus beaucoup de chance. La côte Caraïbe de la Guadeloupe est très souvent à l'abri du vent et de la houle. Dans ces cas-là, c'est au moteur qu'il faut longer l'île. Pour un voilier ce n'est pas forcément ce qu'il y a de mieux mais en l'occurrence et malgré la nuit tombée, je pus me sortir facilement d'un mauvais pas. Le lazy que j'avais fait installer par le gréeur, se décrocha au niveau de la bôme et je dus monter sur le pont pour refaire le nœud proprement. Cette opération aurait été très difficile et dangereuse s'il y avait eu de la houle et du vent car j'étais en équilibre instable et qu'il était une heure du matin.

Quelques heures plus tard, je traverse à nouveau le canal de la Guadeloupe et longe les îles de la petite « Antilles », tout comme deux mois auparavant. Le vent est modéré aussi j'avance moins vite que la fois précédente. Tout au cours de la journée suivante, il ne fait pas beau, le temps est couvert et la houle s'est creusée. A la nuit, vers deux heures du matin, je me trouve par le travers de l'île St Barthélémy, à environ trente milles nautique (environ 48 km) au sud de St Martin. Un changement de direction de vent m'oblige à empanner et à la fin de la manœuvre, en reprenant la barre franche, celle-ci se casse nette et me reste dans la main. Je ne peux plus me diriger. Il est facile d'imaginer la torpeur dans laquelle je me trouve durant quelques secondes. Je ne comprends pas cet acharnement d'ennuis. Je reprends mes esprits et tente de me concentrer sur ce que je peux faire. La barre de secours avait été retrouvée au fond d'un coffre, en morceau. Je ne l'avais pas fait réparer par soucis d'économie et pensant ne jamais avoir à l'utiliser. Elle ne peut donc pas servir. Je mets en panne le bateau et j'observe, à l'aide de ma lampe frontale, l'endroit précis où la barre s'est brisée. Je n'ai pas d'autre choix que de la remettre et de la faire tenir à l'aide d'un bout (petite corde fine) en serrant l'ensemble très fort. Pour ne pas exercer trop d'effort sur la barre, je diminue la voilure et continue mon cap sur St Martin. J'y arriverai tranquillement dans la matinée suivante malgré que le vent ait à nouveau fraîchit. Nous sommes vendredi, je sais qu'il me faudra rester plusieurs jours à la marina de Fort-Louis pour faire réparer. Pour cela il me faut trouver un menuisier, qu'il me recolle la barre cassée et m'en fabrique une autre en remplacement de la barre de secours, pour le cas où cet incident surviendrait à nouveau.

J'avais donc à peine quitté la Guadeloupe, que je comptabilisais déjà trois ennuis sérieux. Je commençais vraiment à me demander si je pourrai réellement faire cette traversée de l'atlantique en solitaire et surtout qu'est-ce qui pourrait encore m'arriver comme accident. Le bateau montrait ses limites dans la fiabilité de son équipement. Je ne suis plus sûr de rien, ni dans la capacité du voilier à traverser sans encombre, ni dans mes capacités à faire face à de nouveaux problèmes graves, si ceux-ci doivent se produire loin de toute côte. Le moral en pris un sérieux coup.

Je profite aussi de mon arrêt à St Martin pour prendre la décision de me mettre en règle vis à vis des autorités. En effet, chaque fois qu'un bateau arrive quelque part, il faut donner aux autorités douanières, une "clearance". C'est un document officiel qui prouve que vous êtes en règle avec le port que vous avez quitté. Il faut faire une déclaration en arrivant quelque part et une autre en repartant. Cette dernière sert à l'étape suivante pour les autorités locales du lieu où vous vous rendez. Ainsi, les autorités peuvent suivre le déplacement d'un navire. Or depuis mon départ de la Martinique, je n'avais fait aucune déclaration, trop occupé à résoudre les problèmes survenus et pas habitué à ce genre de formalité. Je n'étais donc pas en règle. Comme St Martin, c'est un territoire français, j'imaginai qu'il me sera plus facile d'obtenir mon sésame pour les Açores. Je me trompai. L'employé est surpris que je ne puisse pas produire de "clearance" de la Guadeloupe. Je tente de bluffer et fais le naïf en disant mon ignorance sur le système. Contrarié, il doit faire appel à des inspecteurs des douanes qui viennent m'interroger un bon moment. Devant ma sincérité, ils finissent par compren-

dre que je suis réellement débutant en matière de navigation hauturière et que j'ignore ces obligations administratives. Cette fois j'ai de la chance, il faut bien le dire, car un autre navigateur à qui il manque aussi le document, doit repartir le chercher. Or il venait de St Barthélémy. Mais moi, je comprends que je devrai peut être repartir en Martinique car en Guadeloupe, ils m'auraient aussi demandé ma "clearance". Je me voyais mal parti, mais les deux inspecteurs, en épluchant mon passeport et en m'observant, décident de me laisser tranquille et ordonnent à l'employé de me faire établir ce document important pour la suite de mon voyage. Un peu de chance de temps à autre fait du bien au moral.

Je sais par expérience, pour avoir déjà passé trois semaines à St Martin, que les professionnels sont rares et peu disponibles. J'envisage donc une solution de secours, vu que nous sommes déjà dans la première semaine de Juillet. Cette alternative consisterait à laisser le bateau au mouillage à St Martin, ou à terre dans un chantier ou encore, dans l'éventualité de tout abandonner et de ramener Sérénade en Martinique jusqu'à l'année prochaine. Évidemment aucune de ces solutions ne me plaisent mais si je ne trouve pas le menuisier rapidement, je n'aurai pas d'autre choix. Il semblerait très risqué d'effectuer la traversée en partant après la mi-juillet. C'est peut être même déjà trop tard. Tout en cherchant celui qui me dépannerait, je prends divers renseignements sur les autres alternatives.

Une nouvelle fois, je peux me vanter d'avoir une certaine chance, si je peux toutefois, encore utiliser ce mot. Je finis par trouver, au bout de trois jours, un menuisier qui me répara proprement ma barre cassée et m'en fabriqua une autre pour un coût modeste et ce, dans un délai de quarante huit heures. Le moral remonte au beau fixe et je prends la décision de tenter la Transat. Auparavant, j'achète mon système satellite américain et l'installe à bord, ainsi que diverses poulies et cordelette et quelques élastiques de fortes tensions. J'ai vaguement l'impression que tout ce matériel pourra toujours servir en cours de navigation, sans savoir à l'avance, quand ni comment.

C'est donc le 12 juillet à J8h30 que je lève l'ancre. Le vent souffle à 25 nœuds avec des rafales à 35 nœuds. Depuis mon arrivée, le vent d'Est ne cessait de souffler fort avec des pointes à plus de 70 km/h. La mer est agitée. Je prends tout de suite 2 ris et déroule la moitié du génois. Pour le départ, cela suffira bien. Il fait presque nuit quand j'arrive au niveau d'Anguilla Island. J'ai décidé de contourner par l'Ouest cette île ainsi que "Dog island". Je suis donc au portant ce qui stabilise le bateau dans cette mer houleuse. J'allume mes feux de route et là, surprise, ils ne fonctionnent pas. Ceux-ci se trouvent en tête de mât. Je ne peux rien faire maintenant, aussi je devrai m'arranger pour arriver de jour à Horta, si j'arrive jusque là.

Je suis excité et en même temps angoissé. Je touchai du doigt mon rêve d'enfant de traverser l'atlantique en solitaire mais la succession d'ennuis que je connus depuis le début de cette aventure me rend quelque peu septique sur mes chances de réussite. En partant, j'accepte donc cette éventualité de ne jamais arriver au bout. J'accepte le risque d'avoir de gros problèmes au cours de ma traversée et aucune possibilité de demander du secours auprès de qui que ce soit. Je ne crois pas en la possibilité de croiser un cargo qui m'aurait repêché. Il me faut donc faire en sorte d'économiser le bateau, ne pas forcer sur l'allure sous voile même si je dois prendre plus de temps. J'ai suffisamment de provision d'eau et de nourriture pour cela. Je repasse en revue tout ce que j'ai fait modifié ou réparé sur mon voilier et je me raccroche à l'idée que maintenant, Sérénade doit pouvoir tenir tout au long de la traversée. Il me faut parcourir plus de 2600 milles nautique avant d'atteindre les Açores. Je pense mettre entre 22 jours et 25 jours pour y arriver. J'espère que le vent sera constant dans sa direction et sa force et que je ne rencontrerai pas trop de dépressions durant le premier tiers du parcours. Je veux croire en ma chance, ma bonne étoile qui semble se manifester depuis mon arrivée à St Martin, ainsi que chaque fois que je me suis retrouvé dans une situation délicate, voire dangereuse. J'avais jusqu'ici connu suffisamment de problèmes pour imaginer que la roue tournerait et que cette fois-ci, tout se passerait à peu près bien.

Maintenant je me retrouve seul sur l'atlantique avec toutes ces pensées, à la barre d'un bateau qui accuse nettement son âge et dont l'entretien fait manifestement défaut, mais qui a subi tellement de

modifications et réparations en si peu de temps, que j'imagine qu'il est près pour le grand saut. La première nuit, je ne pris pas de repos, trop excité par ce début d'aventure. J'ai observé les lumières d'Anguilla jusqu'à qu'elles sortent de mon champ de vision. Je m'enfonce doucement dans la nuit et le néant, cap au Nord - Nord-Est. Il n'y a plus rien devant moi, à part l'océan.

Les deux premiers jours se passent sans encombre. Le vent s'est calmé pour devenir plus doux. Je libère les ris et le génois. La nuit des grains tombent avec rafales, mais rien de bien méchant. Je suis content du rythme pris, de pouvoir suivre ma route sur la carte électronique de l'ordinateur, d'envoyer des mails à mon fils aîné et d'en recevoir. De prendre la météo et signaler ma position quotidiennement pour qu'en France, on suive mon parcours. Je me sens moins seul grâce à cet équipement par satellite. L'éolienne tourne bien et le panneau solaire semble débiter ses ampères. Cet ensemble recharge à peu près mes batteries, mais moins que je le pensais. Y aurait-il un problème ? Je devrai économiser ma consommation d'énergie pour ne pas devoir brûler trop de gasoil. Aussi je décide d'allumer l'ordinateur qu'une fois par jour pendant une heure. Le pilote semble tenir le cap sans trop de difficulté, me laissant ainsi le temps d'organiser ma vie de solitaire. Je me prépare des repas à heure fixe et fais des « quarts » la nuit en reprenant la barre pour soulager le vérin du pilote automatique. Je prends l'habitude, toutes les deux heures, d'actionner la pompe de cale électrique pendant une minute, sans devoir descendre observer le niveau de l'eau dans le puisard.

Au matin du 14 juillet, je suis réveillé par une forte rafale. Je dois calmer le jeu en enroulant un peu le génois et en choquant le chariot d'écoute de GV. Dans la matinée, le vent fraîchit à nouveau et je dois prendre deux ris. Il y a des creux de 2,50 mètres environ. Néanmoins le bateau avance bien.

A 12h00, le vent à encore forcé. J'hésite à prendre le 3ème ris. L'horizon s'obscurcit et il se met à pleuvoir. Je crains le pire aussi je me décide à prendre ce 3ème ris. Mais avant, il faut que je libère la bosse de ce ris qui s'est emmêlée en faisant un nœud et cela sous le vent. Numéro d'acrobatie garanti. Je m'aide de la gaffe et après dix minutes de bagarre, je parviens à libérer le nœud. Je peux enfin prendre le ris.

Tout comme lors de la première tentative au mois de Mai, j'ai parcouru environ 250 milles nautique depuis St Martin. Je suis heureux de vivre ce grand moment et je me permets même d'écouter de la musique durant le temps où l'ordinateur est allumé. Je réalise enfin que je vis une aventure extraordinaire, que je suis un privilégié. Je goûte avec délectation la liberté, cette chance de me rapprocher de la nature représentée pour la circonstance par la mer qui me montre ses différentes facettes et ses couleurs. Je me sens en osmose avec elle malgré la solitude impressionnante quand on se retrouve seul sur l'eau et mon inexpérience d'une Transat. Je suis bien et en confiance. Le vent d'Est - Nord-Est n'a toujours pas évolué ce qui est bon pour moi. Je peux continuer ainsi mon allure sans modifier trop souvent mes réglages, mis à part la prise de « ris » le soir, par acquis de conscience et à chaque rafale sérieuse.

Au troisième jour, le vérin du pilote automatique casse alors que je me trouve sur le pont pour prendre un « ris » car le vent a forcé et que la houle s'est creusée. Je suis trempée par les vagues qui passent sur le pont. Ce fut la surprise. Je ne comprends pas pourquoi une fois de plus, je suis poursuivi par la malchance, comme-ci je n'avais pas assez vécu d'ennuis. Tout comme la fois précédente, deux mois plus tôt, je me retrouve à moins de 300 milles nautique au Nord - Nord-Est de St Martin, au delà du 21ème parallèle. Je me suis demandé si cette zone de navigation n'était pas maudite pour moi. Je sais que si je fais demi-tour une nouvelle fois, s'en est fini de la traversée pour cette année. Je me presse de finir la manœuvre et retourne dans le cockpit pour reprendre en main la barre et mettre le bateau sur son cap.

Je constate que sous cette allure, le voilier maintient à peu près sa route. J'imagine donc d'installer un système de palan, à l'aide de poulies et d'une cordelette, muni aussi de gros élastique pour aider la barre à maintenir le cap du bateau sans que je sois obligé de rester à barrer. Après l'incident lors de la tentative du mois de Mai, j'avais réfléchi à la possibilité, sans trop y croire, de faire tenir la

barre mécaniquement sans mon intervention. Je décide de tester durant deux jours cette solution avant de prendre une décision radicale.

Je suis assez surpris et surtout très heureux, même excité, de voir que mon système fonctionne. Sérénade avance bien sous son cap et je n'ai pas touché la barre une seule fois, volontairement. Les conditions météo évoluèrent peu, aussi je prends la décision de continuer. Mon excitation n'en est que plus grande, mon défi plus valeureux ou plus fou car je sais que maintenant, chaque jour qui passe, m'éloigne définitivement vers un retour encore possible. Je me mets à étudier la possibilité de me détourner sur les Bermudes. Pour cela j'envoie un courriel à mon installateur de la Guadeloupe pour lui demander de se renseigner sur un éventuel représentant de la marque de mon pilote et sur la disponibilité du modèle qui me concerne. En attendant la réponse, j'étudie la carte de détail des Bermudes et calcule de combien je serai détourné. Je me rends compte que le détour est important et qu'il me prendra près de cinq jours dès l'instant où il me faudra changer de cap. De plus, l'approche de cette île semble particulièrement difficile et dangereuse. Les Bermudes se trouvent sur le 32<sup>ème</sup> parallèle et plus à l'Ouest. Or je suis encore sur le 26<sup>ème</sup> parallèle. Je dois atteindre au moins le 36<sup>ème</sup> parallèle, voire 38 ou même 40<sup>ème</sup> avant de changer de route et naviguer sur les Açores, lesquelles se trouvent sur le 38<sup>ème</sup> parallèle, en faisant cap à l'Est. Je devrais normalement trouver un autre régime de vents et de courants. Les vents d'Ouest en provenance de la côte Est des États Unis. Je n'en suis pas encore là. J'attends toujours une réponse à mon courrier électronique. Cette réponse ne vint pas malgré un second envoi. Les jours passants, je dois prendre la décision, soit de continuer, soit de me détourner. Je choisis de suivre ma route originale et je verrai, une fois arrivé aux Açores, comment je trouverai un autre pilote. Le bateau continue à suivre son cap convenablement. J'atteins régulièrement des vitesses de sept à huit nœuds durant deux ou trois jours d'affiler et ne descends jamais au-dessous de six nœuds. Je n'ai guère touché la barre depuis le dernier incident. Je me sens le roi de l'atlantique et n'ai pas envie que ça s'arrête. Je vis des moments de bonheur intense qui me font oublier toutes les galères passées et présentes. Le monde terrien n'existe plus et je suis l'égal des autres navigateurs qui m'ont précédés dans ce genre d'expérience. Comme un enfant qui découvre, ébahis, la beauté de certains paysages qui l'entourent, je suis émerveillé par la splendeur de l'océan, la pureté du ciel, de la nuit avec toutes ses étoiles et ses constellations. J'ai l'impression de pouvoir communiquer avec la nature, cette force supérieure que certains nomment « Dieu », me faisant découvrir le vrai visage de la vie. Jamais je n'ai vu de lever et de coucher de soleil si majestueux, de pleine lune si éclatante et si grosse que plusieurs fois, je me demandai s'il n'y a pas un autre soleil, une autre planète, proche de la Terre.

La vie du navigateur solitaire n'est pas monotone. Bien sûr, chaque jour, je répète les mêmes gestes, que ce soit le contrôle d'une éventuelle entrée d'eau par les fonds autre que celle qui existe déjà, l'observation des nuages qui renseignent sur le vent que l'on va rencontrer localement, l'état de la mer, de la houle et sa direction, le réglage des voiles et leur surface en fonction du vent et de sa direction qui évolue constamment sur quelques degrés. La tenue des équipements sur le pont soumis en permanence à des contraintes physique importantes et au sel de la mer, laquelle vient régulièrement envahir, soit le pont, soit le cockpit.

Il y a aussi l'écoute, à heure fixe, des bulletins météo émis en BLU (ondes courtes marines) par RFI quand on parvient à les capter, la propagation des ondes courtes étant très aléatoire à l'aide d'un simple poste de radio équipé pour recevoir ce type d'ondes radio. Je prends aussi l'habitude, à heure fixe (12h00 GMT - Temps Universel) de marquer ma position sur la carte électronique et de l'envoyer par courrier électronique à mon fils aîné. Enfin, il faut compter le temps pour la préparation des trois repas, très important pour conserver la forme, les forces et le moral, ainsi que les moments de repos où il faut s'efforcer de dormir par tranche de deux ou trois heures, aussi bien la nuit que le jour. Le corps s'adapte assez rapidement à ce rythme de vie particulière, propre aux marins.

Le plus difficile m'a semblé l'observation des nuages à l'horizon qui avancent dans votre direction. Ils sont variés dans leur forme et taille. Ils sont révélateurs du vent que l'on va avoir dans une heure ou deux, voire beaucoup moins. On se demande s'il s'agit d'une dépression tropicale ou un simple gros grain et quand va-t-il arriver sur vous. Le temps d'observer ces nuages et d'en déduire ce qui va se produire afin de savoir s'il faut ou non réduire la voilure et une forte rafale, précédant la masse nuageuse, vous passe dessus, couchant le bateau dans une gîte impressionnante. Il faut réagir vite avant que quelque chose ne casse ou qu'une voile ne se déchire. S'il faut affaler pour prendre un « ris », je rappelle que la manœuvre consiste à enrayer le génois, puis mettre au mieux le bateau face au vent, de monter sur le pont pour se rendre au pied du mât et affaler la GV sur un « ris » ou deux, selon la force de la risée, de revenir au cockpit et de relancer le bateau sur son cap, de renvoyer le génois en dosant, au besoin, sa surface. Tout cela se passe dans une houle qui ballote le bateau, parfois des vagues à fort creux qui envahissent régulièrement le pont. Il faut donc bien se tenir, voire mettre un harnais de sécurité, pour ne pas passer par dessus bord. Quand le vent se calme enfin, il faut relancer la voilure en refaisant toute la manœuvre à l'envers. Selon les circonstances, ça peut être très éprouvant car très physique. Ces opérations sont quasiment quotidiennes au cours du premier tiers de la traversée. De temps à autre, parce que vous vous êtes trompés sur le sens d'une masse nuageuse, vous anticipez une rafale de vent en réduisant la voilure et finalement, les nuages passent sur vous avec beaucoup de pluie mais pas de vent fort. C'est rageant. L'océan ressemble alors à une eau en train de bouillir dans une marmite. Ces grains locaux ne durent généralement que de quinze à trente minutes, rarement plus, rarement moins.

Il peut arriver aussi que l'on se retrouve entourer sur 360 degrés de violents orages où d'énormes éclairs se déclenchent en permanence, illuminant le ciel sombre, comme je l'avais déjà connu un mois et demi plus tôt. Certains de ces éclairs m'ont même aveuglé tellement ils étaient proches et forts. Cela ressemble à l'apocalypse et pourtant, là où vous êtes, il n'y a rien de bien méchant. Vous ne savez pas si un de ces orages va se rapprocher de vous, ni si la foudre va vous tomber dessus. La tête du mât est le seul point le plus haut dans toute la zone. Vous ne pouvez rien faire d'autre qu'espérer que la foudre vous épargnera. Cette situation peut durer plusieurs jours de suite. C'est très angoissant, surtout la nuit où il faut continuer à dormir durant des « quarts ». La mer est noire d'encre. La peur vous prend au ventre. L'atlantique, ce n'est pas que le soleil et le ciel bleu, c'est aussi ces moments où la nature semble en colère, grondant de toute sa puissance. Vous devenez alors insignifiant face à ces éléments. Dans ces moments là, j'imaginai aisément ce que pouvait ressentir les marins de l'ancien temps qui n'avaient pas les connaissances scientifiques de nos jours et la création des légendes qui s'en suivaient, seules explications possible à leurs yeux, pour justifier ces événements particuliers.

Au cours d'un après-midi alors que je me repose un peu dans le carré, après dix jours de mer, un nouvel incident se produisit. Il fait beau depuis quelques jours, le vent est assez régulier et relativement léger (17 à 20 km/h). Je n'ai toujours pas rencontré de cargo, ni d'autres bateaux de plaisance, je suis vraiment seul sur l'eau à plus de 1000 milles nautique de toute côte. De temps à autre, je reçois la visite d'un groupe de dauphins qui viennent jouer près de mon bateau avant de disparaître aussi vite qu'ils sont apparus. Il arrive aussi que de petits poissons volants se perdent sur mon pont. Un oiseau me suit depuis trois jours et tente même de se poser sur la tête du mât, sans succès à cause de l'antenne VHF. Il a la taille d'une grosse mouette mais appartient à une autre espèce que je ne connais pas pour n'en avoir encore jamais vu auparavant. Il plonge régulièrement dans la mer pour tenter d'attraper un poisson et il a, lui aussi, remarqué la présence des petits poissons volants qui tombent, de temps à autre, sur le pont de mon voilier. C'est probablement pour eux qu'il me suit et non pour se reposer comme je l'ai d'abord cru. Je l'ai observé dans ses évolutions. Il m'intriguait car je ne pensais pas qu'à cette distance de toute côte, il puisse y avoir des oiseaux. Je me demandais comment il faisait pour vivre dans ces lieux perdus. Cet après-midi là, je vois en un éclair, son ombre rasée rapidement l'arrière de mon bateau à basse altitude, là où se trouve l'éolienne et le pan-

neau solaire. Tout se passe très vite. J'entends d'abord un grand bruit, comme une explosion, puis je vois l'éolienne tombée et restée suspendue au dessus du pont, retenue par le câble électrique de forte section, taper contre le support du mâtereau en inox, par le mouvement du bateau dans la houle. J'en reste interdit, incapable de bouger, de dire quoi que ce soit, durant quelques secondes. Puis je me précipite dans le cockpit pour voir de plus près ce qui vient de se produire et m'assurer que je ne rêve pas. Il manque trois pales à l'éolienne sur les six d'origine et plus aucune trace de l'oiseau qui a du être déchiqueté dans le choc et projeté à la mer, en train de couler à pic. Je suis effaré. Jamais je n'avais encore entendu ou lu qu'un tel incident puisse se produire en plein océan. Mon éolienne toute neuve est cassée, pendante lamentablement, ainsi que son support en inox. Je reprends au mieux mes esprits, fais une photo car je suis persuadé que personne ne me croira lorsque je pourrai raconter cette histoire, puis je m'empresse de démonter le reste de l'éolienne avant que par les chocs successifs, il y ait autre chose qui casse, comme le panneau solaire. Il me faut me hisser à deux mètres vingt de haut, en équilibre sur le balcon arrière alors que le bateau suit les mouvements de la houle. J'ai eu certainement de la chance de ne pas basculer à l'eau car je ne m'étais pas arrimé. Ébranlé par ce qui venait de se produire, je n'y ai tout simplement pas pensé. Je l'ai réalisé qu'après coup, une fois à l'abri dans le cockpit.

Cette mésaventure est lourde de conséquence en ce qui concerne la production d'électricité. Je ne pourrai plus utiliser aussi souvent mon ordinateur. Il me faudra économiser au maximum ma consommation, éteindre tout ce qui n'est pas indispensable et même, éviter d'allumer mes feux de navigation, la nuit, fort consommateur de courant, lesquelles re-fonctionnaient de temps à autre. Je devais donc avoir un problème de contact électrique. De toute façon, seul au milieu de l'océan, ils n'ont pas beaucoup d'utilité. Si un cargo croise ma route, il me verra de toute façon sur son radar et je capterai aussi son signal grâce à mon équipement de détection radar. Je ne peux pas trop compter sur mon panneau solaire, pas assez puissant et encore moins sur le fait de démarrer chaque jour mon moteur pour recharger les batteries par l'alternateur, car je me trouve encore loin des Açores et mes réserves de gasoil ne sont pas assez importantes. Je suis encore à environ deux semaines de mon but. Heureusement, mon voilier est équipé d'un contrôleur de batterie performant qui me permet de savoir précisément où j'en suis et combien je consomme d'ampères.

Je ne sais que penser. Une telle succession de problèmes me semble impossible à qui que ce soit d'autre. Cela ne s'arrêtera donc jamais. Et je n'ai atteint que le tiers du parcours... Est-ce le fait d'avoir l'habitude des coups durs que j'ai pu connaître tout au long de ma vie? Je ne saurai le dire, mais je suis endurci, mes nerfs sont solides. Jamais je n'ai cédé à la panique. Je prends les choses comme elles viennent et tente de faire face au mieux quand c'est possible. C'est dans cet état d'esprit que je me trouve après la perte de mon éolienne et je prends la décision de réorganiser ma vie à bord en fonction de ce nouvel impératif.

C'est à partir de ce moment que j'ai commencé à croiser quelques cargos, un tous les deux ou trois jours et toujours la nuit. A chaque rencontre, je m'empresse d'allumer mes feux de route qui ne s'allument pas à tous les coups. Leur présence ne m'inquiète pas. Chaque fois ils semblent faire un détour pour m'éviter et leur vue me rappelle que d'autres que moi naviguent aussi. Il n'est pas très simple de repérer leur cap par les feux car ceux-ci ne sont pas très voyant au loin. Je dois rester les observer de longs moments pour savoir où ils vont. Cela occupe l'esprit le temps de la rencontre.

Je me trouve maintenant sur le 36 ème parallèle. Il est temps que je décide si je dois continuer plus au Nord ou changer de cap et pointer sur l'archipel des Açores. Le vent est devenu assez irrégulier dans sa force et direction. Les bulletins météo parlent d'un vaste anticyclone installé entre la Floride et le golfe de Gascogne. Je suis dedans. Je ne sais pas trop s'il me faut tenter de le traverser où si je dois changer de direction maintenant pour le contourner par le Sud. Je choisis cette dernière possibilité. Je cherche à rester le plus longtemps possible à l'allure du près, voire vent de travers afin que je n'ai pas besoin de toucher à ma barre. Tout se passe sans trop de difficulté jusqu'à 900 milles nau-

tique de ma destination. Là le vent tombe, la météo m'indique que le cœur de l'anticyclone évolue vers le Sud, c'est à dire vers ma position. Je dois re-virer de bord pour repartir plus au Nord. A partir de cet instant, ce fut une succession de course poursuite, à faible allure, pour chercher le bon vent. J'ai dû louvoyer de nombreuses fois tout en affrontant les variations de temps correspondants à la situation. Un jour, l'océan est plat comme un lac, sans une ride. Un autre jour, la houle ballotte le bateau, le vent absent ne permettant pas de gonfler les voiles. Dans ces moments, la bôme effectue un va et vient au-dessus du bateau et chaque fois qu'elle repart, c'est avec un grand coup de butoir qui provoque un claquement sec sur le palan de l'écoute de GV. Le génois se met aussi à faser, l'écoute de génois raguant sur le pont. C'est très éprouvant pour les nerfs car on se demande ce qui va casser sous les chocs. C'est ce qui arriva. Un matin, je trouve l'écoute de génois pendante par dessus la filière du bateau, le génois claquant faiblement par le travers. Le manillon du point d'écoute venait de lâcher. Je possède une manille de même taille en rechange, aussi je vais à l'avant du bateau pour la remettre. Mais même s'il n'y a pas beaucoup de vent, retenir à la main un génois déroulé pour y fixer une manille, le tout dans les mouvements du bateau dans la houle, est très acrobatique. Je mis beaucoup de temps avant d'y arriver. J'ai mal aux bras et aux jambes avec lesquelles je tente de rester en équilibre pour ne pas tomber par dessus bord.

Deux jours plus tard, en fin d'après-midi alors que rien n'a changé dans les conditions météo, c'est au tour du point d'écoute de GV de casser, à l'extrémité de la bôme. Là, je prends vraiment peur car la bôme, plus retenue, effectue un va et vient de part et d'autre des bas-haubans<sup>17</sup>, balayant tout sur son passage. Je n'ai plus de manille. Je commence, en évitant de me faire faucher par la bôme, par monter au pied du mât pour affaler en catastrophe la GV. Je reviens ensuite dans le cockpit et attrape une amarre dans un coffre ainsi qu'un long bout qui me servira pour re-fixer le palan. Pour y arriver, il me faut tenter d'immobiliser la bôme au moment où elle passe au-dessus de ma tête et ce avant qu'elle ne casse un bas-hauban, ce qui pourrait provoquer un démâtage. Je n'ai pas de temps à perdre. Les jambes bien calées sur les bancs du cockpit, je tente de saisir au passage la bôme et de l'immobiliser. C'est à la quatrième tentative que je réussis à la bloquer sans me faire déséquilibrer, donc sans tomber par dessus bord, ni me faire assommer. J'ai l'impression que la houle est encore plus forte et il pleut légèrement. Je commence par arrimer la bôme avec l'amarre que j'ai préparé puis tente de fixer fortement le palan de GV à la bôme par son point d'écoute. L'opération prend beaucoup de temps car la bôme continue néanmoins à bouger sur une faible amplitude mais sèchement, sous l'effet de la houle, m'empêchant d'être précis dans mes gestes. J'essaie de ne pas penser à la douleur dans mes épaules, une fois de plus et mes doigts martyrisés. Pendant que je sers le plus fort possible les nœuds, j'aperçois un cargo au loin qui passe. Je souris à l'idée que je peux à tout moment tomber à l'eau et que le cargo ne s'apercevra de rien. Je doute même qu'il m'ait vu batailler avec la bôme. Deux heures plus tard, le palan est à nouveau en place et la bôme maîtrisée. Épuisé, je décide de laisser tout en place et vais me coucher pour me reposer et reprendre des forces. Je réalise aussi ce que j'ai risqué. J'ai bien cru que mon voyage s'arrêterait là, à plus de 500 milles nautique des Açores.

Le vent faible ne cesse de changer de direction. Parfois de l'Est, donc face à moi, parfois du Sud-Ouest ou de l'Ouest, donc au portant. Mais comme il est faible, le bateau n'avance pas. Pire, mon système de retenue de barre ne peut plus fonctionner et je dois rester à la barre constamment. Cherchant au maximum des allures de vent de travers ou de Grand-largue à défaut de pouvoir faire du près, je change presque chaque jour de cap. La nuit je tente de dormir un peu et laisse le bateau avancer seul, mais si le vent se met à tourner, le bateau tourne avec lui. Une fois, je passerai la journée à remonter au Nord pour attraper du vent promis par le bulletin météo et durant la nuit, pendant que je dormais six heures d'affiler, tellement j'étais fatigué, le vent tourna, le voilier aussi et il repar-

---

17 Câbles d'acier qui aident à la tenue du mât.

tit plein Sud. Au matin, je me suis retrouvé à la même latitude que celle quittée vingt-quatre heures plus tôt. C'était décourageant.

Pourtant, à d'autres moments, le vent m'est favorable et je fais un bond en avant dans la bonne direction. C'est grâce à ces sauts de puce que je peux me rapprocher de mon objectif. C'est ainsi que péniblement, je me suis retrouvé à près de 100 milles nautique au Sud-Ouest des Açores. Le vent fait toujours défaut. Alors je décide de finir au moteur car je pense avoir assez de carburant pour l'avoir au maximum économisé en ne le faisant tourner que tous les deux jours durant quatre heures pour recharger les batteries. Comme je ne peux pas aller très vite pour limiter ma consommation, je calcule que je devrai rester à la barre vingt-huit heures d'affiler. C'est long mais quand vous savez que vous approchez du but, vous trouvez l'énergie pour tenir. C'est pendant ces heures de moteur qu'un dernier groupe de quatre dauphins vint nager près de mon bateau. Contrairement aux fois précédentes, ils nagèrent à tribord de mon cockpit, près de moi et l'un d'eux sauta à deux reprises hors de l'eau et se tourna pour me regarder. On aurait dit qu'il voulait voir à quoi ressemblait un être humain ou qu'il voulait m'encourager à tenir bon. Spectacle impressionnant car naturel alors que ce genre d'acrobatie se voit plutôt dans les aquariums géants des « Marinelands ».

Au matin du 26<sup>ème</sup> jour de mer, alors que je me trouve à 35 milles nautique de ma destination, j'aperçois à l'horizon une masse nuageuse énorme. Je crois d'abord à un orage qui m'arrive dessus tellement l'horizon est noir. Puis en scrutant bien, il me semble apercevoir une terre. Je suis fou de joie, je viens de comprendre qu'il s'agit de l'île Faial aux Açores. Au cours de la matinée, le vent fraîchit et tourne au Nord-Est, la mer devient de plus en plus houleuse. Je peux naviguer sous voile avec deux « ris » et arrêter le moteur. Tout doucement, la terre se précise et à midi, j'aperçois nettement la végétation. C'est un grand moment de bonheur. Je reste concentré car ce serait stupide qu'il arrive quelque chose maintenant. Il n'y a pas un bateau en vue. J'observe la carte sur l'ordinateur pour savoir où il me faut passer car très proche, il y a une autre île nommée Pico avec son sommet à 2600 mètres d'altitude. C'est ce sommet que j'ai aperçu en premier, tôt le matin. Le port d'Horta se trouve sur l'île Faial mais dans le chenal entre les deux îles, un peu comme le canal des Saintes en Guadeloupe. Je dois donc passer entre les îles et remonter plus au Nord. Or le vent vient du Nord - Nord-Est. Il me faudra louvoyer pour entrer dans le port ou mettre le moteur en route et finir ainsi. J'adopte cette dernière solution mais passé la pointe de Faial, le vent tombe net. Il est quatorze heures. Malheureusement, peu de temps après, je tombe en panne de gasoil. Je dois relancer le bateau sous voile et attendre le retour du vent, coupé par la montagne. A l'approche du chenal, je comprends qu'il me faudra louvoyer car le vent, influencé par le relief, souffle maintenant pile dans l'axe, face à moi. Pour ne pas tirer trop de bord, je décide de serrer au maximum le vent et de frôler l'île Pico avant de virer de bord. J'aperçois au loin, dans le sens opposé, des voiliers qui rentrent manifestement au port, au portant ou au moteur. Le vent forçit encore. Pressé d'arriver avant la nuit, comme il est quinze heures trente passées, la barre en main, j'entame une course contre la montre. Les voiles sont bordées au maximum, le bateau gîte sur 30 degrés. Je suis tellement près de l'île Pico, que je peux voir l'écume des vagues s'écraser sur les rochers, ainsi que les voitures et les maisons. Quand j'estime être suffisamment à l'intérieur du chenal, je vire d'un coup de bord et mets le cap sur Horta. A son approche, comme le port est abrité par les falaises, le vent tombe brutalement. Je suis obligé d'appeler la capitainerie pour qu'ils viennent me remorquer. Par chance, ils me répondent en anglais et arrivent un quart d'heure plus tard. Un agent me conduit au quai d'accueil. Sérénade est enfin amarré devant la capitainerie. Nous sommes le Mardi 7 août 2007 à 18 heures.

## Horta - Ponta Delgada

Après vingt-six jours de mer en solitaire, le premier souhait du navigateur, c'est de prévenir sa famille et proches que l'on va bien. Renouer un contact avec ceux que l'on aime est une joie indescriptible. Le hasard voulut que ce fut le même jour que l'anniversaire de mon père. Malheureusement avec le décalage horaire, deux heures de plus en métropole, et son grand âge, il est déjà couché et je ne peux lui parler. Je laisse un message à son intention auprès de ma mère qui est très émue de m'entendre à nouveau. Il faut bien reconnaître que dans ce genre d'expérience, la famille est très inquiète, à plus forte raison quand c'est la première fois que l'on effectue une Transat, qui plus est, en solitaire et que ladite famille est étrangère au monde marin. Elle a tendance à toujours imaginer le pire. Il est donc important de pouvoir la rassurer chaque fois que c'est possible. Bien sûr, toute la famille était au courant de mon avancée grâce à l'échange de courrier électronique quotidien avec mon fils aîné, mais ce type de communication impersonnel ne vaut pas un contact direct par téléphone par lequel on peut faire passer émotions et sentiments. L'idéal aurait été un contact visuel mais ça ce ne fut pas possible pour ce qui me concerne.

Le deuxième souhait, c'est de s'attabler et déguster une bonne bière fraîche ou toute autre boisson selon les goûts de chacun et de dévorer un bon repas en consommant des aliments que l'on a plus mangé depuis longtemps, tel qu'un bon steak, aliment basique mais si rare en navigation, faute d'avoir un congélateur.

Je m'étais fixé une règle au départ en ne buvant pas d'alcool. Il faut pouvoir à tout instant garder l'esprit clair, or la fatigue d'une traversée, surtout dans les conditions où elle s'est effectuée, fait que l'absorption d'alcool n'est pas recommandée. Le corps et l'esprit s'adaptent à tout environnement. C'est particulièrement vrai en mer où l'équilibre doit être sans cesse compensé. Cette adaptation, non naturelle à l'homme, se fait au prix d'une consommation d'énergie élevée. C'est une des raisons qui fait que l'on a souvent faim lors d'une croisière et que si l'on ne maintient pas une discipline dans la régularité des repas, on maigrit assez vite. Déjà que le cycle du sommeil est fortement perturbé par obligation puisque les longues nuits de sommeil nous sont normalement interdites, du fait des veilles obligatoires, alors on peut imaginer assez bien ce qui se passerait si l'on s'adonnait à la boisson alcoolisée, à moins d'y être habitué. Je ne parle que dans le cas des navigations en solitaire. En équipage, la problématique est toute différente.

Le corps humain met du temps à s'adapter à un nouvel environnement. Ce délai est fonction de chacun et de son expérience à vivre dans ce milieu liquide. A l'inverse, lors du retour sur terre, il faut aussi un délai pour que le corps retrouve son équilibre. Cette ré-adaptation est plus rapide mais peut prendre quand même une heure ou deux, selon les individus. Ça veut dire que pendant cette phase, le navigateur est incapable de marcher droit dans une rue d'où sa démarche chaloupée. Un observateur extérieur, étranger au monde marin, pourra croire que vous êtes sous l'emprise excessif de l'alcool alors que vous n'en avez pas une seule goutte dans votre sang. Cette image est assez cocasse la première fois qu'on la vit. Après on s'habitue et on n'y fait plus attention. C'est évidemment ce qui m'est arrivé après que j'eus débarqué à Horta pour y rechercher un bar ou un restaurant et que je téléphonais à mon frère. Je passais d'autant moins inaperçu que j'étais arrivé pendant la fête de la mer organisée par la municipalité. Il y avait beaucoup de monde dans les rues et beaucoup de bruit par des concerts organisés un peu partout. Le plongeon de retour dans la civilisation fut brutal ce qui ne manqua pas de me déstabiliser quelque peu. J'avais imaginé un petit port peu peuplé, tranquille, où j'aurai vécu un retour dans le passé, genre année 1950. Des îles au milieu de l'océan atlantique devaient certainement avoir été épargné par le développement d'une société moderne comme on peut la vivre sur les continents des pays développés. Je me trompai littéralement. C'était une ville relati-

vement moderne qui s'offrait à mes yeux, un peu comme on peut en rencontrer sur la côte varoise, en France.

A Horta, il y a deux spécialités bien connu du monde des marins.

La première est une tradition très ancienne et elle consiste à laisser, sous la forme d'une peinture, la trace de son passage aux Açores car l'arrêt dans cet archipel n'est qu'une étape au cours d'une traversée. Aussi, de nos jours, tous les murs et trottoirs de la marina sont envahis de dessins peints avec les dates et noms des équipages. Certaines peintures sont de véritables œuvres d'art, d'autres sont beaucoup plus modestes. Toutes les nationalités y sont représentées. Ces peintures nous font prendre conscience que la plaisance s'est fortement développée ces cinquante dernières années. Je céderai aussi à cette tradition en laissant une marque de mon passage avant mon départ, une semaine plus tard.

La deuxième est un restaurant célèbre dans le monde de la navigation, surtout après le passage d'Eric Tabarly en 1964<sup>18</sup>. Chaque marin qui débarque à Horta se doit d'y aller. Comme l'établissement est ancien, il ne peut se trouver que du côté du vieux port, encore occupé par les bateaux de pêche et non pas du côté de la nouvelle marina, là où sont installés pourtant tous les restaurants d'aujourd'hui. Je me mets en quête de trouver ce lieu mythique qui s'appelle « Chez Peter » tout simplement du nom de son créateur, un irlandais de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle venu s'installer dans ces lieux perdus pour l'époque. La rue porte aussi son nom. Il ne faut pas oublier qu'au début du siècle dernier, l'activité des Açores était la chasse à la baleine puisque même encore aujourd'hui, celles-ci nagent régulièrement dans ces eaux, principalement à l'est de Sao Miguel, l'île principale de l'archipel, situé à 140 milles nautique environ à l'Est – Sud-Est de l'île Faial.

L'archipel des Açores appartient au Portugal. Cela fait donc partie de l'Europe. La population est à son image mis à part une certaine nonchalance propre aux habitants des îles, déjà rencontrée aux Antilles. La vie s'écoule paisiblement malgré une activité économique certaine, de plus en plus tournée vers le tourisme, sans abandonner l'activité rurale que l'on trouve aussi dans nos campagnes, en ce qui concerne la culture, l'élevage et la vigne et bien évidemment, la pêche. La qualité de vie est très appréciable par des coûts faibles et une bonne qualité des produits locaux ou importés du continent. La délinquance ne semble pas y avoir prit pied. On note pourtant une présence policière assez importante en regard de la population. Je n'ai jamais eu besoin de fermer le bateau. Il y a encore le respect des biens d'autrui et des personnes, notion qui a trop tendance à disparaître par chez nous. J'espère que l'apport du tourisme ne viendra pas chambouler tout cela et que les Açores sauront se préserver d'une dérive trop souvent rencontrée ailleurs.

On prend plaisir à cette ambiance et l'on n'a guère envie de repartir. Je resterai neuf jours à Horta. J'y ai fait des rencontres parmi les marins mais aussi parmi la population chaleureuse et des touristes qui se retrouvent régulièrement « Chez Peter », passage obligé de tous les étrangers qui débarquent ici. Les professionnels de la Plaisance n'ont rien à envier à ceux du continent. J'ai pu ainsi faire changer, sous garantie, le vérin de mon pilote automatique et j'en acquis un autre par sécurité. Un excellent mécanicien, d'origine belge et installé de longue date, révisa mon moteur. Les prix demandés pourraient paraître ridicule en comparaison de ceux pratiqués aux Antilles et en métropole, à l'exception des pièces soumises au prix du marché mondial.

Malgré la qualité de vie, je ne dois pas oublier que mon objectif final est de rejoindre Marseille pour début septembre or nous sommes déjà le Mercredi 15 août. C'est sûrement un jour de fête car tous les magasins sont fermés.

J'ai encore un peu moins de 2000 milles nautique à faire. C'est donc par obligation de respecter mon programme que je largue les amarres le lendemain, Jeudi 16 août, en fin d'après-midi. J'ai prévu de rejoindre directement Gibraltar, à plus de 1100 milles nautique à l'Est – Sud-Est de ma position. Pour cela, il me faut passer près de l'île Sao Miguel, par la côte Nord. J'ai du vent d'Est lors de mon

---

18 Bien d'autres marins célèbres s'y arrêteront aussi mais le passage de Tabarly fut considéré comme le point de départ de l'engouement pour ce restaurant.

départ, ce qui m'oblige à descendre un peu trop Sud. Dans la nuit, je vire de bord pour remonter plus au Nord et au matin le vent tombe mais la houle d'Est persiste. Pour ne pas revivre ce que je connus avant mon arrivée à Horta, je mets le moteur et je fais cap direct sur Ponta Delgada, le port principal et capitale de Sao Miguel, situé sur la côte Sud de l'île. J'ai décidé de m'y arrêter juste le temps de refaire le plein de gasoil et de faire réparer mes feux de navigation qui fonctionnent toujours que par intermittence. Probablement un mauvais contact mais comme mes feux sont en tête de mât, il me faut l'aide de quelqu'un pour y monter.

Or l'approche de Gibraltar se fait en croisant de nombreux cargos et autres gros navires, il vaut donc mieux se signaler et respecter le code maritime. Je suis arrivé à Ponta Delgada le Samedi 18 août en début d'après-midi. Une fois de plus, le vent était revenu à 30 milles nautique de l'île pour tomber à l'abri des falaises. L'arrivée se fit sans encombre malgré la présence de la houle dans le port exposé au vent de Sud-Est. La capitainerie m'attribue une place à couple d'un magnifique bateau de course, type « Open 40 », dont l'équipage est français et qui eut beaucoup de crainte de voir arriver un vieux voilier lourd et non manœuvrant tel que Sérénade. Comme nous sommes le week-end, personne ne travaille et les magasins sont fermés. Je dois attendre le Lundi suivant pour trouver ceux qui pourront m'aider à réparer mes feux situés en tête de mât.

Pendant ces deux jours de repos, je retrouve un plaisancier suisse rencontré au préalable à Horta et qui était parti quelques jours avant moi. Par son intermédiaire, je fais la connaissance d'un autre équipage qui convoie un catamaran tout neuf et destiné à un « boat show » américain à Annapolis, aux USA. Il est en escale technique pour cause de problème sur l'un des moteurs. Le skipper est une femme, Maria, professionnelle de la mer depuis plus de vingt ans et qui fait aussi des courses transatlantiques et l'équipier, Pierrot, est un jeune homme spécialisé dans la préparation des bateaux de courses. Nous avons discuté un bon moment avant que je me décide à partir. Il est près de 18 heures, Mardi 21 août, lorsque je largue les amarres.

Je longe l'île de Sao Miguel par le Sud mais toujours avec un vent d'Est. Aussi, une nouvelle fois, au petit matin, je me retrouve beaucoup trop Sud. A nouveau, je vire de bord pour remonter au Nord et je décide de dépasser largement la latitude de Sao Miguel afin de faire route sur Gibraltar avec un cap de Sud-Est. Il me faudra près d'une journée entière pour me situer convenablement tout en étant encore proche de Sao Miguel, à moins de 67 milles nautique. La houle est forte depuis le début et mon vérin donne déjà des signes de fatigue inquiétants. Manifestement, il va une nouvelle fois casser. Dans la nuit de Mercredi à Jeudi 23 août, vers une heure du matin, je décide de virer de bord pour reprendre ma route originale, m'estimant suffisamment haut en latitude, lorsque la « bosse de génois »<sup>19</sup>, casse nette. Décidément, je n'en ai pas fini avec les ennuis. Je prends aussitôt la décision d'affaler le génois et de faire demi-tour pour réparer. Dans cette forte houle je ne peux aller bien vite au moteur et c'est au début de la nuit de Jeudi à Vendredi 24 août que j'arrive à nouveau à Ponta Delgada. La capitainerie étant fermée, je me mets à couple du catamaran de mes nouveaux amis, préalablement prévenus de mon retour par téléphone. Nous passerons la soirée ensemble et les discussions furent passionnantes. Ils sont pliés de rire lorsque je leur raconte certaines anecdotes de mon aventure, telles que les dames de nage de ma première annexe qui se sont décollées ou la casse de mon éolienne par le survol d'un oiseau passé au travers. Il est près de six heures du matin lorsque nous rejoignons nos couchettes à bord de nos bateaux respectifs. Soirée inoubliable. C'est de ce moment que Maria, skipper du catamaran, me donna le surnom de « Marin - informaticien ».

Un peu plus tard dans la matinée vers 9h30 et après régularisation auprès des autorités, je me mets en contact avec le professionnel qui était intervenu pour mes feux de navigation et nous prenons la décision de sortir le bateau immédiatement pour voir ce qui ne va pas dans le safran et la barre car il n'est vraiment pas normal que le vérin du pilote automatique casse si vite même s'il n'est pas adapté au poids de mon voilier. Je me retrouve à la veille d'un week-end avec Sérénade sur l'aire de carénage et non plus à flot. Il y restera deux semaines...

---

19 Corde qui permet d'enrouler le génois autour de l'enrouleur.

## Sao Miguel

Nous découvrons un jeu important dans l'hélice qui n'est plus vraiment tenue, l'écrou d'arbre se dévissant à la main. Comme de surcroît, elle est trop grande pour mon bateau, il est décidé de la changer et pour en adapter une autre, il faut démonter l'arbre d'hélice dont le diamètre est en mesure américaine. C'est une opération relativement banale sur un bateau mais dans le cas du mien, pour enlever l'arbre, il faut enlever le safran et le réservoir de gasoil. Un mécanicien est obligé d'intervenir et c'est péniblement qu'il réussit à extraire l'arbre d'hélice. Nous profitons aussi d'avoir descendu le safran pour lui donner un meilleur profil sur le chant intérieur. Un tourneur est appelé pour adapter une hélice qui m'est offerte par mon nouvel ami, Gérald, le navigateur suisse et me fabriquer deux nouveaux joints toriques. Tout ce travail prendra beaucoup de temps.

Pendant que mon bateau attend d'être réparé, je fais de nouvelles rencontres. Un autre catamaran est arrivé et a rejoint le premier, celui skipperé par Maria. Le skipper, Denis, et son équipage convoie aussi le bateau au « boat show » sur la côte américaine. Ces bateaux qui sortaient du chantier du constructeur subirent quelques pannes lors de la première partie de la traversée, entre La Rochelle et les Açores et les équipages doivent réparer avant de continuer. Ils profiteront de cet escale technique pour faire un peu de tourisme en visitant l'île. Je décide de me joindre à eux.

Comme toutes les îles, les Açores sont volcaniques, mais la situation géographique de cet archipel donne une végétation et des paysages de toute beauté que l'on est loin d'imaginer quand on arrive par la mer. L'herbe grasse et les arbres font penser à nos campagnes du Centre et de l'Est de la France. L'activité souterraine des volcans permet de trouver des points d'eau naturellement chaude et un peu sulfureuse. Il y a d'ailleurs quelques usines de géothermie avec lesquelles ils tirent, par transformation, l'électricité nécessaire à la population. On y trouve beaucoup d'hortensia et d'orchidées et autres espèces végétales dont j'ignore le nom. L'île est connue pour être grande productrice d'ananas fort bons, sans oublier les régimes de bananes. La présence de ces fruits font davantage penser aux Antilles. Quel contraste sur une si petite surface représentant à peine les deux tiers de la Corse et pour une population totale de l'île seule, voisine d'une ville comme Nice. Toute la population est concentrée sur les côtes, principalement.

Les maisons des villages arborent toutes, au-dessus de la porte d'entrée, une céramique représentant un saint. La population est très pieuse comme c'est souvent le cas quand elle est majoritairement d'origine maritime. L'océan reste rude une bonne partie de l'année. Les pêcheurs bretons connaissent bien ces situations et traditions. On les retrouve d'ailleurs parmi la population locale comme dans beaucoup d'autres endroits du globe.

Les Açores ont un statut particulier avec un gouverneur donnant une certaine autonomie à l'archipel malgré leur appartenance au Portugal. L'archipel est constitué de neuf îles réparties sur une surface relativement étendue puis qu'entre l'île Corvo, au Nord-Ouest et l'île de Santa Maria, à l'extrême Sud-Est, on y trouve la même distance, à vol d'oiseau, qu'il y a entre Paris et Nantes, soit environ 615 kilomètres. L'île de Sao Miguel est la plus grande et la capitale de tout l'archipel. Du fait de leur situation sur l'océan atlantique, les jeunes açoriens vont aussi bien aux USA qu'en Europe pour étudier et travailler.

Jusque dans les années 50, avant l'avènement des avions à réaction, les vols transatlantiques faisaient escale aux Açores. C'est là, au décollage de l'île Terceira, que l'avion qui transportait le boxeur français Marcel Cerdan, s'écrasa, lors de son retour des États Unis. De nos jours, il n'est plus nécessaire de s'y arrêter.

La nourriture est de bonne qualité. Mais il est un usage curieux dans cet endroit du monde. La viande, pourtant excellente, est toujours trop cuite. De plus, sans que l'on ait demandé quoi que ce soit, ils servent cette dernière avec un œuf frit dessus. Les açoriens commencent toujours leur repas

en mangeant du fromage local comme les italiens mangent des pâtes en entrée. Le vin est bon mais doit se boire jeune. Les vignes sont l'apanage exclusif de l'île Pico, en face de l'île Faial.

Une activité touristique déjà en place est la visite organisée, à bord de gros pneumatiques pouvant recevoir seize personnes, des baleines qui croisent au large de Sao Miguel. Pour savoir où emmener les touristes, des guetteurs, munis de fortes jumelles, sont répartis le long de la côte Est et Ouest.

Ponta Delgada construit une seconde marina, doublant ainsi la capacité des anneaux destinés aux bateaux de plaisance et aménage un long quai pour y recevoir des paquebots de croisière. Ils veulent ainsi, amener les organisateurs de croisière à faire une escale aux Açores, permettant un développement économique encore plus important grâce aux flots de touristes qui embarquent sur ces paquebots. Quelques hôtels modernes se construisent le long du littoral transformé de ce fait en promenade comme c'est déjà le cas dans de nombreuses villes du bord de mer telles Nice et Cannes. De ce point de départ, à l'aide d'un service aérien régulier ou à bord de bateaux de style Ferry, au choix, les touristes pourront visiter les différentes îles de l'archipel pour une escale totale de près d'une semaine ou plus. Dans les cinq à dix ans à venir, le visage des Açores aura changé et les prix aussi, il y a fort à parier.

Pour l'instant, le port de Ponta Delgada n'est pas aussi agréable et joli que celui d'Horta. Plus grand, la présence régulière de cargos acheminant les marchandises en provenance du continent y est certainement pour beaucoup. Si des navigateurs font régulièrement escale à Ponta Delgada, la course croisière « La Rochelle – Les Açores » fait escale à Horta. Alors qu'une autre course croisière entre les Açores et le Québec part de Ponta Delgada. Je n'ai pas eu le temps de visiter les autres îles de l'archipel, mais on parle beaucoup de l'île Terceira, pour sa beauté naturelle d'une part et pour l'aménagement de ses deux marinas à l'abri des vents car situés sur la côte Sud, d'autre part.

Pendant ces deux semaines d'arrêt, j'ai eu l'occasion de rencontrer d'autres équipage de bateaux de passage, comme ce couple de navigateur qui convoyait un voilier de particulier entre Dakar et Lorient. Leur escale concerna un problème moteur qui les immobilisa plus de trois semaines. C'est donc un port de transit. Il ne se passe pas un jour sans voir un bateau arriver ou partir.

Le Jeudi 6 septembre fut le jour de la remise à l'eau de Sérénade. Il est muni d'une hélice et d'un arbre neuf. Le safran est réparé et amélioré avec de nouveaux joints toriques sur la mèche de barre et il possède une « bosse de génois » neuve. Je prends aussi la précaution de changer mon génois. J'installe le génois le plus grand qui me permettra de faire du portant plus facilement et améliorera ma vitesse du fait d'une surface de voile plus importante. Mais je ne l'ai pas encore utilisé, aussi je devrai apprendre les nouvelles réactions de mon bateau, l'équilibre s'en trouvant changé.

Tous mes nouveaux amis sont déjà repartis, chacun vers sa destination finale. Quelques jours avant leur départ nous avons fêté l'événement par une soirée musicale à bord du plus grand des deux catamarans. Ce sera un souvenir inoubliable où le carré et le cockpit du catamaran furent transformés en piste de danse et où la musique n'avait rien à envier aux « boîtes de nuit ». A mon tour, il me tarde de reprendre le large.

Le Mercredi 12 septembre, je profite d'une prévision météo favorable dans la zone « Josephine<sup>20</sup> », avec des vents du Nord – Nord-Est, pour partir même si dans le premier quart du trajet j'aurai surtout le vent d'Est. Pour ne pas me faire dériver trop Sud comme la première fois, je décide de contourner Sao Miguel par le Nord. Cela me rallonge de douze milles nautique mais je suis ainsi mieux placé pour conserver un cap sur la pointe de Sao Vicente, à l'extrême Sud du Portugal sur la frontière avec l'Espagne, avant de me diriger sur Gibraltar en longeant la côte espagnole.

---

20 L'océan est divisé en zones météo virtuelles pour faciliter la diffusion de bulletins par RFI.

## Sao Miguel - Gibraltar

J'ai quitté Ponta Delgada dans l'après-midi et le temps de rejoindre la côte Nord par l'Ouest, la nuit est tombée quand j'y arrive. Toute la remontée de la côte Ouest se fit sous voile avec le grand génois. Je constate que le bateau est beaucoup plus réactif et plus gâtard. Je dois m'habituer à ce nouveau comportement très différent d'avec l'autre génois utilisé pour la première partie de la traversée. Je longe toute la nuit Sao Miguel par la côte nord que je ne connais pas depuis la mer. Au matin, j'aperçois encore la côte malgré les nuages et la brume. Comme prévu, le vent est d'Est et je suis obligé de descendre au Sud-Est. Au bout de deux jours, ma dérive est de l'ordre de 50 milles nautique trop Sud. Je me rappelle les conseils de navigation de Maria, notamment dans ce genre de situation et je décide donc de virer de bord pour remonter Nord – Nord-Est afin de retrouver ma route. Je veillerai à ne plus m'en éloigner quitte à virer de bord plusieurs fois de suite. Je me fixe la limite de 10 milles nautique avant de virer de bord chaque fois que ce sera nécessaire. J'avais calculé qu'il valait mieux changer de cap durant deux heures environ que de passer huit ou dix heures à rattraper sa route. Je suis impatient d'arriver sur le méridien 22° Ouest, limite du commencement de la zone « Josephine », afin de rencontrer le vent du Nord qui ne me quittera plus jusqu'à une centaine de milles de Gibraltar.

La houle est maintenant plus forte, le bateau avance plus vite du fait de sa surface de voile plus importante. Sans forcer, j'atteins régulièrement sept nœuds et demi à huit nœuds. Mais les chocs du bateau dans les vagues sont aussi plus assourdissants. Je me demande si Sérénade tiendra le coup. J'ai laissé tomber le pilote et remis mon système de palan pour barrer. Le réglage est plus difficile à obtenir, aussi je reste plus longtemps à veiller et barrer. Je prends à nouveau l'habitude de ce rythme de vie. Curieusement, je ne parviens pas à capter RFI pour les bulletins météo, aussi je me contente des informations reçu par mon système satellite et demande à mon fils de m'envoyer par courrier électronique les bulletins de météo relevés sur Internet Je veux avoir deux sources différentes pour faire une prévision la plus fiable possible. Je sais que la zone « Josephine » est une zone de navigation difficile du fait de sa position dans l'axe du golfe de Gascogne, au Sud du Cap Finisterre, en Espagne, connu pour ses conditions météo musclées.

Je constate très rapidement que je dois vider le puisard toutes les heures au lieu des deux heures lors de la première partie de ma Transat. Ce changement m'inquiète et j'espère que la pompe de cale électrique ne tombera pas en panne.

Le ciel est très différent, la formation nuageuse ne ressemble en rien à celle connue plus à l'Ouest. J'ai nettement l'impression de vivre des conditions météo européennes. L'atlantique, côté Est, n'est pas semblable à l'atlantique, côté Ouest. La navigation est plus rude, brutale. La houle plus puissante, le vent plus menaçant pour une force identique. A mi chemin et durant trois jours, je rencontre une dépression avec près de vingt-sept nœuds de vent (près de 43 Km/h). C'est une première sur un laps de temps si long. Je parviens à trouver le réglage idéal de mes voiles et laisse le bateau avancer seul. Je m'enferme dans la cabine pour m'y reposer et lire. Bien équilibré, le voilier ne change pas de route, mais il tape lourdement dans les vagues, tombant dans les creux de tout son poids, ce qui le fait trembler. J'en frémis d'angoisse, m'imaginant chaque fois qu'il va s'ouvrir en deux. Évidemment j'ai réduit la voilure en conséquence. Le bateau avance à près de sept nœuds malgré tout.

C'est après que le vent se soit calmé mais que la houle, toujours présente, ballote le bateau, qu'un petit oiseau, genre moineau, vient me rendre visite. Il se pose un peu partout sur le pont et dans le cockpit. Manifestement, il cherche à se reposer mais a peur de ma présence. Il restera ainsi toute la matinée avant de s'envoler à nouveau. Je n'avais rien à craindre, l'éolienne n'ayant pu être réparée aux Açores.

Pendant cette première partie, je n'ai pas eu la chance d'apercevoir des baleines, ni des dauphins. Par contre, maintenant, il ne se passe pas un jour sans croiser un cargo au loin, et de temps à autre, il me semble apercevoir un voilier mais je n'en suis pas certain car à l'horizon, les voiles blanche peuvent se confondre avec l'écume des vagues.

A 200 milles nautique de Gibraltar, la mer est à nouveau calme, le beau temps est revenu et je ne me suis pas éloigné de plus de deux milles nautique de ma route. Cette performance me rend assez fier. Je fais la première rencontre sérieuse avec les gros navires. Comme dans un carrefour, nous nous retrouvons au même endroit. Il y a en face de moi un impressionnant porte-container, sur bâbord, un paquebot, lui-même suivi, à 500 mètres de distance, d'un autre navire marchand ne ressemblant à rien de connu jusqu'à présent. Cette situation m'amuse et m'impressionne en même temps. Je me demande qui va passer en premier. D'après le code maritime, c'est moi qui suit prioritaire, mais prudent, je décide de ralentir mon bateau et d'observer. Je sais que tous ces navires se voient et ont calculé mon cap et mon allure. Le porte-container passe en premier, à moins de 300m de mon voilier, suivi du paquebot et de l'autre navire. Je peux entendre le bruit de leurs machines et voir distinctement l'équipage. Quand tout ce monde est passé, je reprends ma vitesse et continue ma route tranquille. Durant la nuit suivante, je me trouve au milieu d'un flot de gros navires marchand qui me passent sur chaque bord, proche et à vive allure. Mon détecteur de radar, depuis la veille, ne cesse pas de sonner, et ça durera ainsi, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, jusqu'à mon arrivée aux Baléares, beaucoup plus tard.

Le lendemain, j'aperçois nettement tous ces navires. J'ai l'impression d'être au milieu d'une autoroute, à contre sens et en vélo, avec de chaque côté des poids-lourds qui me frôlent. Image hallucinante où l'on a pas envie de dormir. Je reste dans le cockpit à veiller, même pour me reposer un peu, la nuit. L'approche mouvementée de Gibraltar dont on m'a parlé n'a pas été exagéré. Je me demande comment je ne vais pas être percuté par un de ces mastodontes. En observant la carte, je décide de me rapprocher le plus possible de la côte, pensant ainsi être à l'abri de ces rencontres incessantes et inquiétantes. Le vent a tourné et est plus d'Ouest, donc au portant dans une houle du Nord-Ouest, ce qui rend le bateau difficile à contrôler. J'affale ma GV pour ne garder que le génois, plus efficace seul. Quand le vent mollit encore, je mets en route le moteur. Je ne souhaite pas perdre de temps. J'ai en effet calculer l'heure approximative où je me retrouverai proche de Gibraltar et l'heure de la pleine mer car il faut compter avec la marée et les courants. Le détroit ne se passe qu'avec un courant favorable, ce qui dans mon cas, correspond de trois heures avant la Pleine Mer et jusqu'à trois heures après la PM. Celle-ci a été donné pour onze heures quarante-cinq, le 22 septembre. J'ai donc encore un peu temps.

A l'aube du 10ème jour de mer, dans le brouillard, j'aperçois la côte espagnole que je longe tranquillement pour faire correspondre ma position avec l'heure calculée de la marée. Je contourne ainsi Tarifa et j'entre dans la matinée dans le détroit de Gibraltar. Je perçois la colonne de cargos et autres gros navires qui sortent du détroit et au loin, dans la brume épaisse, je devine tant bien que mal, les côtes africaine du Maroc. Depuis l'heure matinale où j'aperçus la côte, j'ai croisé beaucoup de petites barques de pêcheur espagnol.

Le fameux rocher de Gibraltar se trouve à la fin du détroit, près de la Méditerranée. Ce n'est que tard dans la matinée que je suis en vue, toujours dans le brouillard malgré le soleil levé. Toute la remontée du détroit se fait au moteur faute de vent, aussi je décide de m'arrêter à la marina qui se trouve dans le fond de la baie de Gibraltar pour y faire le plein de gasoil. La remontée de la baie s'effectue en louvoyant entre la multitude de cargos au mouillage. C'est très impressionnant et guère joli. Le rocher lui-même est envahi de béton. Je n'ai pas envie de rester, aussi dès que le plein est fait, je quitte cet endroit que je juge inhospitalier. Ce n'est que vers quinze heures que je retrouve à nouveau le détroit et tous les navires marchands qui ne cessent de défiler. A la pointe du rocher, à environ un mille nautique, un cargo est à moitié coulé par l'avant. Il est signalé par un balisage temporaire et je dois le contourner pour reprendre ma route. C'est assez hallucinant de le voir ainsi. C'est d'ailleurs la première fois que je rencontre un gros navire en train de sombrer, bien que celui-

ci repose déjà sur le fond par l'avant. Le vent d'Ouest est revenu levant une houle puissante qui s'engouffre dans le détroit et je dois barrer pour garder le bateau sur son cap tout en évitant les mastodontes qui viennent sur moi en sens inverse. Je trouve ma position pas très rassurante, aussi pour quitter ce rail, je décide de me rapprocher de la côte espagnole en Méditerranée, pensant être plus tranquille. Peine perdue car c'est au moins trois rails de cargos qui convergent vers Gibraltar, dont un qui longe justement la côte espagnole. La nuit est à nouveau mouvementée, le détecteur de radar ne cessant pas de sonner et je ne peux pas l'arrêter par sécurité car il me maintient en éveil. Au petit matin, je me trouve à plus de cinquante milles nautiques au Nord-Est de Gibraltar, les cargos se font plus rares et le vent, ainsi que la houle ont complètement disparu. Je retrouve cet état de la Méditerranée que je connais bien où il faut mettre en route le moteur pour avancer. C'est seulement à ce moment-là que je réalise que j'ai quitté l'atlantique et donc que j'ai gagné mon pari de traverser l'océan en solitaire. Maintenant, je me sens proche du but, excité de me retrouver chez moi et inquiet de savoir que mon aventure se terminera bientôt. Cela me fit penser à Bernard Moitessier lorsqu'il abandonna la 1ère course autour du monde sans escale et, alors qu'il était en tête, décida de continuer sa route pour ne pas retrouver le monde dit civilisé, de l'Europe. Moi aussi, j'angoisse de retrouver ma vie d'antan. Je me sens si bien en mer.

## Gibraltar - Cannes

Durant les trois jours qui suivirent, les conditions ne changèrent pas. Mer calme, beau soleil et rencontre régulière avec les cargos même si ces rencontres sont plus espacées au fur et à mesure que j'avance. Je profite de ce temps passé au moteur pour écouter de la musique, faire une lessive et farnier au soleil tout en surveillant l'horizon. Je contrôle chaque jour le niveau de mon réservoir à gasoil et estime en avoir suffisamment pour rejoindre les îles Baléares où je ferai le plein. Ma route a été calculée pour longer par l'Ouest ces îles espagnoles avant de me diriger sur la côte française au niveau de l'île du Levant, d'où je rejoindrai Cannes, que j'ai décidé de prendre comme point final de ma traversée, en lieu et place de Marseille. De toute façon, je suis en retard sur le calendrier depuis mon départ des Açores et je souhaite rendre hommage à mes parents en leur rendant visite en premier.

Comme prévu, j'aperçois dans la matinée Ibiza, mais le port se trouve sur la côte Est or il y a de mon côté, San Antonio. J'opte pour ce port pour y faire le plein de gasoil et peut être même m'y arrêter pour me reposer. Je n'ai pas de cartes détaillées de ces îles aussi je m'arrange pour y arriver de jour. C'est à quinze heures, après avoir traversé une série d'îlots rocheux, que j'entre dans la baie puis dans le port. Il y a beaucoup de bateaux et je ne parviens pas à trouver le quai d'accueil. J'aperçois les pompes à essence. Elles sont manifestement fermées et un panneau me permet de comprendre que la distribution de carburant ne se fait que le matin. J'arrive donc trop tard. Contrarié, je quitte à nouveau le port et la baie pour me diriger sur Majorque, l'île principale avec son grand port, Palma de Bahia. Il n'y a toujours pas de vent mais la météo prise le jour même indique un coup de vent pour les soixante-douze heures à venir en provenance du Nord puis du Nord-Ouest. Je pense rencontrer ces conditions de navigation après avoir quitté les Baléares. Dans la nuit, je me trouve dans le chenal entre Ibiza et Majorque, au moteur, quand le vent et la houle se levèrent fortement et en provenance du Nord – Nord-Est, ce qui m'oblige à dérouler un peu le génois et sous la gîte importante du bateau, le moteur se désamorce avant que je n'ai eu le temps de l'arrêter. Je ne peux faire autrement que de louvoyer d'Est en Ouest sans parvenir à gagner sur Majorque, pourtant distante que de 35 milles nautique. Durant quatre heures, je dois batailler ainsi, tout en évitant de gros bateaux qui ne semblent pas vouloir se détourner, le tout dans des vagues courtes et hachées très impressionnantes. Au petit matin, le vent change de direction et vient du Nord-Ouest en soufflant plus fort, ce qui me permet enfin de me diriger sur Palma. Je vois au loin beaucoup de voiliers qui cherchent manifestement à rentrer pour se mettre à l'abri. Le vent a encore forcé, le voilier gîte beaucoup et la barre est dure à tenir. Je réduis un peu plus le génois pour ne pas trop gêner, tout en conservant suffisamment de vitesse. La brume empêche de voir la baie mais je vois le cap qui m'indique son entrée. Je fais route sur lui. Je sais qu'une fois passé, je retrouverai des conditions plus calmes puisque la baie est profonde et entourée des montagnes qui forment l'île de Majorque. Ce n'est que vers midi que j'atteins le cap et que progressivement les conditions s'améliorent, mais il y a beaucoup de gros bateaux et ferries qui quittent Palma et il faut les surveiller pour pouvoir les éviter.

L'arrêt du moteur m'ennuie car je sais qu'un moteur diesel désamorcé ne repart pas comme cela. J'en avais eu l'expérience lorsque je suis arrivé aux Açores. J'espérai donc avoir suffisamment de vent et dans la bonne direction pour naviguer sous voile jusqu'au port et là, appeler la capitainerie par VHF pour me faire remorquer. Malheureusement, la baie est trop abritée et je n'ai bientôt plus de vent du tout alors que je suis encore à près de huit milles nautique de Palma. Je tente de joindre la capitainerie par radio, en vain. Je me demande comment je vais faire pour rejoindre la marina avant la nuit. Tous les bateaux environnants rentrent aussi au moteur dans des marinas autre que Palma. Ils battent tous pavillon espagnol et je ne parle pas cette langue. Je fais du sur-place quand, dans une trouée entre deux monts, une risée me permet d'avancer sous voile. Au cours de ce bord, je croise

un bateau au pavillon français. Je me rapproche de lui en manœuvrant mes voiles, alors qu'il est au moteur et le hèle. Il m'aperçoit, manœuvre pour se mettre à côté de moi et entendre ce que je cherche à lui dire. Après explication, il accepte de me prendre en remorque jusqu'à Palma. A seize heures, dans une superbe manœuvre, je m'amarre à quai en douceur, au niveau des pompes à carburant. J'explique rapidement mon problème à l'employé de la capitainerie et lui demande s'il ne connaît pas un mécano pour ré-amorcer mon moteur. Pour remercier le couple de français qui se trouvait à bord du bateau qui m'a remorqué, je les invite à dîner le soir même. Auparavant, je dois remplir les formalités auprès de la capitainerie et payer 46 € pour la nuit. Je suis averti que le mécano ne viendra que le lendemain matin. Nous passerons une soirée très agréable où je raconterai une partie de mon aventure. Eux-même sont en vacances et ont loué le voilier. J'ai donc eu de la chance de tomber sur des français car l'équipage du bateau de location aurait très bien pu être étranger.

Le lendemain matin, à la première heure, le mécano ne parvient pas à faire démarrer le moteur. Le filtre à gasoil en est la cause. Il le démonte et repart à son atelier avec pour voir s'il ne peut pas en trouver un autre. Mais il me prévient qu'il ne pourra rien faire ce même jour et que je dois rester un jour de plus. Je retourne à la capitainerie pour payer une nouvelle fois 46 €. Je profite de ce repos forcé pour faire du tourisme dans Palma et me reposer. Attendre quarante huit heures ne me gêne pas puisque le coup de vent continue au large, même si, dans la marina, on ne perçoit rien.

Palma est une ville très touristique. Il y a beaucoup de monde. La ville moderne n'est pas agréable et ressemble trop à n'importe quelle autre ville du continent. Seule la vieille ville, avec sa cathédrale et son fort à l'architecture typée mérite une visite. La marina est immense où l'on ne trouve que de gros yachts luxueux comme à Cannes ou Antibes.

Le jour suivant, le mécano revient sans avoir trouvé de filtre. Il décide alors de « shunter » celui-ci en raccordant directement l'arrivée du gasoil pour que je puisse repartir et m'explique que je devrai en commander un nouveau, une fois en France. Le vent s'est un peu calmé, je quitte la marina en fin de matinée et contourne Majorque par l'Ouest pour retrouver ma route initiale.

C'est en fin de journée que je me trouve à nouveau sur ma trajectoire. Je rencontre le vent prévu et peut gréer mes voiles. Le vent régulier du Nord me permet d'avancer assez vite et moins de quarante huit heures plus tard, je suis en vue de l'île du Levant. Cette courte traversée s'est faite dans des vagues hachées qui faisaient taper lourdement mon voilier.

Le vent tourne à l'Est et est fort violent. La pluie tombe. Pour la troisième nuit depuis mon départ, je dois virer de bord et descendre plus au Sud-Est pour ne pas me faire trop dériver vers l'Ouest. Quinze milles nautique plus tard, je peux à nouveau changer mon cap et viser la côte des Maures avec le cap Camarat que je ne perçois pas encore. Cette même nuit je rencontrerai trois gros yachts de milliardaires et deux cargos. J'ai failli à deux reprises me faire couper en deux tant il fut difficile dans la houle et la pluie de deviner leur route avant qu'ils ne soient sur moi or ils ne tentèrent pas de se détourner. J'ai dû à chaque fois manœuvrer pour les éviter. Je suis effaré de leur comportement. Si près du but final et avoir un accident telle qu'une collision, ce serait vraiment trop bête. Je ne pris donc pas de repos et je restai à veiller et barrer tout le temps. Vers deux heures du matin, le vent tourne pour passer à l'Ouest et je me retrouve en vue de la baie de Cavalaire. Je laisse l'île du Levant sur bâbord. Progressivement, le vent diminue, la pluie cesse, la houle se calme. Je rencontre les conditions météo bien connu de la côte d'azur. Je reconnais cette côte et avance tranquillement en direction de Cannes. Je sais que la Capitainerie n'ouvrira pas avant huit heures du matin. Je prends mon temps en longeant la côte. Je passe au large de St Tropez et Ste Maxime, puis c'est l'Esterel. J'assiste à un lever de soleil splendide. Au moteur, à petite allure, je fais le tour du golfe de Théoule s/mer. A huit heures quinze, j'appelle la capitainerie du Vieux-Port de Cannes pour me faire attribuer une place et m'aider à accoster car je ne suis toujours pas manœuvrant et que la place pour évoluer dans ce port est très restreinte. A neuf heures, je téléphone à mes parents pour les prévenir que je suis arrivé. Nous sommes le Lundi 1er octobre. Le voyage est fini. Je me trouve à nouveau chez moi

ou presque puisque l'ultime étape sera Marseille, que je rejoindrai dès le lendemain et que j'atteindrai en vingt-quatre heures.

Pour le moment, je me dois de me mettre en règle et je prends la décision de voir les services des douanes après les formalités de la Capitainerie. Là, je ne peux me faire attribuer un « Droit de passaport » car le douanier ne trouve pas la preuve, parmi mes papiers, que la TVA a été réglée dans un des pays de la communauté européenne. Et pour cause, elle ne fut pas payée puisque le bateau a été acheté auprès d'un particulier et qu'il est vieux de trente huit ans d'âge. Peu importe, la TVA reste dû. Je venais de finir un défi, et pas des moindres, qu'un nouveau m'attendait, bien plus difficile, car face à l'administration fiscale sans état d'âme.

Pour le moment, je savoure le plaisir de revoir la famille, mes parents et mon fils aîné qui habite Antibes. Mon autre fils ne sera vu que lorsque j'arriverai sur Marseille puis qu'il y réside pour ses études et qu'il n'a pas pu venir pour cause de cours. Quand à ma fille, comme elle habite Lyon et qu'elle aussi a repris ses cours de faculté, je ne la verrai qu'une semaine plus tard lorsque j'irai chercher ma voiture. Je parlerai toutefois au téléphone avec chacun d'entre eux, sans oublier mes frères. Tous montrèrent de la fierté devant cet exploit personnel et me félicitèrent de cette réussite, une première dans la famille.