

# **L'AVENTURE AUTOUR DU MONDE**

**30 000 milles de Toulon à Toulon**

**13 octobre 1989 - 29 juillet 1993**



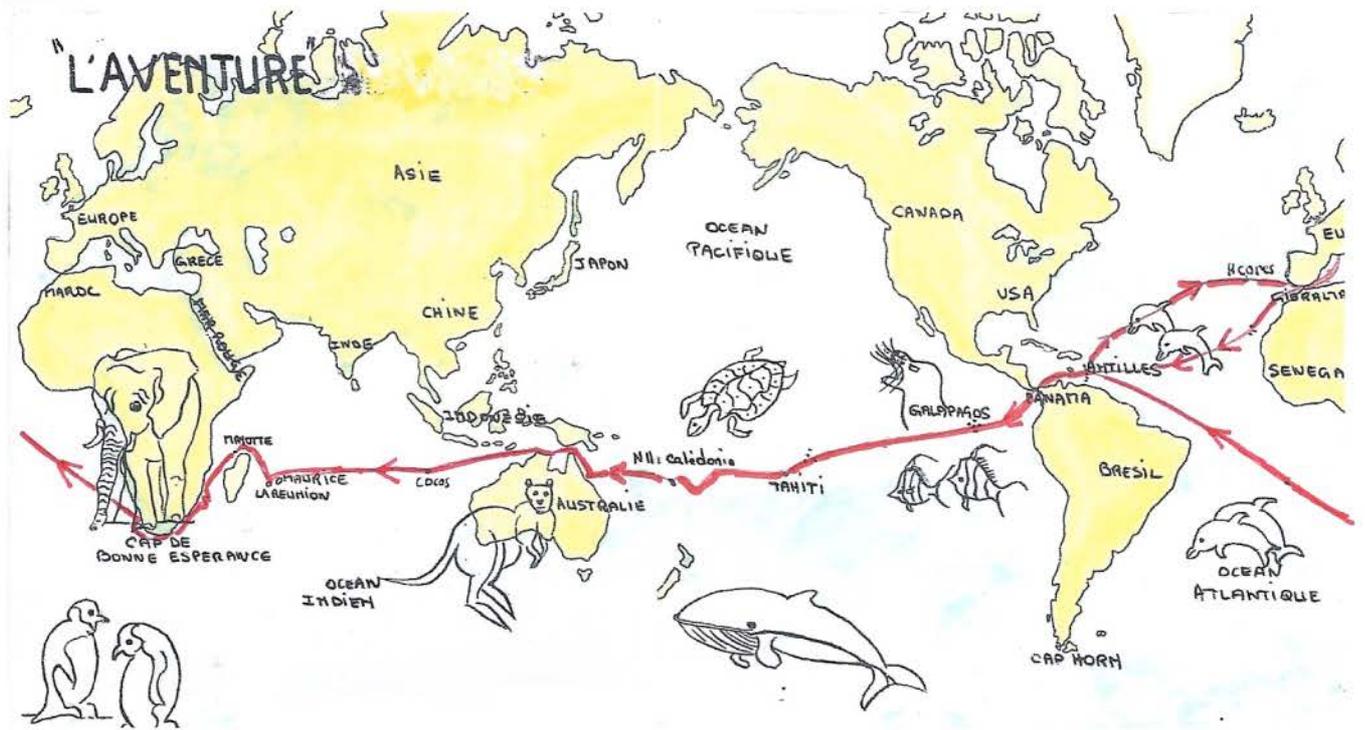


# Table des matières

<b>1. PREMIERE TRANSAT .....</b>	<b>7</b>
1.1. De Toulon aux Canaries.....	7
1.2. Des Canaries aux Antilles .....	16
<b>2. SEJOUR AUX ANTILLES ET MER DES CARAIBES. ....</b>	<b>20</b>
2.1. Martinique et Guadeloupe .....	20
2.2. Saint-Barth & Saint-Martin .....	26
2.3. Traversée mouvementée de Saint-Martin à Panama .....	27
2.4. Séjour à Panama et franchissement du canal .....	30
<b>3. LE PACIFIQUE, DE PANAMA AUX GAMBIER.....</b>	<b>34</b>
3.1. De Panama aux Galapagos.....	34
3.2. Des Galapagos aux Gambier. ....	35
<b>4. LES GAMBIERS.....</b>	<b>38</b>
<b>5. LES MARQUISES .....</b>	<b>45</b>
5.1. Fatu Hiva. ....	45
5.2. Nuku-Hiva. ....	48
5.3. Ua Pou.....	48
5.4. Tahuata .....	49
5.5. Hiva Hoa.....	50
5.6. Des Marquises aux Tuamotu.....	51
<b>6. LES TUAMOTU.....</b>	<b>52</b>
6.1. Manihi. ....	52
6.2. Ahé.....	54
6.3. Rangiroa. ....	54
6.4. De Rangiroa à Tahiti .....	55
<b>7. SEJOUR DANS L'ARCHIPEL DE LA SOCIETE. ....</b>	<b>56</b>
7.1. A Tahiti. ....	56
7.2. Croisière en famille .....	58
7.3. Retour à Tahiti.....	60
7.4. Carénage à Raiatea. ....	62

7.5. Chez les Winkler.....	63
<b>8. LES AUSTRALES.....</b>	<b>65</b>
8.1. En route vers Rurutu.....	65
8.2. Tubuai.....	67
8.3. Raivavae.....	68
8.4. Second séjour à Rurutu.....	71
<b>9. DE LA POLYNESIE A LA NOUVELLE CALEDONIE.....</b>	<b>74</b>
9.1. En route vers les Tonga.....	74
9.2. Séjour à Vava'u.....	75
9.3. Séjour à Wallis et Futuna.....	76
9.4. De Futuna à Nouméa.....	80
<b>10. LA NOUVELLE CALEDONIE.....</b>	<b>83</b>
10.1. Séjour à Nouméa.....	83
10.2. Croisière dans le lagon Sud.....	86
10.3. A Ouvéa avec notre fils François.....	87
10.4. Le Vanuatu.....	88
10.5. Retour à Ouvéa en passant par Beautemps-Beaupré.....	92
10.6. Gadji, Kunié, et retour à Nouméa.....	93
10.7. De Nouméa (Nouvelle Calédonie) à Cairns (Australie). .....	96
<b>11. L'AUSTRALIE.....</b>	<b>100</b>
11.1. Cairns.....	100
11.2. La Grande Barrière de Corail.....	101
<b>12. L'OCEAN INDIEN DU CAP D'YORK A LA REUNION.....</b>	<b>104</b>
12.1. En route vers les Cocos Islands.....	104
12.2. Les Cocos Islands.....	105
12.3. Des Cocos Islands à La Réunion en passant par Rodrigues.....	107
<b>13. ILES DE L'OCEAN INDIEN.....</b>	<b>110</b>
13.1. Séjour à La Réunion.....	110
13.2. Maurice.....	113
13.3. Les Glorieuses.....	114
13.4. Mayotte.....	116
13.5. De Mayotte à l'Afrique du Sud.....	118

<b>14. SEJOUR EN AFRIQUE DU SUD.....</b>	<b>121</b>
14.1. Richard's Bay.....	121
14.2. Durban. ....	122
14.3. De Durban au Cap. ....	125
14.4. Séjour au Cap. ....	127
14.5. Réflexions sur l'Afrique du Sud. ....	130
<b>15. DU CAP A FORT-DE-FRANCE : UNE LONGUE TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE ...</b>	<b>133</b>
15.1. Départ du Cap. ....	133
15.2. En route vers Sainte-Hélène. ....	135
15.3. Sainte Hélène. ....	135
15.4. De Sainte Hélène à Cayenne. ....	137
15.5. Séjour en Guyane. ....	138
15.6. De la Guyane à la Martinique.....	140
<b>16. SECOND SEJOUR AUX ANTILLES.....</b>	<b>142</b>
<b>17. DERNIERE TRANSAT VERS TOULON .....</b>	<b>145</b>
17.1. De la Guadeloupe aux Açores. ....	145
17.2. Séjour aux Açores.....	146
17.3. Des Açores à Toulon.....	149



## **1. PREMIERE TRANSAT**

### **I.1. De Toulon aux Canaries**

Nous appareillons du Club Nautique de la Marine à Toulon le Vendredi 13 Octobre 1989 (ignorant à l'époque les superstitions de la plaisance !), à 12h30, après avoir partagé un dernier pot avec la famille, les amis, et ceux du Club qui nous ont aidés à préparer le bateau. Un au revoir sobre et sympathique; un vieux camarade a apporté une caisse de bonnes bouteilles, un autre nous offre un superbe loch vieille Marine...; chacun examine en détail notre matériel pour la grande croisière.

Car nous partons loin et pour longtemps; au moins trois années pour boucler la planète, en passant par les Canaries, les Antilles, Panama, la Polynésie, l'Australie... Pendant des années nous avons rêvé d'un tel voyage devant une grande mappemonde affichée dans le salon. Il y a un an, réunissant tous nos fonds, nous avons acheté ce bateau, un voilier de 11 mètres, et nous avons consacré tous nos loisirs à l'équiper et à le mettre au point.

Génois à enrouleur et grand voile sont à poste; un autre génois peut être endraillé sur une deuxième gorge de l'enrouleur; un spi fera le turbo par petit temps; une grand voile de rechange et un tourmentin sont en soute; toutes les drisses sont doublées et nous disposons de deux tangons (ultérieurement porté à trois: un de spi et deux de génois).

Le pilotage automatique est assuré par un pilote électrique Autohelm 3000 couplé sur la barre à roue (un autre en rechange) et par un régulateur d'allure que l'on peut coupler sur la barre franche de secours (mais au moment où nous partons nous n'avons pas encore réussi à le faire fonctionner correctement!). La navigation quotidienne est confiée à un Satnav Transit, qui nous positionne toutes les deux heures environ, et les données d'un compas électronique et du loch entretiennent l'estime entre-temps. Bien entendu nous prévoyons d'utiliser les moyens traditionnels: estime sur la carte et point au sextant. Nous disposons également d'un petit radar, d'un récepteur gonio, d'un récepteur radio toutes bandes et d'un émetteur-récepteur radio VHF.

Toute cette électronique, plus le frigidaire et la chaîne HIFI consomment beaucoup d'ampères, et l'alternateur moteur à lui seul ne saurait alimenter nos trois batteries de 100 A/H; aussi avons-nous installé (non sans mal!) un deuxième alternateur couplé sur l'arbre d'hélice et entraîné à la voile par sillage; à partir de 5 nœuds il débite des ampères à volonté; seule contrainte: l'inverseur du moteur Volvo nécessite un refroidissement, qui n'est plus assuré moteur stoppé, ce qui oblige à bloquer l'hélice ou à démarrer le moteur dès que l'inverseur s'échauffe -ce qui s'avèrera bien gênant à l'usage.

Bien entendu, nous disposons de toute la documentation adéquate -cartes, instructions nautiques, éphémérides etc..., ce qui représente un gros volume, difficile à loger à bord. Nous avons entassé des vivres dans tous les recoins, 240 litres d'eau sont dans les réservoirs plus 60 litres en containers, 120 litres de gazole en réservoir plus 60 litres en containers (soit environ 90 heures de moteur, ou près de 500 nautiques par mer calme).

Pour le moment, nous sortons de la rade de Toulon, et, après avoir franchi la petite passe, nous

hissons les voiles. Nous sommes trois à bord, notre cousin Jean Barradel faisant équipier jusqu'aux Canaries. Ce n'est pas encore le vrai départ; en effet, nous devons encore faire un arrêt à Hyères pour une retouche sur la grand-voile, puis à Port Grimaud pour une mise au point du compas électronique du Satnav. A Hyères, la retouche est vite faite dans la matinée par la voilerie Russo, et, après une escale de nuit à Cavalaire, nous gagnons Port Grimaud le Dimanche après-midi. Le compas électronique défectueux est changé et nous effectuons la compensation du nouveau compas. Lundi soir, tout est enfin paré...

Le mardi 17 Octobre marque notre vrai départ; vent nul, temps frais et brumeux; nous avançons au moteur, radar en route. Le vent se lève en fin de matinée, dégageant l'horizon, et nous établissons les voiles. Nous passons les îles d'Or près de Port Cros par tout petit temps de Nordet, dernière vue de la terre d'ici les Baléares. Nous passons quatre jours dans un temps mal établi avec des vents de secteur Est atteignant à peine 10 nœuds, un ciel couvert, et un air frais qui oblige à se vêtir chaudement. Il faut reprendre les réglages de voile sans arrêt pour obtenir péniblement 4 petits nœuds. Au matin du troisième jour, nous arrivons en vue de la côte Nord de Majorque et le vent tombe complètement; nous mettons au moteur. Cette côte escarpée est splendide et sur une mer d'huile, sous pilote automatique, nous sommes aux postes d'admiration.

Nous retrouvons un petit Suroît en dépassant Majorque et nous rétablissons les voiles, au près bâbord amure. Au matin du cinquième jour l'île d'Ibiza est en vue; ce petit temps nous a usés et nous décidons de faire une journée d'escale; nous allons nous amarrer à la marina de Puerto Nuevo où nous passerons la journée du Dimanche 22 Octobre, moyennant quelques pesetas.

Nous appareillons le lundi matin, cueillis dès la sortie du port par un vent frais Est/Nordet force 6, montant à 7 à hauteur de Formentara; c'est le "levante" de la mer d'Alboran, qui nous poursuivra jusqu'à Gibraltar. La mer courte et creuse commence à déferler et le contrôle aux allures portantes devient difficile; nous affalons la grand voile, filant 6 nœuds sous génois enroulé, tandis que le pilote arrive à tenir convenablement. Nous suivons une route plus Nord que la route directe pour éviter le trafic qui s'intensifie à mesure que l'on approche de Gibraltar, mais pas trop près de la côte à cause des pêcheurs et de leurs pièges -notamment les redoutables "madragues" (filets dérivants). Au cours de la deuxième nuit nous devons faire un grand détour pour éviter une gigantesque plateforme tirée par quatre remorqueurs, qui ressemble de loin à un gratte-ciel illuminé, vision irréaliste sur cette mer démontée. Le radar est précieux pour localiser cette masse flottante.

Le troisième jour, Jeudi 26 Octobre, nous scrutons l'horizon sans voir la côte et le célèbre rocher, masqués par la brume et les nuages bas; dans l'après-midi le vent tombe et nous apercevons enfin à travers les nuages le versant Est, couvert de dalles de ciment pour recueillir l'eau de pluie qui alimente les citernes du fort; l'ensemble du rocher se dégage peu à peu et nous contemplons en silence ce monument d'histoire. Son nom dérive de l'arabe "Djebel Al Tarik" -la montagne de Tarik, car c'est de là que partit la conquête arabe au 8<sup>e</sup> siècle; conquis par les Britanniques au XVIII<sup>e</sup> et devenu "HMS Gibraltar", cette formidable position stratégique a résisté à 17 sièges, d'où le proverbe Anglais: "solide comme le rocher de Gibraltar".

Le soleil descend vite et nous démarrons le moteur à la vitesse maximale de ses 28 CV, dans l'espoir d'arriver au port avant la nuit; mais la nuit tombe alors que nous remontons l'interminable jetée du port, et le vent revient fort, tombant en violentes rafales du rocher. Nous avançons à tâtons vers la marina lorsque nous sommes hélés du quai; nous pensons qu'une âme charitable nous propose un gîte pour la nuit; hélas ce ne sont que les douaniers Indiens de sa Gracieuse Majesté qui nous amènent à un amarrage scabreux le long d'un quai abrupt et glissant, épluchent nos papiers minutieusement, sortent les armes de leurs emballages étanches pour les sceller, et nous renvoient à notre destin dans le dédale nocturne d'une marina bondée; nous avons la chance d'être secouru par le gardien qui nous guide vers un amarrage convenable, bien abrité. Les manœuvres terminées, nous

nous écroulons dans un profond sommeil, recrues de fatigue.

Nous passons la journée du Vendredi 27 Octobre au mouillage et allons flâner dans cette petite cité enserrée entre le rocher et la mer. La population est plutôt Indienne et Maltaise, souvent derrière des échoppes "duty free", dont les prix ne sont pas très attractifs. Nous prenons le téléphérique qui monte au sommet -belle vue panoramique, et nous redescendons à pied par de petits chemins verdoyants et pittoresques, malheureusement souvent jonchés de débris, en passant par le "village des singes", qui disputent leur repas aux mouettes. De ci de là des plaques rappellent les principaux événements historiques; au petit cimetière reposent de nombreux officiers Britanniques ramenés après la bataille de Trafalgar (qui s'est déroulée près d'ici).

Le lendemain Samedi 28 Octobre, après avitaillement, quelques achats d'accastillage auprès des shipchangers bien achalandés et un bon déjeuner au mouillage, nous appareillons vers 15h00 de manière à profiter du courant de marée favorable en fin de soirée au passage le plus étroit, à hauteur du cap Tarifa. Le vent souffle frais, mais d'Ouest -face à notre route; nous avançons au moteur jusqu'au matin, doublés en permanence par une procession de cargos, caboteurs, courriers, ferry-boats illuminés, pétroliers interminables... Le radar nous rend bien service. Nous sommes juste au Nord du rail Méditerranée/Atlantique, sorte d'autoroute océane pour passer le détroit en limitant les risques de collision.

Au petit jour, avant d'arriver au cap Trafalgar (de sinistre mémoire pour les marins français qui portent depuis lors une cravate noire autour de leur col bleu, en signe de deuil) nous obliquons vers le Sud Ouest, direction les Canaries, en dégagant largement le cap Spartel et les côtes Marocaines, qui peuvent être très dangereuses par mauvais temps. La grande houle de l'Atlantique nous accueille, nous entraînant mollement dans de profondes vallées liquides avant de nous porter au sommet de collines éphémères d'où l'on découvre un paysage de dunes aquatiques; l'air porte une senteur iodée inconnue en Méditerranée. Le vent commence par être défaillant, puis il se lève dans la nuit au Nordet par petits souffles instables qui font claquer les voiles sans beaucoup nous faire avancer. La raison commanderait d'avancer au moteur -mais Geneviève est allergique à son ronronnement, et nous nous traînons à moins de deux nœuds, à la recherche de réglages impossibles. Nous avons la consolation de faire notre première pêche: une petite bonite d'un bon kilo, excellente en papillote.

Au quatrième jour, le Jeudi 2 Novembre, le vent se lève enfin et s'établit solidement au Nordet, force 5, puis fraîchit progressivement jusqu'à 7, avec des rafales Nord Nordet dépassant les 35 nœuds; une mer de Nordet se superpose à la houle de Noroît, avec des creux impressionnants; par moment nous sommes cabrés sur un pic liquide, puis la proue plonge brutalement dans l'abîme, et l'arrière embarde irrésistiblement; le malheureux pilote perd le contrôle de la barre, couinant désespérément pour signaler son impuissance, et nous manquons à chaque fois d'empanner fort brutalement. Nous affalons la grand voile et continuons sous génois enroulé seul, taillant une route plus tranquille à 5 nœuds. Ce jour là un petit oiseau vient chercher refuge à bord; il nous accompagnera deux jours, dormant dans le carré et mangeant dans nos mains; hélas! Un matin nous le retrouvons mort sur le pont.

Le Vendredi 3 Novembre, nous fêtons les 54 ans de Geneviève d'un couscous Garbit accompagné d'une des bonnes bouteilles remises à Toulon, ce qui fait nettement remonter le moral de l'équipage. Au septième jour de mer après Gibraltar, le Samedi 4 Novembre, nous ne sommes plus très loin de Las Palmas, Gran Canaria, lorsque les ennuis arrivent. Le vent a un peu faibli; nous décidons de hisser la grand voile à 3 ris, et pour faciliter la manœuvre, en venant bout au vent, nous démarrons le moteur; las! La troisième bosse de ris file le long du bord et va engager l'hélice! Pierre décide de plonger avec combinaison et bouteille; le bateau est mis en panne, foc bordé à contre et barre dessous, mais la dérive est très forte et la coque tape violemment dans une mer très agitée;

après trois essais infructueux, les mains tailladées par les coquillages, à bout de souffle et exténué, Pierre doit abandonner. Il y a trop de mer pour rester en position et en fait il aurait fallu passer un bout sous la coque, à hauteur de l'hélice, qui aurait permis de se maintenir.

Tant pis! Nous irons au mouillage à la voile. Sans hélice, moteur bloqué, nous ne fabriquons plus d'électricité, aussi coupons-nous toutes les sources de consommation, sauf le SATNAV. En établissant le maximum de toile, et en barrant à la main, nous fonçons à 7 nœuds. Dans le ciel brumeux Las Palmas se découvre tardivement, aperçue in-extremis grâce au gonio (ce sera sa seule utilisation effective de toute la croisière!). Nous arrivons devant la longue jetée extérieure du port à la nuit faite. Les feux d'entrée sont très difficiles à discerner parmi toutes les illuminations de la ville; toutefois nous arrivons sans encombres au mouillage, bien balisé par la présence des autres voiliers; ceux qui nous voient ainsi manœuvrer à la voile de nuit doivent nous prendre pour des puristes!

Dans la matinée, après avoir plongé et décroché le bout de l'hélice sans problème, nous quittons notre mouillage pour le port de plaisance à quai -le "puerto deportivo", non sans d'âpres discussions avec le capitaine du port qui veut libérer le maximum de places pour les concurrents de l'ARC - "Atlantic Racing Contest". Chaque jour nous devons promettre de partir "magnana a la magnana" - le lendemain matin; mais heureusement pour nous "magnana" ne semble pas impliquer ici une durée ferme de 24 heures! Nous resterons en fait trois jours, le temps de reconstituer vivres, eau, gazole, air comprimé... Jean Barradel, notre cousin-équipier, pressé de faire la connaissance d'une petite fille née durant la croisière, nous quitte et prend l'avion pour la France.

Las Palmas, capitale de la Grande Canarie, est une grande ville animée, avec de larges avenues et des grandes bâtisses, sans beaucoup de charme; le soleil -principal argument du tourisme hivernal, fait défaut; l'eau du port est répugnante, recouverte de mazout, et les bords des quais sont gluants de cambouis. Aussi est-ce sans regret que nous appareillons le Mercredi 8 Novembre, direction Puerto Rico, côte Sud, pour environ 40 nautiques.

Une bonne brise de Nord/Nordet nous propulse au grand large à 7 nœuds, avec des pointes à 9. Notre idée consiste à faire des étapes quotidiennes avec arrêt nocturne dans les différentes îles étalées d'Est en Ouest -Grande Canarie, Ténériffe, Gomera, Hierro, et d'entamer la traversée de l'Atlantique à partir de cette dernière île. En fin d'après-midi nous arrivons en vue de Puerto Rico, au Sud de Gran Canaria, et cela n'a rien d'enthousiasmant; la ville s'étage dans une petite vallée qui a d'être fort joli, mais qui est maintenant défigurée par des myriades de clapiers blancs superposés, et qui sont des résidences touristiques; on se demande d'où viennent tous ces touristes! Nous apprendrons ultérieurement que ce sont essentiellement des Allemands et des Scandinaves, qui séjournent surtout l'hiver, à la recherche du soleil. Effectivement cette partie Sud de l'île est protégée par de hauts massifs montagneux et jouit d'un bon ensoleillement.

La marina est bondée, toujours à cause de l'ARC; le capitaine du port nous tolère pour la nuit, à couple d'un autre voilier, lui-même amarré en squatter le long d'un quai. Le lendemain nous sommes sauvagement expulsés par un vigile qui largue toutes les amarres sans préavis et sans ménagement; nous gagnons le large en secouant la poussière de nos sandales sur ces lieux peu hospitaliers, jurant de n'y pas remettre nos quilles! Nous essayons sans succès la marina de Puerto-Mogan, un peu plus loin. Finalement nous serons très gentiment accueillis dans le petit port de pêche d'Arguineguin; les installations sont sommaires et l'abri n'est pas excellent -la houle viendra nous secouer durement, mais il faut bien s'en contenter.

Nous retrouvons "Norice", cotre français en bois de 12 mètres qui était notre voisin à Las Palmas; à bord se trouvent Gilles et Noëlle, leurs deux fils Bruno (12 ans) et Brice (8 ans), et un équipier. Ils viennent de prendre une année sabbatique, et sont en route pour les Antilles, avec

retour à leur base de Port Leucate l'été prochain.

Nous resterons six jours à Arguineguin, attendant les vents propices pour aller plus à l'Ouest; las d'attendre, ayant épuisé les maigres charmes du village et des alentours, nous appareillons le Mercredi 15 Novembre au près bâbord amure par vent Nord/Noroit force 5, direction l'île de Tenerife. Nous mouillons à la nuit au port de Los Christianos, dans le Sud de l'île. Au matin nous nous amarrons à un bateau français manifestement en stationnement de longue durée. Il y a très peu de place dans ce port très sommaire; pas d'électricité; l'eau est à prendre en bidons à un lointain robinet. L'endroit est touristique, mais pas aménagé pour les plaisanciers; le séjour, en contrepartie, est gratuit, et c'est sans doute la raison pour laquelle on voit autant de bateaux délabrés, en train de pourrir sur place, habités par des familles entières, et qui n'iront jamais plus loin, après un départ plein d'illusion de quelque port d'Europe. C'est le cas de nos voisins, un couple de jeunes Français sur un "Rush" en piteux état; lui travaille sur le petit chantier naval du port, au smic Espagnol, et elle garde des enfants; le rêve qui les tient debout est de gagner le Pacifique par le cap Horn (!).

Le lendemain Samedi 18 Novembre nous appareillons pour Gomera, à vingt nautiques de là, toujours par vent d'Ouest. Nous mouillons l'après-midi dans le port de San Sebastian par 12 mètres de fond; du bateau nous voyons sur les pentes escarpées des collines de remarquables cultures en terrasses; c'est d'ici que partit Christophe Colomb en 1492 pour traverser l'Atlantique. Le Dimanche 19 Novembre au lever du jour nous repartons avec l'espoir de gagner Hierro au soir, après une cinquantaine de nautiques; espoir déçu! Le vent d'Ouest fraîchit force 6/7, et nous louvoyons avec 2 ris dans une mer creuse de 3 à 4 mètres, bien secoués sans beaucoup avancer. Nous ne serons en vue de Hierro que le Lundi en matinée, et nous devons appuyer au moteur pour atteindre le port sans trop louvoyer.

Puerto Estaca, à Hierro, c'est le bout du monde! Nous ne sommes que deux voiliers amarrés dans ce port minuscule, en compagnie de quelques barques de pêche; sur le quai rien d'autre qu'un bureau de douane, un peu délabré. Un ravitaillement très succinct peut se faire au bourg de Valverde, perché à 1500 mètres d'altitude, dix kilomètres plus loin; pas de bus: on part en stop et on revient chargé en taxi.

Cette escale sera rendue très agréable par la présence du voilier voisin; à son bord Thierry et Camille, un jeune couple profondément écolo, originaire de Noirmoutier. Thierry a construit lui-même son bateau en bois moulé pendant sept ans; peint vert pomme de la quille à la tête du mât, il s'appelle tout naturellement "POM". Ils naviguent de-ci de-là, au gré de leur fantaisie, travaillant un peu de temps en temps pour subsister; strictement végétariens, leurs besoins sont très réduits: des céréales et des fruits. Nous sympathisons, et l'un de leurs trois chats, "ti-bout", s'installe carrément à bord; ce beau chat roux câlin et joueur nous donne une forte émotion la nuit suivante en sautant du panneau de pont ouvert sur Pierre, réveillé en sursaut. Le lendemain matin Thierry nous appelle: "Venez goûter mon déjeuner ..."; il nous tend une assiette en bois pleine de céréales et de fruits; c'est bon, mais étouffant! Voici la recette; on mélange des flocons de céréales (blé, avoine...), des raisins secs, des amandes effilés, du sésame, de la poudre de coco et du miel, on fait fondre légèrement avec du beurre dans une poêle, et on ajoute pour finir une pomme râpée. Accompagné de quelques fruits, ce petit déjeuner consistant fera l'alimentation de toute la journée. Camille, qui attend un bébé, s'accorde un oeuf en supplément, à titre exceptionnel. Aussi sourcilieux sur le choix de l'eau de boisson que nous le sommes pour le vin, ils nous enseignent l'art de trouver les bonnes sources d'eau pure. Ce ne sont pas des clochards de la mer; ils ont une bonne instruction et ont choisi une manière de vivre opposée à la civilisation de consommation. Dans leur carré confortable, arrangé à l'Orientale avec tapis profonds et coussins moelleux, décoré de plantes vertes et de bois sculpté, éclairé à la bougie, nous buvons de la menthe au miel tout en tenant de longues discussions philosophiques, diététiques, maritimes... Thierry est un grand expert ès-nœuds, et nous nous initions, entre autres, aux épissures, macramé et noeud de chaise exécuté d'une main "à la volée".

Le Mercredi 22 Novembre, le vent souffle toujours de secteur Ouest; nous décidons néanmoins d'appareiller, espérant trouver l'Alizé en route. Nous mettons le bateau en ordre, arrimons le matériel, inspectons la coque et le gréement, et, après un au-revoir chaleureux à Pom, nous gagnons le large pour ce que nous croyons être le grand départ à travers l'Atlantique.

Le vent souffle frais, Ouest-Suroît force 5, et nous prenons une route Sud, espérant trouver les vents d'Est. Mais le lendemain c'est toujours du vent d'Ouest, encore un peu plus frais. Derrière nous un point grossit sur l'horizon; c'est une grosse vedette blanche qui se rapproche lentement, lentement... Emotion! Nous ne sommes pas très loin de la côte Mauritanienne; aurions-nous maille à partir avec quelque pirate Africain? Pierre plonge dans les fonds, à la recherche de son artillerie, enfouie parmi le ravitaillement et les rechanges, dont l'exhumation est rendue compliquée par les forts mouvements de plate-forme de la partie avant du bateau; le temps de sortir l'arme et ses munitions, et notre poursuivant défile tranquillement le long du bord; en fait c'est un paisible crevettier français, le "Malou Jo", de Cayenne, venu nous saluer en curieux. Fausse alerte, mais le dispositif de branle-bas de combat reste à mettre au point!

Le Vendredi 24 Novembre nous avons progressé de 200 nautiques, mais sans gagner beaucoup vers l'Ouest; le temps se gâte et tourne au violent coup de vent; les hautes pressions sur l'Europe barrent le passage aux dépressions de l'Atlantique Nord, qui descendent jusqu'à nos latitudes. De surcroît la barre présente des symptômes inquiétants: forts grincements, point dur, pilote automatique qui patine... Pas question de parcourir 3000 milles dans ces conditions; nous faisons demi-tour sous génois roulé, grand voile ferlé, direction Las Palmas à plus de 200 nautiques en arrière. Dans l'après-midi le baromètre descend régulièrement et le vent forcit encore -un bon force 9 (plus de 40 nœuds) accompagné de grains violents, tandis que la mer s'est creusée à plus de 6 mètres et déferle par moment, balayant violemment le pont; nous roulons complètement le génois, amarrons la barre dessous avec un sandow (pour lui laisser un certain jeu) et prenons ainsi la cape sèche pour la première fois depuis que nous sommes sur l'Aventure. Nous sommes soulagés de constater que notre bateau accepte très bien cette position; le bateau se cale à 80 degrés environ du vent, gîte légèrement et dérive en esquivant la plupart des vagues qui déferlent au contact des remous laissés au vent; c'est relativement confortable (nous devons probablement cette aptitude au petit tirant d'eau de notre quille longue); toutefois de temps en temps une énorme déferlante frappe la hanche bâbord et l'eau ruisselle à l'intérieur par la descente du carré; les hublots ne sont pas bien étanches et beaucoup d'eau s'infiltré à l'intérieur, semant l'humidité et l'inconfort; par moment on sent que la coque tombe dans quelque précipice liquide et on l'entend craquer avec des bruits sinistres! On prie le ciel pour que le constructeur ait donné une résistance suffisante à cette modeste coque en plastique. La nuit se passe sans pouvoir vraiment fermer l'oeil, et le lendemain nous constatons que les boiseries bâbord de la cabine avant sont éclatées; la coque plastique a subi une déformation qui a fait craquer le bois.

Le baromètre remonte dans l'après-midi et le vent mollit un peu -force 7 à 8, mais la mer reste toujours aussi dure -voire pire, avec des vagues plus erratiques, parfois énormes. Ce n'est qu'à la nuit que les éléments se calment; nous renvoyons le génois et faisons route au portant, en barrant pour pallier les problèmes de barre, cap au 050 direction Las Palmas. Le Lundi 27 Novembre le vent de secteur Ouest qui nous portait passe secteur Est, sans doute pour nous contrarier, et nous devons louvoyer; finalement nous démarrons le moteur et arrivons au port de Las Palmas en fin d'après-midi, épuisés par le mauvais temps et le manque de sommeil. Passant près de l'un des bateaux au mouillage nous nous frottons les yeux, croyant à une hallucination de nos sens fatigués: sur la plage arrière parade et caquette une oie énorme; est-ce la gardienne du bord, comme au capitole, ou le futur réveillon de Noël?

Sur le quai, nous sommes interpellés par un vieux curé portant soutane:

- "Vous êtes français? D'où venez-vous? Moi je viens de la Trinité sur un Swan 60 avec une bande de jeunes; j'ai barré trois heures... A 79 ans, c'est formidable !"

Il parle tant qu'il rate la messe qu'il devait célébrer en ville; nous le mettons au courant de nos infortunes; notre curé décide de prendre l'affaire en mains, s'éclipse quelques instants et revient avec les accessoires adéquats: goupillon, eau bénite, étole... Depuis le quai il prononce une vigoureuse bénédiction ponctuée de nombreux signes de croix au goupillon, de quoi chasser pour longtemps les démons marins rôdant autour du bateau!

Nous passons trois journées bien remplies à Las Palmas pour faire expertiser nos avaries, rechercher un chantier de réparations, remettre le bateau en ordre, laver le linge... Après consultation du constructeur nous devons aller réparer à Puerto Mogan, où se trouve une petite société française apte à conduire les travaux. Nous appareillons de Las Palmas le Mardi 28 Novembre par vent quasiment nul et rallions au moteur Puerto Mogan dans la soirée.

Le lendemain, nous prenons contact avec nos Français; Pierre tient une boutique de shipchandler -"Top yachting", et Olivier gère l'atelier de réparations; ce sont de jeunes et sympathiques aventuriers qui se constituent une cagnotte avant de passer à l'aventure suivante, ignorant métré boulot-sécurité sociale... Olivier, charpentier de marine et très expert en toutes choses navales, a vite réparé notre gouvernail, dont la mèche était mal centrée par rapport à ses portages et dont les bagues plastiques avaient été malencontreusement lubrifiées à la graisse ordinaire, qui durcit et provoque un fort frottement (il eut fallu un lubrifiant téflon). Le constructeur se fait tirer l'oreille pour prendre en compte les autres réparations et après de longues et âpres discussions nous arrivons à un accord pour réparer les boiseries éclatées et étancher les hublots qui prennent l'eau; cela nécessite l'envoi par le constructeur de boulons spéciaux (par la poste Espagnole!), et nous avons donc, impromptu, une longue escale à Puerto Mogan.

Fort heureusement, l'endroit est charmant; c'est une sorte de petit Port Grimaud où le plaisancier est chez lui; les lieux sont toutefois très colonisés par les Nordiques -Anglais, Scandinaves et surtout Allemands; les Canariens ne sont là que pour tenir le balai; même la cuisine est Allemande: apfel strudel, schinken... Parfois dans ce décor ensoleillé de palmiers et de cactus, sur fond de ciel bleu et de rochers arides, on entend, incrédule, un langoureux "still nacht...", ou autre cantate de noëls de neige, diffusés par quelque bistro teuton (en face de nous la "Berliner Gretchen").

Aucun travail n'est effectué durant le week-end et nous en profitons pour louer une petite Fiat Panda et faire du tourisme. Le Samedi nous faisons le tour de l'île, soit plus de 300 km. La route est tracée dans un relief très tourmenté, succession de virages, épingle à cheveux, montées au sommet de falaises suivies de descentes au bord de mer, où se trouvent de rares petites plaines verdoyantes. Peu de population; quelques petits villages se consacrent aux cultures à l'intérieur, à la pêche sur les côtes. Côte Ouest on voit de vastes champs de tomates sur échelas de deux mètres recouverts d'immenses treillis qui ressemblent de loin à des serres; sur la côte Nord ce sont d'interminables bananeraies; un peu partout poussent des agrumes -oranges et mandarines, délicieuses lorsqu'on les consomme fraîchement cueillies.

Le lendemain Dimanche nous partons de bonne heure pour une longue excursion à l'intérieur; les pluies de ces derniers jours ont coupé les pistes en terre et nous devons aller et revenir par la même route goudronnée; elle part de la côte hyper touristique de Maspalomas et escalade presque immédiatement les montagnes abruptes de l'intérieur. Le paysage est grandiose et sauvage; ce sont des successions de cuvettes de plus en plus hautes, bordées de falaises et de pics très abrupts, parfois de formes effilées, comme sculptées. Ce n'est pas du rocher massif; plutôt un entassement de roches, de gravasses, parfois de scories volcaniques... Tout à l'intérieur, près de Tejada, on

trouve une végétation plus fournie que sur la côte, faite de bois de pins de Macédoine et de prairies. On voit un peu partout des grottes, certaines sont habitées et prolongées d'un bout de toit et d'une façade. Nous poussons jusqu'au sommet de l'île qui dépasse 2.000 mètres (très frisquet à cette saison!) et allons déjeuner au pittoresque restaurant "Silla", indiqué par notre ami Olivier; il est aménagé dans une belle grotte, avec une vue splendide sur tout le côté Sud de Gran Canaria; c'est son principal attrait, car la cuisine -en dépit de son prix élevé, est aussi médiocre que partout ailleurs aux Canaries. Au retour, un peu pressés par la chute du soleil sur l'horizon, nous faisons un passage rapide dans la région des lacs -San Antonio, Soria..., regrettant de ne pouvoir y faire des promenades à pied, ou de descendre côte Ouest par les pistes, coupées par les dernières pluies. Instruits à Hierro par Camille et Thierry nous avons apporté nos bidons pour faire le plein d'eau de source; nous constatons avec surprise que les Canariens font de même.

Nous rentrons à la nuit, passant par Arguineguin pour voir si Norice a pris la route des Antilles; mais non, le bateau est toujours là. Nous sommes ravis de nous retrouver, comme si nous étions de vieilles connaissances; ils attendent les vents favorables et les cours du CNED pour les garçons -qui ne semblent pas fâchés de ce retard! Nous racontons notre faux-départ et nos mésaventures; ils nous invitent à une partie organisée autour d'un barbecue par les plaisanciers. C'est très international: yachts français, Belge, Allemand, Anglais et un pêcheur Portugais (moteur et frigo en panne avec une cale pleine de langoustes: une aubaine pour les bateaux du coin!). Nous échangeons des recettes; sur Norice, Noëlle remplace le pain par des "pancakes" pour économiser le gaz: faire une pâte avec 2 bols de farine, un peu moins de 2 bols de lait, 1/2 paquet de levure chimique, 1/2 cuillerée à café de sel et faire cuire à la poêle en petits pains. Sur Bolido, un bateau Belge, on confectionne un excellent gâteau de mer: le pain aux épices; mélanger 250g de farine, 200g de sucre brun, 1 cuillerée à café de cannelle, 1/2 cuillerée à café de gingembre moulu, de clou de girofle moulu et de noix de muscade moulue, 1/2 sachet de levure chimique, 2dl de lait et verser dans un moule beurré, puis cuire au four à 150-200°. C'est le seul gâteau qu'accepte leur fille Sarah, 4 ans; arrivée à bord à 5 jours elle est parfaitement amarinée et s'exprime comme un vieux loup de mer: "donne-moi du mou, j'attache ton bout sur la bitte". Norice partira finalement le 9 Décembre, bien que les alizés ne soient toujours pas établis; ils comptent s'arrêter au îles du Cap Vert s'il le faut pour les attendre; nous nous donnons rendez-vous à Fort de France.

Pour nous, c'est une longue attente, un peu frustrante, tempérée toutefois par le charme des lieux et surtout par les relations amicales qui se développent avec Olivier, notre réparateur, et son épouse Isabelle. Avant son mariage, Isabelle, avec une camarade, a déjà connu l'aventure en traversant l'Amérique du Canada au Texas en chariot à cheval type "conquête de l'Ouest"; cela lui a inspiré un livre: "l'Amérique au bout des sabots". A la même époque Olivier menait une vie dangereuse de contrebandier entre Brésil et Guyane. Du Texas Isabelle a rejoint Olivier au Brésil; ils y ont acheté deux chevaux et fait un raid de trois mois à l'intérieur des terres. Nous les écoutons avec plaisir, tandis que photos en mains ils revivent leurs aventures. Mariés, ils fondent une petite entreprise de réparation navale à Saint Barthélémy, en vivant sur le bateau que possédait Olivier. Ils font naufrage sur les récifs des Bahamas et perdent leur bateau; de retour en France, ils en construisent un autre en bois moulé-époxy à partir d'un tronc d'acajou, seuls tous les deux, selon les plans du père d'Olivier, sculpteur et architecte Nantais: le "Breskell", superbe unité de 16 mètres. Olivier nous propose de nous construire un bateau semblable dès notre retour en France; pourquoi pas? Ils sont à Puerto Mogan depuis deux ans et connaissent tout le monde. Ils nous font connaître une famille fort originale; le mari espagnol, la femme française et les deux filles habitant un vieux rafiot qu'ils viennent d'acheter, vivant de la vente de sandales en cuir sur les marchés locaux; la mère et les filles, vêtues de longues jupes et un foulard noué autour de la tête, font très bohémienne; le père ne veut pas que ses filles fréquentent l'école; qu'advient-il plus tard de ces deux sauvageonnes? Bien entendu nous avons acheté chacun une paire de sandales, faites joliment sur mesures. La famille n'a encore jamais navigué, et ils espèrent apprendre peu à peu, en allant d'île en île, avant de s'élancer au travers des Océans.

Un jour que nous déjeunions dans le cockpit en compagnie d'Isabelle et Olivier, nous assistons à un spectacle original. Félix, le patron de la Berliner Gretchen qui se trouve face à notre poste d'amarrage, d'ordinaire très raide et très germanique, coiffe un vaste sombrero Mexicain, décroche une guitare du mur, et se met à gratter toutes sortes d'interprétations locales, en chantant d'une belle voix langoureuse; des Canariens s'approchent et l'un deux décroche une autre guitare et entame un duo avec Felix; peu à peu des jeunes et des vieux, des hommes et des femmes, envahissent la terrasse, commencent à se dandiner, puis se mettent franchement à danser de bon coeur.

Les travaux avancent; les boiseries éclatées sont refaites à la perfection; mais la réparation de l'étanchéité des hublots traîne, dans l'attente des boulons spéciaux du constructeur; le colis DHL est censé arriver en 24 heures, mais une grève du zèle des douaniers Espagnols fait que nous ne le recevrons qu'après huit jours! Finalement les travaux commencent, beaucoup plus longs et délicats que nous ne l'imaginions. Après plusieurs jours de démontages, de perçages, de polissages, de jointoyages, de vernissages et autres opérations, parfois perturbées par le passage de grains - pourtant censés ignorer ce coin des Canaries, tout est terminé; nos hublots devraient être parfaitement étanches et nous épargner ces infiltrations d'eau de mer à l'intérieur particulièrement démoralisantes. Mais que de temps passé depuis le faux départ de Hierro! Nous sommes le 20 Décembre et nous devrions être sur le point d'arriver aux Antilles; l'homme propose et la mer dispose!

Nous ne supportons plus de rester au port et décidons de partir le plus vite possible, soit le 21 Décembre, le lendemain de la fin des travaux. Ce soir là nous invitons au restaurant nos sympathiques réparateurs. Olivier nous demande, insigne honneur, de remplir son livre d'or, l'un des rares objets sauvés du naufrage de son premier bateau; nous lui dédions ce petit poème qui suit:

*" Nous partîmes de Hierro par un beau jour d'automne,  
" Croyant pouvoir gagner la route des alizés.  
" Nous finîmes à Mogan par la tempête chassés,  
" Avec du bois cassé et une barre qui grogne.  
" Mais la mer est ainsi: elle prend et puis elle donne,  
" Car elle nous fit connaître Isabelle, Olivier,  
" Qui de notre bateau soignèrent si bien les plaies  
" Que nous allons partir quand le vent adonne  
" En bien meilleur état qu'au jour de l'arrivée,  
" Enrichis de surcroît d'une nouvelle amitié  
" Et du rêve précieux des prochaines années  
" Pour un bateau en bois fait des mains d'Olivier.*

Le 21 Décembre l'avitaillement est fait; les fruits sont placés dans un filet installé dans le carré, un beau jambon cru entouré d'un linge en coton est pendu dans la cuisine, le frigidaire est plein et très froid, tout à bord est bien amarré et tous les pleins sont faits. Nous prenons une dernière douche et nous appareillons assez tardivement vers 17h30. La tradition aux Canaries veut que lorsqu'un bateau quitte le port pour une grande traversée tous les autres bateaux le saluent. Olivier et Isabelle, sur Breskell, donnent le signal à la corne de brume, et tous les autres bateaux du port enchaînent par un concert de cornes, trompes et klaxons; du haut de sa vigie le jeune et sympathique capitaine du port actionne sa sirène et nous fait de grands saluts.

C'est très émouvant et on se prendrait presque pour Christophe Colomb.

## I.2. Des Canaries aux Antilles

Une fois au large, le changement de décor est brutal; le vent souffle frais, un bon force 6 - heureusement Nordet, de la bonne direction, la mer est très agitée et nous chahute, l'air est frisquet et humide. Cette longue escale nous a fait perdre une grande partie de notre endurance à la mer; les manoeuvres sont laborieuses, le sommeil difficile à venir, et les estomacs sont un peu crispés; pour la première fois depuis le départ de Toulon, Geneviève est malade; elle expérimente une médication qui s'avèrera d'une grande efficacité en de telles circonstances: absorber lentement la valeur d'une ou deux cuillères à soupe d'une eau de vie forte (une bouteille d'une excellente mirabelle des Vosges suffira pour toute la croisière).

Au matin du 22 Décembre l'équipage fait piètre figure! Nous sommes si fatigués que nous simplifions les manoeuvres en affalant la grand voile, naviguant sous génois seul, filant tout de même 5 nœuds par vent Nord-Nordet force 6. Radio France International (RFI), que nous capterons partout sur le globe, diffuse des bulletins météo terrifiants pour les zones plus au Nord: vents de 60 nœuds, creux de plus de 10 mètres...

Pour éviter d'essayer une dépression qui se serait égarée de sa trajectoire nordique, et pour gagner au plus vite les alizés qui doivent se cacher dans le Sud, nous décidons de prendre une route Sud-Ouest, en direction des îles du Cap Vert. Le vent est assez fort, oscillant de Nord-Nordet à Est-Nordet, force 6, avec une mer bien agitée qui nous fait rouler bord sur bord. La moindre tâche requiert des talents d'équilibriste, et cuisiner -activité vitale que l'on ne saurait négliger, est acrobatique. Vaquer aux besoins du bateau, cuisiner, lire, écouter RFI ou des cassettes musicales sont les seules occupations possibles en dehors des heures de sommeil, lequel n'est d'ailleurs pas facile à trouver et nécessite toute une technique particulière; d'abord prendre la position de l'arapède -ces petits crustacés agrippés sur les rochers que balaie le ressac, et pour cela se caler avec les pieds et les mains sur toute surface et aspérité disponible; puis disposer judicieusement quelques gros coussins qui amortissent les retombées; avec de l'habitude, et la fatigue aidant, on finit par dormir!

Geneviève sera la principale victime de ces chahuts maritimes. Une première fois, lors d'une prise de ris nocturne, voulant aider Pierre qui bataillait avec un hanet rebelle en bout de bôme, elle reçoit son poing dans l'oeil droit et s'écroule à demi assommée dans la descente de cockpit, affichant un énorme cocard pendant plus d'une semaine; SOS, équipière battue! Trois jours plus tard, sur un coup de roulis particulièrement violent, elle est éjectée de la table à cartes et projetée à la volée sur la barre de la cuisinière; elle a le réflexe de pivoter et de présenter les fesses; rien de cassé, mais un superbe hématome bleu-noir-rouge décore la fesse gauche, faisant pendant au cocard de l'oeil droit. Loin de tout secours médical, ce n'est pas le moment de se casser quelque chose.

Le soir de Noël arrive, la mer est toujours aussi agitée et inconfortable. Nous réveillonnons tout de même, accrochés à la table, jonglant avec les assiettes, et seuls pour la première fois, mais pensant beaucoup à tous ceux qui sont restés à terre. Au menu: salade de concombre, saumon fumé, oeufs de lump avec une omelette, le tout arrosé d'un vin blanc sec Espagnol fort honnête.

Le 25 Décembre, nous arrivons à la latitude 25° Nord (par 20° Ouest), espérant trouver, avec les Alizés, une mer plus clémente; espoir déçu! Le vent reste bien orienté du secteur Est, mais la mer est toujours aussi agressive. Nous passons le tropique du Cancer (23°27' Nord) le 26 Décembre, mais la chaleur tropicale n'est pas au rendez-vous; en dehors de quelques heures proches de la méridienne il faut porter pantalon de toile et chemise de flanelle, plus une veste pour la nuit. En fait nous ne trouverons une température convenable -sans plus, qu'au voisinage du 15ème parallèle.

Le 27 Décembre nous devons obliquer vers la droite pour prendre le cap au 260, vers la

Martinique. A ce cap proche du vent arrière, avec la mer forte, nous frôlons souvent l'empannage. Aussi, après quelques jours de navigation soucieuse, voilure très réduite pour réduire les embardées du pilote, nous changeons de tactique. Le 30 Décembre la grand voile est affalée, et nous hissons un deuxième génois sur une deuxième draille de l'enrouleur, enroulable en même temps que le génois habituel. Les deux génois tangonnés sont déployés en "ailes de rascasse" et nous pouvons naviguer sans crainte à plus ou moins 30° du vent arrière, la barre étant confiée à "George", le pilote, qui travaille peu dans ces conditions; lorsqu'un grain nous rattrape, nous anticipons de violentes rafales en prenant quelques tours de rouleau; la nuit ces grains apparaissent très clairement au radar, avec un préavis suffisant pour réduire la toile. Il est toutefois dommage que le deuxième tangon, prévu pour le spi, soit trop court et ne permettent pas de déployer tout le génois; à la prochaine escale nous achèterons un tangon plus long.



*Navigation sous génois jumeaux*

Le 31 Décembre, par 31° Ouest, de violents grains se déversent et sont accompagnés de vents encore plus frais, et d'une mer plus creuse. Notre malheureux bateau roule et tangue durement; cela n'est pas très propice pour notre réveillon, mais nous réveillonnons tout de même, accomplissant des prodiges d'équilibre, comme ces acrobates qui miment un déjeuner sur une corde raide. Au menu: salade composée de tomate-avocat-coeur de palmier, saumon fumé, oeufs de lump et omelette, le tout arrosé d'un excellent champagne Espagnol. A minuit, au changement de quart, nous trinquons à la nouvelle année d'un fond de champagne, ainsi qu'à ceux qui, à terre, pensent à nous comme nous pensons à eux.

Nous subissons ce temps de grains jusqu'au 2 Janvier; nous sommes maintenant par 18° Nord et

35° Ouest. Le vent jusqu'ici Est-Nordet, tourne Nord-Nordet; nous abandonnons les génois jumeaux, qui nous amèneraient trop au Sud, et reprenons la disposition classique, au large. Notre bateau aime bien cette allure et file à plus de 7 nœuds; mais nous devons être vigilants, car de gros cumulus amènent de violentes rafales dans lesquelles notre esquif s'emballer comme un destrier éperonné, et nous fonçons alors à près de 10 nœuds; soucieux de ménager notre monture, nous prenons un ris qui ne s'imposerait pas en dehors des pointes de vent, et nous moulinons le winch de l'enrouleur à chaque emballement, regardant défilier la mer comme en vedette rapide!

Jour après jour nous pointons nos positions sur le routier, et suivons ainsi notre progression en saut de puce. Nous voyons maintenant les bancs de poissons volants -les exocets, qui folâtraient sur les vagues, et, de temps en temps, quelques oiseaux du large -pailles en queue, pétrels, fous..., qui viennent rôder autour du bateau en curieux. Sur la foi des récits de nos prédécesseurs nous espérons faire une friture fraîche d'exocets échoués sur le pont; mais en fait ceux que nous ramassons atteignent à peine 2 à 3 centimètres et ne sont guère consommables. Quant à la pêche à la traîne, rien !

Le soleil dispense maintenant une bonne chaleur, et les nuits sont moins fraîches. Les journées s'écoulent sans monotonie, mais toutes semblables. Voici la description d'une journée type, dont le rythme est donné par la rotation des quarts. Après le dîner Pierre prend le quart jusqu'à minuit; puis c'est Geneviève jusqu'à trois heures; ensuite Pierre de trois à six; enfin Geneviève de six à neuf. Par beau temps, au grand large, on somnole sur une banquette du carré, les sens en éveil et prêts à réagir instantanément en cas d'anomalie -voiles qui claquent, pilote qui décroche et couine son désarroi, alarme batterie, etc... Une minuterie de cuisine accrochée autour du cou sonne tous les quarts d'heure; c'est le signal pour se lever et scruter l'horizon à la jumelle, jeter un coup d'oeil au radar, et faire une petite ronde de sécurité à bord; en un quart d'heure il ne peut pas y avoir d'évolution dangereuse. Mais par mauvais temps, ou dans les zones de grande navigation, il faut rester éveillé, normalement assis en haut de la descente de carré, et le quart est beaucoup plus éprouvant.

Vers sept ou huit heures, nous prenons un petit déjeuner en commun, généralement du thé et des tartines, puis nous établissons les voiles pour la journée, et Pierre va se recoucher jusque vers dix heures. Dès que le soleil est assez haut Geneviève prend une droite de hauteur; avec la méridienne de Pierre (ou circumméridienne, selon nébulosité), nous aurons notre position astronomique du jour; nous avons bien un point ultra-précis par le navigateur Satnav, mais cette démarche nous permet de conserver l'entraînement au point astronomique, tout en vérifiant le bon fonctionnement du Satnav (avec un point SATNAV récent, l'intercept est nul).

Tous les trois ou quatre jours Geneviève confectionne un michon de pain; sa cuisson embaume délicieusement le bateau, et la dégustation du pain frais est toujours une petite fête. Pierre, insensible au mal de mer, s'affaire aux fourneaux pour les repas du midi et du soir, tandis que Geneviève s'occupe de la vaisselle, qui requiert un tour de main pour consommer le minimum d'eau douce. Partisans d'une certaine qualité de la vie, nous élaborons de vrais repas, comme à terre, que nous arrosons en bons Français d'un verre de vin. Pierre s'octroie une sieste après le déjeuner, tandis que Geneviève se couche aussitôt après le dîner.

En dehors des périodes de repas et de sieste, chacun vaque à ses occupations -celles que permet l'état de la mer: lecture, musique sur cassette, écoute de RFI, flute ou broderie pour Geneviève, correction de documents nautiques pour Pierre (du moins au début, car la masse des corrections que le Service Hydrographique laisse à la charge des navigateurs est tellement décourageante que l'on finit par abandonner!).

On peut aussi ne rien faire, et s'abandonner au plaisir inépuisable de la contemplation de la ligne d'horizon entre ciel et mer, se perdre en des méditations infinies sur notre univers... La pensée

vagabonde à sa fantaisie, libérée de toutes les contraintes terrestres.

Lorsque le soleil se couche, vers 19 heures locales, nous réglons les voiles pour la nuit, puis nous prenons un pot avant le dîner, soit dans le cockpit, s'il fait beau, admirant en silence, sans jamais se lasser le spectacle somptueux du coucher du soleil tropical, soit dans le carré, en écoutant un air de musique. C'est toujours un moment très agréable, une transition douce avant l'arrivée des ténèbres qui apportent avec elles une ambiance un peu inquiétante dans cet univers marin qui nous entoure.

Le Samedi 6 Janvier, le vent s'établit bien à l'Est; nous sommes pratiquement à la latitude d'atterrissage, et l'allure de large nous entraîne trop au Sud; aussi rétablissons-nous nos génois jumeaux, en aile de rascasse, qui nous permettent de prendre le plein vent arrière, tout en pouvant réduire facilement la toile de quelque tours de rouleaux avec un seul équipier lorsque nous traversons des grains qui font passer le vent de 15 à 35 nœuds, dans les meilleures conditions de fonctionnement pour le pilote automatique. De nuit le radar est toujours aussi précieux pour détecter les grains plusieurs milles à l'avance; on réduit la voilure, on ajuste le cap, on ferme les panneaux, et on attend tranquillement à l'intérieur que l'averse ait fini de passer.

Le petit Satnav fait une navigation parfaite, et le matin du Samedi 13 Janvier nous arrivons comme prévu devant le canal de Sainte Lucie, entre l'île du même nom et la Martinique. En fin de matinée les sommets de Sainte Lucie sont en vue, et la côte Sud de la Martinique se découvre quelque temps après. Nous démontons nos génois jumeaux, hissons la grand voile, et venons au large tribord amure, cap au Nord-Ouest. Le vent fraîchit dans le canal et la mer se creuse un peu; nous avançons à bonne vitesse, à plus de 7 nœuds. Bientôt l'île du Diamant est en vue, et la mer s'aplatit à l'abri de la côte sous le vent. La nuit est prête à tomber lorsque nous sommes accueillis par un véritable ballet de dauphins; ils bondissent, couinent, tournent leur tête pour nous regarder; c'est l'accueil le plus sympathique qui soit!

La nuit est faite lorsque nous arrivons en baie de Fort de France, mais le phare du cap des Nègres et le radar nous permettent d'arriver au mouillage de la baie des Flamands sans encombres (il y a des hauts fonds et des bouées non marqués). Les bateaux déjà au mouillage balisent bien les lieux, et nous jetons l'ancre à 19H30, en pensant avec délectation à la bonne nuit que nous allons passer, sans les réveils douloureux des quarts de nuit.

Toutefois une surprise nous attend; à peine le bateau est-il immobilisé que nous nous rendons compte que nous ne tenons plus debout et que nous ne pouvons plus marcher à l'horizontale! Il nous faudra plusieurs minutes pour retrouver des réflexes à peu près normaux.

Nous avons passé 23 jours en mer, parcourant 2.724 nautiques, soit une modeste moyenne de 5 nœuds. Difficile de faire mieux à deux, sous pilote automatique; la mer très hachée casse la vitesse, fait embarder, et nous oblige à réduire la toile pour que le pilote puisse tenir la barre. En équipage, barrant à la main et sortant le spi, nous aurions sans doute pu tenir une moyenne de 6 à 7 nœuds, gagnant plusieurs jours de traversée.

Mais l'essentiel n'est-il pas d'arriver à bon port?

## **2. SEJOUR AUX ANTILLES ET MER DES CARAIBES.**

### **2.1. Martinique et Guadeloupe**

Nous passons le week-end au mouillage de la baie des Flamands, en proie à un léger vertige provoqué par la stabilité retrouvée de notre plate-forme.

Le Dimanche vers midi un quidam saute dans le cockpit; c'est Gilles, de Norice; on s'embrasse, et chacun de raconter sa traversée. Ils ont fait escale aux îles du Cap Vert pour diminuer la durée de la traversée transatlantique et ont mis onze jours pour atteindre la Martinique, soit une durée totale équivalente à la nôtre. Ils ont eu un peu de casse -enrouleur de génois et ferrure de bôme; ils sont mouillés à l'anse Mitan, de l'autre côté de la baie de Fort de France; nous convenons d'aller déjeuner le lendemain sur leur bateau et d'organiser ensemble un tour de Martinique en voiture, avant qu'ils ne repartent vers le Sud et les Grenadines.

Nous retrouvons également Olivier, d'Okamé, un Ovni 39 déjà vu aux Canaries; il a traversé avec une équipière venue spécialement de Belgique; ils ont eu une avarie de pilote automatique et de transmission de barre, et ont dû gouverner avec la barre franche de secours sur plus de 1.000 milles; ils sont arrivés complètement épuisés! Maintenant Olivier prépare la suite: seul jusqu'à Cuba, puis avec ses enfants à travers les canaux intérieurs de la côte Est Américaine et Panama, ensuite seul sur la côte Ouest Américaine et après, peut-être, l'archipel Japonais, le canal impérial de Chine... Il est parti pour sept ans.

Le lundi 15 Janvier, Pierre rend visite au Commandant de la Marine, le Capitaine de Vaisseau Vinot. Le Commandant nous obtient l'autorisation d'amarrage au Club Nautique Militaire du Fort Saint Louis, près de la Savane, en plein centre ville, ce qui est très commode; en outre nous disposons de l'eau et de l'électricité; malheureusement, le canal voisin envoie toutes sortes de débris, qui rendent l'endroit assez nauséabond!

Ce même jour nous collectons tout le courrier accumulé depuis notre départ de France, et mis de côté par Dominique Marie-Reine, la charmante secrétaire de Monsieur de Colombel, beau-frère de Souquet-Basiège ("béké", blanc natif des Antilles, et camarade de promotion de Pierre à l'Ecole Navale). Dominique sera notre providence et nous rendra toutes sortes de services: prêt libéral de sa voiture, bonnes adresses locales, usages du pays...

Une promenade en minibus avec Norice nous fait découvrir les beautés de la partie Nord de l'île, très verdoyante, et offrant un relief accusé -le mont Pelé culmine à 1.400 mètres. Le clou de la promenade sera la visite de la gorge de la Falaise, près d'Ajoupa Bouillon. On descend une paroi abrupte jusqu'au lit d'un torrent 400 mètres plus bas, que l'on remonte ensuite avec de l'eau parfois jusqu'au cou (à température voisine de 20°), et l'on arrive à une belle cascade enfouie dans la forêt vierge.

La luxuriance de la forêt tropicale est impressionnante; arbres gigantesques tels que gommiers blancs, palétuviers jaunes, châtaigniers des montagnes, mahoganys... et leurs épiphytes qui s'accrochent sur les troncs, énormes fougères arborescentes et épais massifs de bambous géants, qui font paraître des pousses de quinze centimètres par jour.

Le sol est d'une fertilité extraordinaire; on cultive d'abord la canne à sucre, destinée essentiellement à la distillation du rhum, dont il existe ici de multiples crûs -Clément, Lamouny, Trois Ilets, Duquesne... très appréciés localement (le "ti-punch" est l'apéritif favori des Antillais); mais on trouve aussi de grands champs d'ananas, des plantations de bananiers... Le marché local témoigne de la culture de multiples épices: cannelle, vanille, clous de girofle, bois d'Inde, safran, gingembre...

En dehors de quelques bourgs sans grand caractère, l'habitat est dispersé; on voit encore quelques maisons anciennes en bois, mais pour la plupart ce sont des constructions en dur montées sur pilotis et adossées au relief; elles sont presque toujours entourées d'un petit jardin tropical: bananiers, arbre à pain, liane cristophine, chou-chine, giraumont (genre potiron), igname... de quoi se nourrir en légumes toute l'année. En outre beaucoup d'Antillais pratiquent un petit élevage de boucherie avec vaches, zébus, chèvres naines, moutons et porcs, qui sont soit répandus dans la nature, soit attachés par une patte au bord des routes.

Outre cette promenade nous séjournons deux jours en gîte rural, aux "z'amandines", à Morne les Esses, près de Sainte Marie (côte Est), pour essayer de mieux pénétrer le milieu Antillais; nous serons reçus avec beaucoup de gentillesse par nos hôtes, la famille Duchatel.

On se déplace facilement dans l'île grâce aux taxis collectifs, les "TC", des minibus pour la plupart, avec lesquels on peut joindre à peu près n'importe quelle bourgade pour un prix très modique; mais il ne faut pas trop se préoccuper des horaires!

Les Antillais sont assez susceptibles; avec un comportement naturel, d'égal à égal, les contacts sont faciles et courtois (du moins en Martinique); on sent bien quelques tensions raciales sous-jacentes (il y a ici toutes les nuances, du blanc de blanc au noir d'ébène), mais dans l'ensemble le caractère profond semble plutôt orienté vers la gentillesse, la conciliation, et la bonne humeur.

Le sentiment religieux est très vif; les églises sont pleines le Dimanche, et il arrive que l'on voit sur la plage de Fort de France des pasteurs donnant le baptême par immersion.

Nous découvrons avec plaisir la cuisine créole; boudins Antillais, savoureux et très épicés, colombo de viande ou de poisson, dont les senteurs rappellent le curry Indien, accras de morue, blaff de poisson et ses ignames, gratins de cristophines, crabes farcis... La cuisine des restaurants nous a paru chère et de qualité médiocre; nous aurons heureusement la chance d'être invités dans la famille de Dominique, notre charmante hôtesse, dont la mère est un fin cordon bleu.

Nous devons penser à caréner notre bateau avant d'aller fendre les eaux du Pacifique. Nous allons d'abord explorer les possibilités d'un chantier de l'île voisine de Sainte Lucie, dont on nous a vanté la qualité du travail et les faibles coûts. Nous effectuons une petite traversée de la journée vers Rodney Bay, un peu chahuté dans le chenal. Nous sommes déçus; le chantier est plutôt moins bien outillé qu'à Fort de France, les prix plus élevés, et la marina est hors de prix (200 FF la journée); en outre il paraît que la sécurité sur les routes de l'île laisse fortement à désirer. Nous revenons en Martinique après deux jours, ayant déjà le sentiment de se retrouver "chez soi".

Le Jeudi 1er Février, l'Aventure est hissée sur l'aire de carénage, et pendant quatre jours nous nettoyons la coque, décapons, passons les couches de peinture "antifouling", vérifions les vannes, changeons les zincs corrodés... Un dur travail bien salissant sous le soleil impitoyable des tropiques. Nous dormons à bord pour prévenir les vols, aussi bien de la part des voyous locaux que de plaisanciers voisins peu scrupuleux. Le lundi 5 février nous remettons notre bateau à l'eau avec soulagement, constatant que notre carène impeccable nous fait gagner près d'un noeud.

Le Samedi 10 février le Commandant Vinot nous prête sa Renault Espace pour aller chercher à l'aéroport du Lamentin nos cousins Barradel qui arrivent de France, Jean, Jeanne-Marie et leur fils aîné Pierre, amenant avec eux notre petite fille Anne, que nous retrouvons avec une grande joie. Le lendemain nous refaisons en minibus de location la tournée de la Martinique Nord, à la mission de rédiger des mini-reportages pour sa classe, illustrés de diapositives; la maîtresse qui lui a accordé ce congé exceptionnel a estimé qu'elle en apprendrait plus en trois semaines de voyage qu'en un an sur place.



*Anne sur le marché de Fort-de-France*

Le mardi 13 février nous appareillons vers le Nord, pensant pousser jusqu'à Saint-Barthélemy et Saint-Martin. Mais dès l'arrivée dans le canal de la Dominique, où nous trouvons une mer un peu creuse (il en est toujours ainsi dans ces canaux entre les îles), nous constatons que nos invités souffrent du mal de mer et font piètre figure! En outre Pierre Barradel commence à souffrir d'un mal de gorge, qui tournera à l'abcès et gâchera cette croisière qu'il était si heureux d'entreprendre. Devant le triste état de l'équipage, nous relâchons aux Saintes, sur une rade un peu clapoteuse; brève sortie dans le bourg aux maisons pimpantes, peintes de couleurs vives, où se trouve cette population étonnante de nègres blonds aux yeux bleus, descendants de Bretons et d'Africains, les meilleurs pêcheurs des Antilles, paraît-il. Puis le 15 février, renonçant à aller plus au Nord, nous mettons le cap sur Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe. Petite navigation, mais éprouvante à cause du vent fort de face qui nous oblige à tirer de longs bords de près, très gités. L'équipage n'apprécie manifestement pas, et nous abrégeons ses souffrances en démarrant le moteur et prenant route directe à bonne allure; nous nous amarrons en fin d'après-midi à la marina du Bas du Fort, assistant au miracle de la résurrection instantanée d'un équipage qui paraissait jusque là moribond.

Nous resterons en Guadeloupe jusqu'au 20 février. Nous en profitons pour faire réparer notre radar, dont le magnétron a eu la bonne idée de rendre l'âme près du seul atelier d'électronique compétent des petites Antilles, et qui se trouve justement sur la marina. En outre nous achetons un troisième pilote électrique, l'un de nos deux pilotes étant en panne et en réparation à Fort de France.

Avec une voiture de location nous découvrons les paysages de la Guadeloupe, où les traces du cyclone Hugo (Septembre 89) sont encore bien visibles, sans toutefois donner la vision apocalyptique qu'annonçaient les médias. C'est un décor plus sauvage, moins aimable, que celui de la Martinique; la population paraît plus renfermée, moins souriante, les rues de Pointe à Pitre sont tristes et sales. Seules les plages sont très belles, surtout à l'Est de l'île (Pointe des Châteaux),

baignées d'une eau plus limpide, sur des fonds coralliens animés de jolis poissons colorés. Notre petite fille Anne découvre le plaisir de la nage avec masque et s'émerveille de ce nouveau spectacle.

Le mardi 20 Février nous appareillons de très bonne heure pour gagner l'île de la Dominique, infligeant une dure journée de mer à nos hôtes. Par bon vent force 6, barrant à la main, nous filons plus de 7 nœuds; passant entre les Saintes et Marie-Galante, nous arrivons à la nuit dans la baie Prince Rupert, au nord de l'île. Malgré l'obscurité nous sommes accueillis par une embarcation locale armée par "Christian et Spaghetti" -ce sont les noms qu'ils se donnent, qui nous guident jusqu'au mouillage en bordure de plage, et nous font promettre de leur accorder l'exclusivité de notre approvisionnement en fruits, spécialité de l'île; nous commandons un régime de bananes, qui nous sera livré le lendemain matin.

Le Mercredi 21 Février nous appareillons pour la Martinique; après une navigation paisible sous le vent de la Dominique nous devons affronter la mer creuse du chenal, particulièrement agitée ce jour là par suite du passage de grains violents et de rafales atteignant 40 nœuds; la mer vient de l'arrière et, une fois, une vague énorme passe au-dessus du tableau arrière et du barreur et va s'écraser sur la plage avant! Tout se calme après avoir doublé le cap Macouba, pointe Nord de la Martinique, et nous mouillons à la nuit baie des Flamands, devant Fort de France, bien guidés par le phare de la pointe des Nègres; nous reprenons notre amarrage au Fort Saint Louis le lendemain. Notre équipage retrouve la terre ferme avec soulagement, et Pierre Barradel fait soigner son abcès à la gorge par le médecin de la Marine.

Le soir, nous sommes tous invités chez les parents de Dominique, dans la famille Marie-Reine; autour d'un excellent punch nous discutons des problèmes de la Martinique et des Antilles, surtout de l'acte unique Européen de 1992 qu'appréhendent beaucoup de Martiniquais; la soirée se termine avec un savoureux et copieux dîner, rassemblant les principales spécialités créoles: accras de morue, boudin créole, groin de porc en vinaigrette, blaff de poisson aux ignames et tarte aux z'abricots.

Le Vendredi 23 Février se produit un chassé-croisé; nos cousins Barradel reprennent l'avion pour la métropole, tandis qu'arrivent nos neveux Brigitte et Alain Basthard et leurs deux enfants; par pure coïncidence, leurs deux taxis se croisent à l'entrée du Fort Saint Louis. Anne reste avec nous et repartira avec nos neveux; elle s'intègre bien à la vie du bord et trouve toujours une oreille complaisante pour satisfaire son insatiable envie de parler; elle s'applique très consciencieusement sur les travaux pratiques demandés par sa maitresse.

Notre neveu Alain appréhende la mer; il arrive muni d'un stock de Scopoderm -ces petites pastilles que l'on se colle derrière l'oreille pour empêcher le mal de mer, et d'une petite tente individuelle, pour se réfugier éventuellement à terre.

Dans ces conditions on ne peut guère envisager de grande navigation, et nous restons le plus souvent amarrés au ponton du Fort Saint Louis, avec de brèves sorties dans la rade de Fort de France et un unique mouillage nocturne dans la ravissante petite anse de Trois Ilets, près du domaine de la Pagerie où naquit Joséphine, future madame de Beauharnais.

A défaut de navigation nous aurons le plaisir de vivre le carnaval du Dimanche 25 Février au mercredi des cendres, le 28 Février. Haut en musique et en couleur, c'est du grand spectacle, le plus beau des Antilles avec celui de la Trinidad, et venant juste après celui de Rio, à ce qu'il paraît.

Le thème central de ce carnaval était le "loup", bête abominable symbolisant les avanies que subiraient les Martiniquais si l'acte unique Européen s'appliquait ici; on craint en effet un déferlement d'aventuriers blancs, métèques, juifs, arabes etc... qui mettrait fin à la nonchalance et la

douceur de vivre habituelles en ces lieux. Et comme ici tout s'exprime en musique, un tube de circonstance a été composé que l'on reprend inlassablement durant les "vidés":

"ouh, ouh, voici le loup..."

Le mercredi des cendres un immense loup en carton est brélé sur la place de la Savane. Durant ces cinq jours de Carnaval, l'atmosphère est très gaie, sans excès regrettables, en particulier sans ivrognerie; les Antillais nous entraînent pour nous faire participer à leurs réjouissances.

Un soir, Antoine, le fils de nos neveux, est ramené à bord entre deux gendarmes; grondé à la fin du dîner pour une broutille, il était parti fâché sur la place de la Savane, près des rastas trafiquants de drogue; un brave Antillais passant par là l'a ramené aux gendarmes de la porte du Fort; quelle émotion !

Le Samedi 3 Mars, la famille Basthard reprend le chemin de la métropole et ramène notre petite fille Anne; nous nous étions bien habitués à elle et la voyons partir à regret. A six ans et demi, elle conservera sûrement le souvenir de ces vacances tropicales, en dehors de ses brumes Lorraines habituelles.

Nous commençons à préparer notre prochain départ; grâce à la voiture que nous prête Dominique nous profitons de l'abondance des magasins de Fort de France pour constituer un stock de deux mois des vivres qu'il sera difficile de trouver jusqu'à la Polynésie: conserves variées au goût français, vin en conteneur, produits d'entretien, accastillage etc..., sans oublier quelques bouteilles de l'excellent rhum agricole du pays, pour confectionner quelques "ti-punch" en souvenir de la Martinique.

Nous passons le week-end avec la famille Marie-Reine. Le Samedi 9 Mars nous allons déjeuner et passer l'après-midi "à la campagne, chez les tantines"; il s'agit de la maison de famille de Marie-Anne, la mère de Dominique, où vit sa soeur Danielle en compagnie de son frère, vieil homme aveugle qui soliloque en créole sans que personne ne lui prête attention; ce jour-là deux autres tantes de Dominique (d'où les "tantines") sont venues de Fort de France, et leur langues bien pendues nous font prendre un bon bain de vie Antillaise. Le repas créole se prend sur la terrasse, face au terrain en pente: potage "habitants" -herbes et queue de cochon, et morue à l'igname; puis nous faisons une visite détaillée et commentée du jardin: arbre à pain, cacaoyer, liane à cristophine, igname, calebassier, mahogany etc...

Le Dimanche 10 c'est à notre tour de recevoir; nous accueillons sur le bateau Dominique, sa mère, sa soeur, et une cousine Marie-Alice. Nous appareillons pour une petite navigation de quelques heures jusqu'à l'anse d'Arlet, où nous mouillons et déjeunons dans une ambiance joyeuse et décontractée grâce à toute cette jeunesse. Dans l'après-midi, surprise!, nous sommes abordés par le jeune Brice, venu à la nage de Norice, mouillé à quelques encablures. Nous relevons l'ancre et allons nous amarrer à leur bord, heureux de nous retrouver; ils reviennent d'une croisière dans les Grenadines, et remontent pour caréner; ils font équipe avec Margot, un grand voilier spécialisé dans l'accueil des adolescents difficiles, dont l'équipage est à bord de Norice, qui grouille de monde.

Nous rentrons à Fort de France à la nuit tombante.

Le temps passe très vite. Le Jeudi 15 Mars nous louons une voiture pour explorer le Sud de l'île, que nous ne connaissons pas; selon l'habitude prise aux Canaries, nous emportons nos bidons pour faire le plein d'eau de table; enfin nous profiterons de notre véhicule pour approvisionner les vivres "fraîcheur" dans les lointains centres commerciaux de Fort de France.

Le Sud de l'île contraste fortement avec le Nord; le relief est plus doux, la végétation moins développée et presque Méditerranéenne. C'est aussi beaucoup plus touristique, et les hôtels, pensions, camping abondent le long de routes en corniche et des plages. En passant à Trois Ilets nous visitons le domaine Tascher de la Pagerie, où naquit Joséphine, et aujourd'hui modeste musée. A Sainte Anne nous tentons sans succès de visiter le Club Méditerranée, magnifiquement installé en bord de mer sous les palmiers royaux; nous sommes impitoyablement refoulés par les cerbères de garde.

Dans l'après-midi nous faisons un détour vers le Nord pour aller aux sources de l'Alma. Au passage nous visitons le splendide jardin botanique de Balata, aménagé avec beaucoup de charme, et offrant sur quelques centaines de mètres toutes les splendeurs de la flore tropicale, toujours en beauté quelle que soit la saison. Puis nous retrouvons la montagne du Nord et sa forêt étonnante. A la source l'arrivée de "Blancs" surprend visiblement les Martiniquais en train de remplir leurs bouteilles; l'un d'entre eux nous fait passer en priorité à la meilleure source, et diagnostique correctement que nous faisons provision pour un bateau; il nous vante cette eau qui rajeunit, et qui vous fait inmanquablement revenir en Martinique lorsqu'on en a bu. Notre provision se monte à 110 litres, outre les 240 litres dans les deux réservoirs du bord; les bidons stockés à tribord nous donnent une légère gêne et nous devons compenser par des mouvements de poids.

Enfin le Vendredi 16 Mars ce sont les ultimes préparatifs; nous remontons le régulateur, précédemment déposé pour libérer la jupe arrière, nous ramenons toutes les voiles à bord, reprenons les armes à l'armurerie de la Marine... Au soir tout est prêt et nous nous reposons dans le cockpit, lorsque -surprise! Nous sommes hélés du ponton; c'est notre amie Dominique qui vient nous dire un dernier adieu, et nous apporter en souvenir une cassette de musique créole qu'elle a enregistrée elle-même, ainsi que quelques fruits du jardin; nous sommes touchés par tant de gentillesse.

Le Samedi 17, nous larguons les amarres pour la dernière fois du Fort Saint Louis, et nous regardons défilé avec une certaine émotion les vieilles pierres ombragées du Fort, romantique témoin d'un passé chargé d'histoire. Ce n'est qu'un petit appareillage pour aller quelques milles en face, à l'anse Mitan, où nous devons récupérer un pilote automatique dépanné par Bernard, de Mata; cet ancien ingénieur électronicien, parti de France il y a sept ans, gagne sa vie en dépannant les plaisanciers sur les rades foraines, et il ne manque pas de travail! Malheureusement son dépannage ne tiendra que quelques jours, et nous ne pourrions nous en sortir qu'en accumulant les pilotes de rechange (nous en aurons jusqu'à quatre!).

Finalement nous quittons l'anse Mitan le mardi 20 Mars et allons mouiller un peu plus au Nord, à quinze nautiques, dans la baie de Saint Pierre, au pied du Mont Pelé.

Le lendemain nous laissons la Martinique derrière nous et mettons le cap sur la Dominique. Un bon vent nous propulse dans le canal, et nous barrons à la main pour conserver le maximum de voile; nous filons entre 7 et 9 nœuds, dans l'euphorie de la mer, du soleil et du vent. Nous mouillons au soir dans la splendide baie bordée de cocotiers de Prince Rupert, au Nord de l'île. Nous y retrouvons "Christian et Spaghetti", mais malheureusement pour eux nous avons déjà fait accord avec Albert, un splendide rasta, qui fut plus rapide.

Le Jeudi, Albert nous livre un assortiment de bananes, pamplemousses, tomates..., pour quelques "biwis", la monnaie des îles Caraïbes. Il nous propose l'excursion en barque de la rivière indienne; Geneviève se laisse tenter, tandis que Pierre préfère rester à bord, craignant le chapardage. La promenade est fort jolie; Geneviève se fait draguer par son guide, qui l'invite à venir "zouquer" le soir avec lui; et Christian vient reprocher amèrement au "captain" d'avoir laissé son épouse sortir avec Albert, et pas avec lui! Nous voilà bien mêlés aux intrigues locales; fort heureusement notre état vagabond nous permet de sortir facilement de ces situations.

Vendredi matin, nous appareillons pour Deshayes, petit port au Nord de la Guadeloupe, dont l'alignement d'entrée a subi une légère modification après le passage du cyclone Hugo: le clocher rouge "caractéristique", d'après les instructions nautiques, s'est envolé au fond de la baie. Nous faisons un excellent dîner au petit restaurant du port, "le mouillage", avec les classiques spécialités Antillaises: accras, boudin créole, crabes farcis...; la qualité des restaurants Guadeloupéens paraît meilleure qu'en Martinique.

Samedi nous gagnons English Harbour, dans le Sud de l'île d'Antigua, ancienne base navale Anglaise du 18ème siècle. C'est un joli mouillage enfoncé dans les collines, derrière l'abri d'un récif de corail, mais fort peu accueillant; toutes les plages sont privées, les pontons affichent "no dinghy", et ces lieux sans ambiance respirent le tourisme de luxe réservé à une certaine élite.

Dimanche 25 Mars, nous appareillons à l'aurore, pensant gagner Saint-Barthélemy avant la nuit. Nous perdons beaucoup de temps à la sortie du mouillage pour éviter un immense haut fond non balisé; avec 85 nautiques à courir, bon vent, toute la toile dessus, et filant 7 à 9 nœuds, nous gagnons presque notre pari; mais la nuit tombe alors que nous sommes à 3 nautiques de l'entrée du port. Fort heureusement, en dépit de tous les récifs avoisinants, l'entrée nocturne se fait sans problème grâce au secteur blanc du feu tricolore de Gustavia, capitale et port de Saint Barthélemy. Nous mouillons dans la rade et gagnons le quai des yachts le lendemain matin.

## **2.2. Saint-Barth & Saint-Martin**

Saint Barthélemy est la seule île des petites Antilles peuplée exclusivement de Blancs, descendants de colons Bretons et Normands, et parlant avec un accent vieux français semblable à celui des Canadiens. Bordée de plages superbes, constituée en zone franche abondamment pourvue de boutiques, hôtels, gîtes et restaurants, "Saint Barth" joue la carte du tourisme sélectif auprès d'Américains et de Canadiens venus chercher ici un "French flavour" tropical, sur l'île la plus sûre des Antilles, comme le vante la publicité locale. Gustavia, la capitale, dont le nom rappelle l'origine Suédoise, est une bourgade colorée et pittoresque, où il est agréable de flâner. Tentés par la beauté des fonds marins nous prenons une sortie au club de plongée, et nous ne sommes pas déçus; à quelques mètres de profondeur de splendides poissons évoluent sous notre nez parmi les bancs de coraux et les gorgones, dans une symphonie de couleur et de lumière.

Nous quittons Saint Barth le Mercredi 28 Mars pour une petite traversée de deux heures jusqu'à l'île de Saint Martin, toute proche, ou plutôt "Sint Maarten", puisque nous rallions le port de Philipsburg, côté Hollandais de cette île partagée entre la France et la Hollande.

C'est une escale intéressée; nous fondons de grands espoirs sur la possibilité d'acquérir à bon prix du matériel électronique dans cette zone franche réputée pour pratiquer les meilleurs prix des Antilles; en fait nous serons déçus; le choix est très restreint, les produits les plus récents -ceux qui nous intéressent davantage, ne sont pas diffusés, l'électronique est aux normes Américaines, et les prix ne sont pas très attractifs. Finalement nos achats d'électronique se limiteront à un poste radio cassette. Nous commandons au shipchandler du port une éolienne génératrice de courant électrique, qui permettra d'alimenter les batteries sur les mouillages où souffle un vent d'au moins dix nœuds; nous devons attendre sa livraison huit jours et la paieront 6.000 FF; nous aurions eu la même sans délai à Fort de France pour un peu moins de 7.000 FF!

En dehors de cette réputation surfaite au plan "shopping", Philipsburg se révélera une escale peu attractive, sans charme, entièrement tournée vers la traite grossière de touristes déversés là par paquebots entiers. En outre Great Bay ("Groot Baai") est un port d'eau trouble très clapoteux qui mettra nos aussières à rude épreuve. Nous regrettons finalement de ne pas avoir jeté l'ancre à Marigot, côté français, où nous nous rendons après le 5 Avril, et qui est beaucoup plus agréable à tous points de vue; le mouillage est très calme, dans une eau limpide, la ville a beaucoup de charme et offre de belles avenues ombragées, le tourisme est discret, et les supermarchés à la française sont très bien achalandés. Les rares achats avantageux de Philipsburg pouvaient se faire d'une tournée de taxi.

Dans cette partie Nord des petites Antilles, les traditionnelles mouettes sont remplacées par de gros pélicans blancs et gris, grands becs allongés et gros jabots, qui plongent en un piqué impressionnant sur un poisson invisible. Marigot marquera la limite Nord de notre promenade Antillaise (latitude 18°N).Après ce seraient les îles Vierges, puis les Bermudes, début des territoires Yankee, dont l'influence se fait déjà fortement ressentir par ici: langue Américaine répandue, monnaie en dollars, courant 110 volt, télévision à la norme NTSC...

Le Dimanche 8 Avril vers 10 heures nous quittons Marigot et Saint Martin, direction Panama; au début nous prenons un cap Sud/Sud-Ouest, large bâbord amure, pour gagner de la route au Sud jusqu'à la latitude de Panama; d'après le pilot charts, cette option devrait nous donner les meilleures conditions météo sans trop nous rapprocher des côtes Colombiennes, où existerait un risque de piraterie.

### **2.3. Traversée mouvementée de Saint-Martin à Panama**

A peine avons-nous gagné le large que nous sommes arraisonnés par un patrouilleur des Coast Guard US; après contact radio sur VHF, on nous envoie une équipe de visite; tandis que nous continuons à faire route à bonne allure un énorme zodiac nous accoste; un officier et deux marins montent sur l'Aventure et quatre autres restent à leur bord, mitraillettes pointées; le bateau est fouillé pendant près d'une heure par les deux marins dans tous ses recoins, pendant que l'officier épluche les papiers et en communique par radio les éléments au patrouilleur (qui les relaie probablement aux ordinateurs du FBI); et pendant tout ce temps le patrouilleur pointe sur nous un gros canon prêt à nous pulvériser; nous nous inquiétons: si les Américains déploient autant de moyens contre un pauvre petit voilier soupçonné de contrebande, que ferons-nous contre de vrais pirates avec un MAS 49/56 et un Smith & Wesson 357 ! L'officier américain examine avec commisération notre fusil -pourtant fleuron de l'armée française jusqu'aux dernières décennies, comme on regarderait un vieux moukala arabe. Finalement, convaincus que nous sommes bien d'honnêtes plaisanciers, les Américains se détendent, s'intéressent à notre croisière, nous procurent des renseignements météo, et nous nous quittons en excellents termes. Il est après tout rassurant de se dire que ces eaux sont sérieusement surveillées.



*Entraînement au tir au MAS 49/56*

Pendant deux jours, nous allons continuer notre route au large, cap Sud/Sud-Ouest, jusqu'à gagner le 15° parallèle, à la hauteur de la Martinique. Et les ennuis techniques commencent! Tout d'abord nous constatons que deux pilotes automatiques sur trois sont en panne, dont celui réparé par Bernard, de Mataï; seul fonctionne le troisième acheté récemment à Pointe à Pitre. Ensuite c'est le loch/speedo qui déraile; nous dépannons avec le rechange que nous avons opportunément approvisionné.

Le Mardi 10 Avril, à la latitude 15°N, nous venons cap à l'Ouest, sur une route qui nous tient à bonne distance (plus de cent nautiques) de la côte Colombienne et de ses pirates potentiels. Nous sommes plein vent arrière; nous affalons la grand voile et disposons notre deuxième génois, en "aile de rascasse", sur un nouveau tangon acheté aux Antilles, plus grand que le précédent, et qui nous permet de sortir toute la toile. Avec ces génois jumeaux, et un bon alizé de force 6, bien régulier, nous fonçons à plus de 7 nœuds; la mer est clémente et ne nous secoue pas trop. Chose extraordinaire, après avoir effectué ces réglages, le 10 Avril et avoir enclenché le pilote automatique -qui travaille peu dans ces conditions, nous ne toucherons plus à rien jusqu'à l'arrivée devant Panama, le 16 Avril; le vent tournera de l'Est à l'Est/Nordet, baissant un peu, juste ce qu'il faudra pour ajuster la route de l'Ouest au Sud-Ouest, en agissant simplement de quelques degrés sur le pilote électrique. Une navigation divine, sans doute un cadeau du ciel en cette semaine Pascale.

Un autre événement peu ordinaire se produit; le 12 Avril, Jeudi Saint, nous ne voyons guère comment pratiquer le traditionnel repas de poisson du Vendredi; mais au matin nous découvrons sur le pont quelques gros exocets, de taille tout à fait comestible, et qui seront excellents en friture. Mise en appétit par cette chair fraîche, Geneviève rappelle la parole de Jésus au lac de Tibériade: "Mets une ligne à l'eau et tu ramèneras un gros poisson"; en dépit de nos échecs précédents, nous sortons notre canne à moulinet; nous avons effectivement une première touche; hélas! Le poisson a tordu l'hameçon et a filé sans demander son reste. Une deuxième ligne est alors mise à l'eau avec un hameçon plus gros muni d'une splendide seiche artificielle, et le miracle se produit: nous ramenons une magnifique bonite de 65 cm! Elle nous nourrira quatre jours, accommodée aux sauces les plus variées -en escalopes panées, en ragoût, à la Parisienne...

Après un départ sous d'aussi bons auspices, une rencontre avec les pirates était fort improbable. Toutefois nous maintenons une veille attentive et nous nous entraînons à réagir efficacement; l'artillerie est à portée de main, nous pratiquons assidûment des tirs d'exercice (pas facile sur une plate-forme aussi agitée!), nous mettons au point le message à envoyer par radio, et sommes prêts à déclencher la balise de détresse satellite.

Mais tout se passe bien, et le Lundi 16 Avril après-midi le Satnav nous dit que nous devrions voir San Cristobal, le port d'entrée du canal côté Atlantique. Heureusement que le Satnav est là, car la visibilité est très mauvaise; sous un ciel bas et brumeux, et avec une côte dénuée d'amers, nous ne verrons l'entrée du port qu'à quelques nautiques de l'arrivée, en apercevant les cargos au mouillage.

Nous sommes au mouillage des yachts en fin d'après-midi, après avoir parcouru 1.240 milles en 8 jours, soit une honnête moyenne de 6,5 nœuds, et dans le plus grand confort!

## 2.4. Séjour à Panama et franchissement du canal

Mardi 17 Avril, nous gagnons la marina du yacht club; la circulation à terre est plus facile, et nous bénéficions du confort de l'eau et de l'électricité à quai; en outre nous y trouvons un bar et un restaurant agréables et peu onéreux, ainsi qu'un self-service de machine à laver.

Très vite on sent l'insécurité dans les rues de Colon; tous les bâtiments sont barricadés et entourés de barbelés (même autour des églises!), des vigiles armés veillent aux points stratégiques, des soldats en armes quadrillent les rues... Il est miraculeux que Pierre n'ait pas été agressé à sa première sortie en ville: petit short, T shirt bariolé, sacoche en bandoulière; c'était trop pour les bandits, sans doute: ils ont dû croire à un piège grossier de la police. Jean et Andrée Gardet, de Fritus (un Evasion 32), n'auront pas cette chance; ils seront attaqués et détroussés par deux malfrats armés de couteaux à cent mètres de la sortie du club; Andrée Gardet (1m55 et plus de 60 ans!) lutte de son mieux contre les agresseurs de son mari et montre fièrement l'un des couteaux qu'elle leur a arraché. Un autre jour Pierre, parti acheter une aussière en ville, assiste depuis la boutique du shipchandler à un braquage dans la rue: un malheureux passant est immobilisé par un revolver sur la tempe et prestement délesté de son portefeuille.

Pas une journée ne se passe sans que l'on apprenne qu'il y a eu une ou plusieurs agressions. Cela fait la fortune des taxis, qui permettent de se déplacer d'une zone surveillée à une autre; une autre solution consiste à louer pour quelques dollars l'un des nombreux gardes du corps qui proposent leurs services à la sortie du club (ce sont probablement les mêmes individus que les bandits!). Il paraît que lors de l'assaut Américain contre la clique Noriéga la plupart des policiers, pro-Noriéga, ont été massacrés en essayant de s'opposer aux Marines (la ville porte les traces de durs combats). En attendant qu'une police efficace ne soit reconstituée la pègre se répand impunément. Pour comble de malchance aucun chèque, aucune carte de crédit, ne sont acceptés, et il faut toujours porter sur soi le montant "cash" de ses achats.

Il nous faudra deux bonnes journées de démarches et environ 300 dollars pour obtenir les autorisations nécessaires au passage du canal; finalement nous sommes inscrits pour le passage du 24 Avril, avec obligation de se procurer quatre aussières 7/8" de 100 pieds et de s'assurer le concours de trois manieurs d'aussières ("handliners").

Pendant ce séjour de huit jours au yacht club, nous nouons quelques contacts.

Sur le bateau voisin -un Maramu battant pavillon Américain, en saisie douanière, nous faisons la connaissance de Cornélio; c'est un fonctionnaire du ministère des finances de Panama chargé de garder le bateau; sa famille est restée à Panama et le malheureux, seul de son espèce au club, sans solde depuis plusieurs mois, fait triste mine; il vient volontiers à bord, partageant un repas, ou faisant la causette -ce qui fait grandement progresser nos connaissances en espagnol; à l'occasion, il sert d'interprète et de garde du corps à Pierre.

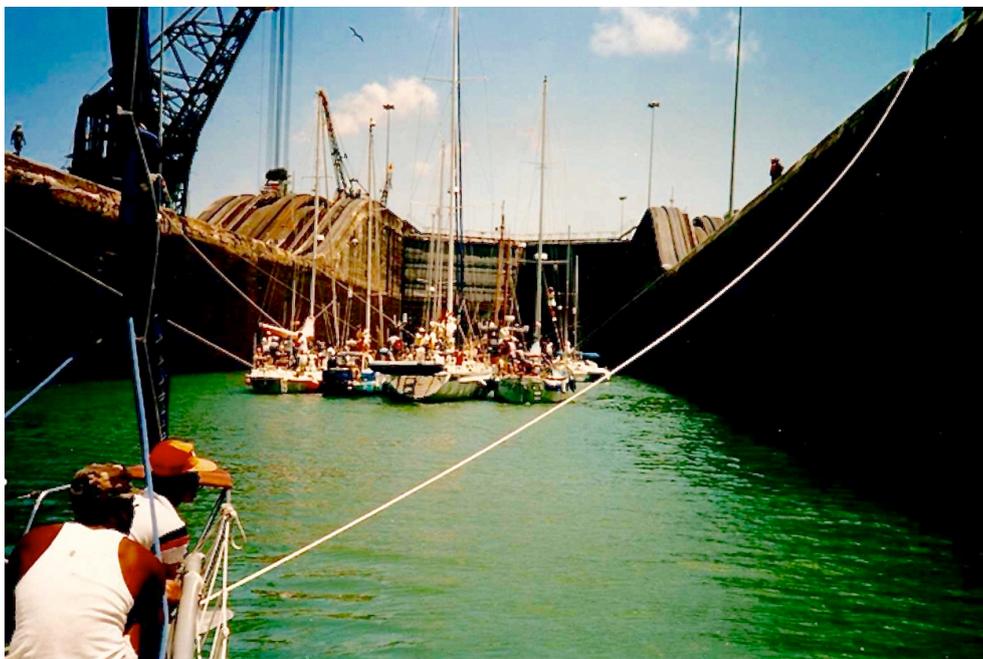
Nous faisons également la connaissance de John, un citoyen Britannique très original. Après avoir fait construire son bateau de 14 mètres à Ta $\langle$ wan il y a deux ans il fait route vers l'Europe par petites étapes, cap à l'Est -à l'inverse de la plupart des autres navigateurs qui suivent l'Alizé, cap à l'Ouest. Il ne s'arrête qu'en deux circonstances: soit pour réparer ses avaries ou modifier ses équipements, soit pour rechercher le ranch désert de ses rêves au bord de mer, où il pourrait s'installer; il vient de franchir le canal, venant du Pacifique, et attend ici une pièce pour son pilote automatique en panne, après avoir échappé à des pirates Mexicains et failli se fixer dans un ranch

au Costa-Rica -mais il y avait un voisin! Nous lui rachetons un pilote A3000 dont il n'a plus l'usage pour 250 dollars.

Sur la rade nous faisons la connaissance de nombreux bateaux français, en route pour le Pacifique. C'est ainsi que nous retrouvons Cyprae, la belle goelette déjà vue à Gibraltar (nous nous étions amarrés à couple à notre arrivée) et que nous découvrons Jabadao, Fritus et bien d'autres yachts, les Français étant apparemment les plus nombreux après les Américains à passer le canal.

Enfin arrive le 24 Avril; nous sommes une vingtaine de yachts à appareiller pour le passage, dans la matinée. Nous embarquons nos trois "handliners", fournis par le Yacht Club, et un jeune pilote Panaméen aux allures très "play-boy". Il souffle un vent assez frais et le petit convoi de yachts taille sa route dans un clapot bien formé, en direction de la première écluse de Gatun; nous passons devant le "French Canal", résidu des premiers travaux entrepris par Ferdinand de Lesseps à la fin du siècle dernier (les mauvaises langues racontent que les Américains ont largement contribué à faire échouer cette tentative, reprenant ensuite l'affaire à leur compte).

Nous tournons en rond un bon moment avant de nous engager dans l'écluse, vers midi. Nous sommes regroupés par paquets de trois à quatre bateaux amarrés à couple et naviguant de concert, sous la direction experte des pilotes du canal. A Gatun nous devons franchir trois écluses successives, chacune nous élevant de huit mètres; nos vingt yachts emplissent à peine l'énorme écluse, dominée par de hautes parois de béton au sommet desquelles des manoeuvriers ont fixé les aussières qui doivent nous stabiliser pendant la montée. Les énormes portes -deux à chaque extrémité, se referment et la montée commence; l'eau arrive par le fond très vite, en gros tourbillons, et les handliners ont fort à faire; les efforts de traction sont énormes et certains groupes de bateaux prennent des positions scabreuses, les coques venant frôler dangereusement les rugueuses parois de béton. Tout va bien pour notre groupe; les handliners sont expérimentés et le pilote manoeuvre habilement, évitant toute amorce de pivotement. Nous franchissons sans encombre les trois écluses.



*Passage d'une écluse*

Les groupes de bateaux sont rompus, et chacun fait route individuellement sur les eaux du lac Gatun; c'est une vaste étendue d'eau douce créée artificiellement pour alimenter les écluses, et qui s'étend jusqu'au canal Gaillard (du nom de l'Ingénieur Américain), qui coupe la chaîne montagneuse

de la côte Ouest du continent Américain. La traversée dure quatre heures. Le lac est classé parc National et abrite une grande variété de faune et de flore aquatique des tropiques; ce paysage lacustre rappelle étrangement la Cochinchine, et il paraît que les Américains venaient entraîner ici leurs troupes du Vietnam.

Les handliners au repos nous étonnent par leur extraordinaire faculté à tirer profit du moindre recoin d'ombre! En fin d'après-midi nous arrivons au bout du lac, devant le petit village de Gamboa où nous devons mouiller pour la nuit, sur un étroit plan d'eau entre le début du canal Gaillard, où d'énormes cargos transitent jour et nuit sans interruption à quelques dizaines de mètres, et les bancs de vase proches de la berge où paressent quelques crocodiles soi-disant inoffensifs -d'après nos handliners.

Le pilote nous quitte jusqu'au lendemain, nous laissant en compagnie de nos handliners, avec lesquels nous passerons une soirée très sympathique, rythmée de chants Sud-Américains, notamment de forts jolis gospels locaux lancés sur radio-cassette par l'un des handliners, fervent évangéliste. Le menu de poulet aux champignons est fort apprécié, et la découverte du fromage de la vache qui rit -la "vaca que reire", déclenche chez nos hôtes une hilarité aussi inattendue que persistante (ils doivent encore en rire lorsqu'ils s'en souviennent!).

Le lendemain matin, nous profitons de l'eau douce du lac pour faire une grande lessive, tandis que notre équipage se baigne et se savonne, sans crainte des crocodiles avoisinants. Après avoir récupéré notre pilote nous embouquons le défilé du canal Gaillard, taillé dans le roc de la montagne. Nous reprenons notre amarrage en troc̄ka pour passer les écluses qui vont nous redescendre vers le Pacifique; le bateau du milieu, battant pavillon d'Oman, est skippé en solitaire par un Anglais taciturne, qui suit un parcours peu commun: Oman (Golfe Persique), Capetown (Afrique du Sud), Panama et retour Oman (non-stop!).

Nous passons la première écluse de Pedro Miguel, puis les deux écluses successives de Miraflores; la descente est plus douce que la montée et n'est troublée que par le passage de grains violents. A la dernière écluse le gros yacht Bacchanale, du groupe de tête, nous donne des émotions; à la suite d'une panne moteur il se met presque en travers du bief, menaçant de bloquer toute l'armada qui suit; il est redressé in-extremis par ses voisins et sera remorqué jusqu'à Balboa; nous apprendrons plus tard par radio, arrivés en Polynésie, que le malheureux équipage aurait été victime de pirates Mexicains et retrouvé assassiné sur une plage, près de l'épave de leur bateau.

Arrivés au niveau du Pacifique nous entrons dans l'immense baie de Panama, passant sous le majestueux pont "America" de 70 mètres de haut et 2 kilomètres de long, assurant le passage de la route trans-américaine qui longe la côte Ouest du continent. Nous larguons nos handliners au Yacht Club de Balboa, avec 30 dollars et un certificat mérité de "bon travail", leur permettant de trouver place sur d'autres bateaux. Guidés par notre pilote nous allons mouiller dans la petite anse de Flamenco, à l'entrée du chenal; ce mouillage aurait pu mal tourner si le pilote ne nous avait pas informé de l'amplitude du marnage: plus de 7 mètres alors que nous étions à marée haute; mouillant habituellement par 4 à 5 mètres de fond nous aurions eu une belle surprise nocturne!

Le lendemain, nous nous amarrons à une bouée du Yacht Club de Balboa; les dinghies ne sont pas autorisés à stationner au ponton du club et nous devons emprunter la "lancia" -une vedette faisant la navette 24 heures sur 24, que l'on appelle à la corne de brume. Le Yacht Club est minable et se résume à un ponton délabré et le rez de chaussée crasseux d'un bâtiment dont les étages supérieurs, un peu plus reluisants, sont occupés par l'American Legion of Panama. Nous sommes en effet dans une zone militaire Américaine, ce qui vaudra à Pierre une petite mésaventure. Parti téléphoner sans se munir du laissez-passer réglementaire, il sort sans encombres mais se voit refuser

catégoriquement l'accès en retour par le marine de faction. Situation à la Kafka: pour entrer il faudrait des papiers restés sur le bateau, mais pour aller au bateau il faudrait lesdits papiers! Après une heure de pourparlers stériles avec un marine intraitable, le salut vient d'un officier Américain précédemment rencontré au bar du Yacht Club (il est toujours utile d'aller boire un verre dans un lieu nouveau!) qui se porte garant de l'inconnu et exhibe un badge mettant le marine au garde à vous.

L'armée américaine est partout présente autour du canal: fortins dans les campagnes, vedettes et hélicoptères sur le canal, véhicules blindés sur les routes avoisinantes... On chuchote ici que l'attaque de Noriega, sous le couvert de la lutte anti-drogue, n'aurait été qu'un prétexte pour remettre la main sur le canal qui allait tomber sous la complète souveraineté Panaméenne, échappant ainsi à tout contrôle US.

Le Vendredi 27 Avril nous retrouvons comme prévu notre ami Cornélio, qui guide nos courses dans Panama City. En fin de semaine nous faisons une sortie en mer avec son épouse, sa belle-soeur et leur ami Carlos. Cornélio est fils d'un pêcheur du secteur et nous pilote dans les îles Taboga, une quinzaine de milles au large de Balboa; il pêche un gros poisson blanc, un "bourrel", que Carlos prépare aussitôt pour le déjeuner à la Panaméenne: filets macérés dans du citron avec des épices puis frits à l'huile. Au soir nous mouillons dans le petit port de Taboga, où nous retrouvons quelques Français qui évitent le Yacht Club, jugé trop coûteux. Carlos nous quitte pour rejoindre Panama par le ferry local.

La soirée avec la famille de Cornélio se révélera très décevante; autant Cornélio est vif, imaginaire, mince de sa personne, autant son épouse et sa belle-soeur sont grasses, amorphes et végétatives; devant elles, Cornélio est quasiment muet, et la conversation languit; la chaleur écrasante de cette fin de journée rend l'atmosphère encore plus pénible. Finalement le lendemain après-midi, revenus au mouillage du Yacht Club, nous voyons débarquer nos Panaméens avec soulagement.

Le lundi 30 Avril nous retrouvons Cornélio seul avec un taxi soi-disant de ses amis pour faire toutes les courses de dernière minute, et notamment les fruits et légumes au splendide marché municipal; le taxi de Cornélio, dont nous n'avions pas fixé le prix au départ (c'était un ami!) nous arnaque gentiment: 60 dollars, le double du prix normal. Déçus par Panama et les Panaméens nous faisons de brefs adieux, un peu secs, à ce pauvre Cornélio.

Nous comptions appareiller le 1<sup>er</sup> Mai, mais nous devons différer d'un jour car il est impossible de faire le plein de gazole en ce jour férié. Nous passons la fête du travail autour du Yacht Club, un parapluie au bras pour faire face aux grains torrentiels qui succèdent à des périodes de chaleur lourde et accablante. La zone intertropicale de convergence (la ZITC) est en train de passer dans le ciel, et nous aurons au moins l'avantage de ne plus avoir à la traverser après l'appareillage.

Le Mercredi 2 Mai nous faisons les pleins d'eau et de gazole et nous filons en début d'après midi. Geneviève aurait aimé faire escale aux îles Perlas, proches, mais Pierre est las de cette région et nous mettons le cap sur les Galapagos.

## **3. LE PACIFIQUE, DE PANAMA AUX GAMBIER**

### **3.1. De Panama aux Galapagos**

Il nous faudra plus de 24 heures pour sortir du golfe de Panama, ralentis par la présence de nombreux troncs à la dérive qui nous contraignent à réduire notre vitesse. Ce golfe est une immense poubelle où s'accumulent toutes sortes de détritrus.

Sortis de cette décharge flottante nous taillons la route cap au Sud-Ouest vers San Cristobal des Galapagos, au près bâbord amure, dans du petit temps; lorsque le vent faiblit trop, nous appuyons au moteur; les moyennes journalières sont faibles -autour de 100 nautiques. Au cinquième jour de mer le vent devient plus frais, mais c'est toujours du près bâbord amure; sur le journal de bord nous notons: "Temps Breton, crachin, vent, fraîcheur...". Nous sommes pourtant tout près de l'Equateur: 2°50'Nord. Nous venons très probablement de rencontrer le courant du Humbolt, venu de l'Antarctique, et qui rafraîchit tout l'archipel des Galapagos.

Le Jeudi 10 Mai, au petit jour, nous franchissons l'Equateur; Geneviève et Pierre l'ont déjà franchi, dans le passé; néanmoins une bouteille de champagne est ouverte pour fêter le baptême du passage de la ligne de L'Aventure. En fin d'après-midi nous sommes en vue du mouillage de San Cristobal; la nuit est tombée lorsque nous nous faufileons au radar entre les récifs qui ceignent le mouillage.

La renommée des Galapagos vient de la visite qu'y fit Charles Darwin en 1835, à bord de HMS Beagle. Inspiré par la flore et la faune originales de ces lieux préservés des brassages continentaux, il y aurait conçu sa théorie de l'évolution, aujourd'hui remise en cause.

Possession de la République Equatorienne, instaurée en parc national et réserve naturelle internationale, les Galapagos abritent l'important centre de recherche naturaliste de la fondation Darwin, et le tourisme y est sévèrement réglementé. Les bateaux de passage comme nous n'ont droit qu'à trois jours d'escale à San Cristobal, à l'exclusion de tout autre lieu. Dans ce laps de temps il nous faudra deux jours pour accomplir les formalités administratives d'entrée/sortie, reconstituer les pleins d'eau et de gazole (en bidons -nous sommes sur rade foraine), et faire un approvisionnement de vivres frais.

Nous confions l'avitaillement à Cécilia, la dynamique et sympathique patronne du bar/restaurant "La Sombrilla"; elle nous procurera un excellent assortiment de fruits et légumes (dont une partie venue d'Equateur par avion) pour un prix très raisonnable, que nous n'aurions certainement pas trouvé par nous-même dans les sordides épicerie de San Cristobal, et qui nous durera jusqu'à l'arrivée aux îles Gambier. En outre son restaurant proposant un excellent menu langouste avec vin pour quatre dollars (26 francs), nous y prenons pension durant tout notre séjour.

La Marine Equatorienne, chargée des formalités administratives, sera moins honnête, en nous extorquant 60 dollars (US) pour nos trois jours de séjour sur rade foraine -sans le moindre service en contre-partie; et encore nous n'avons pas trop à nous plaindre, car nous apprendrons ultérieurement que certains bateaux ont payé jusqu'à 200 dollars pour leurs trois jours!

Sur la rade, nous trouvons deux autres bateaux français, qui sont déjà de vieilles connaissances!

L'un d'eux est la goëlette Cyprae, vue à Gibraltar et à Panama; ils travaillent pour la revue "Les Iles", et ils ont un visa touristique de trois semaines pour effectuer un reportage au profit de l'émission Ushuaïa. L'autre est le ketch acier 13 mètres Albatros, rencontré aux Canaries à Puerto Mogan, où il voisinait avec Breskel, d'Olivier et Isabelle; ils sont bloqués là depuis quinze jours, en panne moteur, ayant commis l'imprudence de confier la réparation d'une avarie mineure (pompe de circulation d'eau de mer) à un mécanicien de la Marine Equatorienne; ils ne se tireront d'affaire que grâce à la diligence de Jean-Louis, skipper de Cyprae, et fin mécanicien à ses heures.

Disposant d'une journée de loisir, nous nous laissons embarquer par Cécilia pour une visite touristique de l'île -nous deux de L'Aventure avec trois équipiers de Cyprae (on ne peut pas se promener dans les îles sans guide). Nous parcourons les mauvaises pistes de l'île dans un vieux bus asthmatique, d'abord jusqu'au pied d'un volcan éteint, point culminant, que nous escaladons par une grimpe de 800 mètres dans une brumasse fraîche et crachineuse; on se croirait davantage au Puy de Dôme que sous l'Equateur, et nous sortons tricots et K-Ways. Puis à midi nous débarquons dans une sorte d'hacienda tropicale, faite de planches et de tôles ondulées, où un repas nous est servi -une soupe locale appréciable après la fraîcheur des sommets et un ragoût de poule au riz. C'est la fête des mères en Amérique Latine -la "Fiesta de la Madre", deux semaines en avance sur la nôtre; cela consiste en une vaste beuverie à la bière pour les hommes, tandis que les mères "en fête" s'activent deux fois plus que d'ordinaire aux fourneaux et au service.

Fidèles à nos habitudes, nous ne manquons pas de remplir nos bidons d'eau à la source locale.

Sur le chemin du retour le bus s'arrête pour nous laisser cueillir des goyaves (elles embaumeront le frigidaire pendant une semaine!). En fin d'après-midi nous terminons la sortie sur une plage où campe un troupeau d'otaries peu farouches, dont les ébats nautiques et terrestres nous ravissent. De temps en temps on aperçoit dans les rochers de gros iguanes marins, difficiles à discerner par leur couleur noire sur fond sombre; bien que totalement inoffensifs ces brontosaures miniatures ont l'aspect effrayant des dragons préhistoriques.

Dans le port le spectacle de la vie animale est très pittoresque; les fous à pattes bleues ("patas azulés") planent au dessus de la mer jusqu'à piquer brusquement à la verticale, ailes repliées, en disparaissant sous l'eau pour remonter avec un poisson dans le bec, que d'autres fous moins habiles (ou plus paresseux) viennent leur disputer en vol; les frégates noires effectuent des planés majestueux, les mâles étant reconnaissables à leur gros jabots rouge vermillon, et des pélicans sèchent leurs ailes sur les rochers avoisinants; partout les otaries sillonnent la rade, se prélassent au soleil sur les tableaux arrière des barques et s'appellent par de brefs aboiements.

Le Lundi 14 Mai après-midi, notre permis de séjour épuisé, nous appareillons vers 17 heures.

### **3.2. Des Galapagos aux Gambier.**

La nuit tombe vite alors que nous sortons des récifs au moteur; nous hissons la voile au large, avec deux ris pour la nuit, par bon vent Sud-Est force 5 à 6. La navigation nocturne entre les îles et ilets de l'archipel nécessite toute notre attention; le point du Satnav nous indique une assez forte dérive à l'Est, vers l'île d'Espagnola, ce qui est confirmé par un écho radar; nous corrigeons la route de 20° à droite.

Au lendemain nous sommes en eau libre, avec toute l'immensité du Pacifique devant nous: 3.000 milles à courir jusqu'aux Gambier. Au début le temps est idéal; un bon vent Sud/Sud-Est force

5/6, nous propulse à plus de 7 nœuds, travers bâbord amure, sur une mer clémente de force 3, et nous dépassons les 150 nautiques journaliers.

Nous découvrons dans le ciel ces oiseaux à queues longues et fines que l'on appelle "pailles-en-queue" (les phaëtons), qui nous accompagnent souvent sur de longs trajets; ils piquent de temps à autre en curieux jusqu'au mât et repartent en altitude dans un vol plané majestueux.



Un paille-en-queue

Au bout d'une semaine nous avons parcouru plus de 1.000 nautiques, et nous faisons des pronostics optimistes sur la date d'arrivée. Mais nous nous faisons des illusions, car le temps change, le vent faiblit en tournant Est/Nordet, et le ciel se couvre de nuages menaçants. Pendant deux jours nous subissons de longues périodes de calme plat où nous alternons dérive et moteur, voiles affalées, roulés très inconfortablement dans tous les cas par la longue houle du Pacifique.

Nous avons la consolation de pêcher une belle daurade coryphène de 50cm qui fera trois délicieux repas de chair fraîche. Après deux semaines de navigation nous avons parcouru 1.900 nautiques. Dans la troisième semaine le temps devient franchement désagréable. Le vent de Nordet est irrégulier et varie de force 2 à 8, sous un ciel couvert où passent de nombreux grains.

Pendant trois jours, nous pouvons établir les génois jumeaux, vent arrière, permettant à l'Autohelm 3000 de tenir facilement le cap tout en naviguant confortablement; de plus, durant les quarts de nuit, on peut ajuster seul la toile sans problème lors des passages de grains, que le radar signale en temps utile.

Mais au 18<sup>ème</sup> jour, en arrivant vers 20° de latitude Sud, le vent devient trop instable, oscillant du Nordet au Sudet, de force 2 à force 8 sous les grains; nous devons reprendre la configuration normale des voiles, prenant et enlevant les ris, palliant sans cesse aux défaillances du pilote incapable de tenir le bateau dans les sautes de vent, et nous commençons à fatiguer!

Au 22<sup>ème</sup> jour dans l'après-midi le vent souffle Nord/Norait force 7, et nous sommes largue tribord amure, avec 2 ris, filant 8 nœuds; soudain plus de vent: c'est le calme plat; nous affalons les voiles et continuons au moteur, une ligne de pêche à la traîne. Mais presque aussitôt nous regardons devant nous avec inquiétude: l'horizon est complètement bouché par un épais rideau de gros nuages noirs qui arrivent au galop, à contre-sens du vent précédent, tels un escadron de dragons menaçant de tout engloutir sur leur passage. C'est le moment que choisit une malheureuse bonite pour mordre à la ligne! Jamais poisson ne fut remonté aussi vite à bord; l'hameçon à peine détaché, la bonite encore frétille dans le cockpit, et voilà que la pluie tombe à pleins seaux, tandis que le vent souffle en furie du Suroit, montant à 50 nœuds en quelques secondes -fort heureusement les voiles sont déjà affalées. La mer se couvre d'écume blanche et se creuse très vite; dans les haubans on entend le sifflement crescendo en "la-si-do", caractéristique du vent de tempête.

La nuit va tomber, la mer devient de plus en plus creuse, et le vent nous pousse en sens contraire

de la route. Nous décidons de prendre la cape sèche, barre amarrée, et allons nous coucher sans faire de quart. Nous serons copieusement secoués par une mer furieuse, courte et creuse, mais après 22 jours de navigation, on dort quoi qu'il arrive! Vers quatre heures du matin nous sommes réveillés par l'embellie; la mer s'est calmée, et le vent a tellement baissé que nous devons remettre au moteur; le Satnav indique que nous n'avons perdu que 10 nautiques sur la route; il eut été dommage de ne pas dormir!

Dans la matinée un temps de grains s'installe, le vent oscillant de Sud-Est force 4 à Sud/Sud-Est force 7 accompagné d'averses; ce temps nous suivra jusqu'aux Gambier.

Le matin du Jeudi 7 Juin, nous voyons avec émotion deux points grossir sur l'horizon; ce sont les deux sommets de Mangareva, île principale des Gambier: les monts Duff et Mokoto.

L'arrivée dans l'archipel est magnifique. Mangareva, Tarava, Akamaru, Aukena... de somptueux décors terrestres se dévoilent peu à peu, depuis les splendides plages désertes bordées de cocotiers et de pandanus jusqu'aux sommets couverts d'actos -ces arbres "bois de fer" qui ressemblent curieusement aux sapins de nos montagnes; les odeurs de la terre commencent à exciter nos narines.

Nous avons potassé cartes et instructions nautiques et avançons avec précaution en direction de la passe Nord Ouest qui permet de franchir la barrière de corail ceinturant le lagon. En théorie le balisage doit nous conduire jusqu'à la rade de Rikitea; mais ledit balisage a partiellement disparu! Nous progressons néanmoins sans encombres en relevant les amers et en prenant des distances radar. Nous contemplons avec ravissement les eaux limpides du lagon, qui offrent une variété infinie de bleu. Nous sentons déjà que nous allons bien aimer ce coin de Polynésie!

Nous arrivons bientôt devant Rikitéa, chef-lieu de l'archipel, dont l'accès à la rade est bien balisé -fort heureusement, car le cheminement entre d'innombrables pâtés de coraux est plutôt tortueux. Nous jetons l'ancre devant le petit appontement qui tient lieu de port, où nous attend déjà le gendarme, première manifestation de la présence française dans le Pacifique; comme la plupart des autres gendarmes de Polynésie, Pierre Armandie se mettra en quatre pour nous aider; lui et son épouse Jeanine deviendront de bons amis. Nous apprendrons même par la suite qu'ils achetèrent un ketch acier, à la mise à la retraite de Pierre, pour prendre la mer à leur tour -sans doute inspirés par tous ces yachts de passage.

Nous sommes absolument seuls sur rade, dans ce décor de rêve!

En 24 jours de mer nous avons parcouru 3.243 nautiques, soit une honnête moyenne de 5,6 nœuds; ce n'est pas si mal compte-tenu des nombreuses zones de calmes traversées; en décomptant les calmes nous aurions tenu 6,4 nœuds.

## 4. LES GAMBIERS

L'archipel des Gambier (sans "s": il s'agit des îles de l'Amiral Gambier, le marin Britannique qui découvrit l'archipel), est un petit paradis terrestre.

Une vaste barrière de "motus" (îlots coralliens) et de récifs affleurants délimitent un plan d'eau calme, à l'abri des fureurs de l'océan. Dans ce losange d'environ trente kilomètres de diagonale on trouve quatre îles principales: Mangareva, la plus grande, et la seule habitée (700 personnes), Aukena, Akamaru et Tarava; au Sud sont quelques petites îles dont la plus grande, Kamaka, est la propriété privée et la résidence de Johnny, sympathique et richissime "demi" (métis) américano-tahitien.

Que de beautés réunies dans ce petit périmètre !

A terre, tout d'abord, éclate la luxuriance tropicale, différente d'une île à une autre, hormis l'omniprésente bordure de cocotiers sur les rivages, et seule flore sylvestre des motus. Mangareva est la plus boisée, surtout sur ses sommets couverts d'actos; Tarava est la plus sauvage, avec ses falcats, végétation du genre maquis. Le relief volcanique sculpte des formes originales; massifs des monts Duff (point culminant à 440 mètres) et Mokoto à Mangareva, pics déchiquetés d'Akamaru, grotte d'Aukena ouverte sur le lagon par deux côtés...

Dans le lagon c'est une grande variété de fonds; bancs de coraux à fleur d'eau somptueux à voir en plongée (mais bien dangereux pour notre coque!), fond de sable blanc où l'eau prend une belle couleur turquoise, splendide plage d'Aukena ombrée de cocotiers, pandanus, filaos... On trouve toutes sortes de beaux coquillages: sept doigts, au nom suggestif, bénitiers aux lèvres phosphorescentes, solidement accrochées aux rochers, térébres enterrées dans le sable, fines porcelaines, nombreux trocas, autrefois exploités pour leur nacre...

A Mangareva, devant le village de Rikitea situé sur la côte Sud-Est, un banc de récifs coralliens délimite un plan d'eau intérieur parfaitement abrité du fort clapot que les coups de vent soulèvent parfois dans le lagon; le fond de vase retient notre ancre CQR quel que soit le vent (au passage de dépressions venues du Sud les rafales peuvent dépasser 40 nœuds).

A cette époque de l'année c'est l'hiver austral; nous sommes à 23° de latitude Sud et la température est plutôt fraîche: environ 25°C la journée, et 18°C la nuit (16° une fois: on grelotte!). Après les fortes chaleurs de Panama c'est bien agréable, et on se refait une santé.

Tout en profitant chaque jour de ce merveilleux décor nous avons de multiples contacts avec la population locale et les équipages des bateaux de passage. Le lendemain de notre arrivée à Rikitea nous aurons la visite de deux avisos de la Marine Nationale, la Gracieuse et la Tapageuse; nous serons invités à leur bord fort gentiment par leurs commandants. Mais nos principaux contacts se feront surtout avec les yachts de passage; nous serons jusqu'à sept bateaux sur le plan d'eau de Rikitea: Pacific Joë, Jabadao, Cyprae, Eclipse, Aldebaran, Jolly Jumper, et, bien sûr, L'Aventure. Nous trouvons alors les lieux bien encombrés!

Les mangaréviens constituent notre premier contact avec les polynésiens et durant tout notre séjour nous aurons d'excellentes relations avec toute la population locale. Ce sont des gens simples,

généreux, fiers de leurs traditions polynésiennes mais sans aller jusqu'à l'indépendantisme (du moins à Mangareva), et d'une grande ferveur religieuse; ils n'ont guère le sens des nuances et la communication est toujours très directe; Mattéo, en gonflant obligeamment nos bouteilles de plongée, dit innocemment à Pierre: " Tu n'as pas peur de plonger à ton âge?".

L'amour de la liberté est un trait marquant de l'esprit polynésien; les animaux courent sans entraves dans la nature, les enfants s'ébattent où bon leur semble... Le soir du 14 Juillet un polynésien un peu éméché nous dira: "Nous, on n'a jamais eu besoin de prendre une bastille, on a toujours été libres...". Dans le même esprit le refus de toute contrainte est un autre trait caractéristique; ici le "stress" est totalement inconnu; seules les obligations religieuses sont strictement respectées. Expression typiquement polynésienne, "être fïu" signifie que l'on est fatigué de la routine ordinaire et que l'on cesse toute activité plus ou moins contraignante -et tout polynésien respectera cette attitude sans jamais émettre la moindre critique.

Tout n'est pas rose cependant. On retrouve ici certains travers des micro-sociétés vivant en vase clos -comme dans nos petits villages de montagnes isolés, du temps où la circulation automobile ne banalisait pas les relations sociales: consommation d'alcool excessive (ici la bière), commérages, jalousies de voisinage... On sent toutefois un désir certain de rompre cet isolement insulaire; les voyageurs comme nous sont très bien accueillis, abondamment questionnés, et l'on vient voir nos bateaux avec curiosité. La télévision retransmise depuis peu par satellite de Tahiti est dans tous les foyers (mais l'on suit surtout les horribles feuilletons Américains!).

Une autre façon de s'ouvrir sur l'extérieur consiste à épouser un(une) Occidental(e); beaucoup de familles s'énorgueillissent d'un ancêtre "popaa" (peau blanche=Européen), et porte son nom :

- \*Labeyie, descendant d'un gendarme français,
- \*Gooding, du nom d'un déserteur de la Bounty,
- \*Mattéo, émigrant chilien via l'île de Pâques,
- etc...

A défaut de mariage, beaucoup de filles ont des enfants naturels avec des Occidentaux de passage; il est surprenant, par exemple, de voir un mangarevien blond aux yeux bleus, souvenir de la Légion dans les années 60, et qui est par ailleurs parfaitement intégré dans le milieu local.

L'ensemble de ces caractéristiques donne parfois des réactions surprenantes; ainsi vivre en concubinage est admis -c'est même une vieille tradition polynésienne, mais alors les concubins ne doivent pas communier à la messe.

Dans ce milieu catholique (ce n'est pas le cas de toutes les îles) la contraception est inconnue -le pape la défend, et les femmes ont beaucoup d'enfants; l'adoption de nouveaux-nés est ici une pratique courante, que ce soit pour recueillir un enfant sans support familial, ou plus simplement pour se faire plaisir entre familles amies.

La musique et les chants tiennent une place privilégiée dans la culture polynésienne; et il est probable que c'est même un moyen essentiel de communication, dont les mimes et les intonations peuvent suppléer une certaine pauvreté de la langue. La messe et autres manifestations religieuses sont l'occasion de chanter de bon coeur, avec un sens inné de la chorale. Une femme lance les premières notes sur un ton assez aigu, et toute l'assistance reprend en chœur avec une grande richesse de tonalités, parfois avec un accompagnement de guitares ou de ukulele; c'est très beau et très émouvant, surtout par la ferveur sincère que l'on sent chez les participants; notre ami Jean-Claude Putoa, demi Italo-Tahitien, nous disait être ému jusqu'aux larmes lors de ces messes.

Les fêtes, et en premier celle du 14 Juillet, curieusement adoptée comme la grande fête de l'année par les polynésiens, sont toujours accompagnées de chants et de danses traditionnels. L'orchestre comprend des guitares, des ukulele, et des toere -cylindres fendus en miro (bois de rose) sur lesquels on tape comme sur des tambours avec des baguettes en a<to. Hommes et femmes revêtent soit des paréos, soit de somptueux costumes végétaux, selon les danses. Toutes ces danses miment des scènes de la vie polynésienne passée ou présente: la pêche, la guerre, l'amour... Certaines sont réminiscentes d'une époque barbare; ainsi la danse "cannibale", dont les paroles seraient :

*"Celui-là n'est pas des nôtres,  
"Assommons-le et cuisons-le au four,  
"Mangeons-lui le foie et les yeux....,*

ce qui nous rappelle que ce territoire pratiquait encore le cannibalisme jusqu'à l'arrivée des missionnaires, en 1834.

Le dernier jour d'une fête sérieuse se termine par un concours de "tamure", danse d'inspiration érotique. Marie-Thé, à qui une dame demandait conseil pour bien danser le tamure, s'entendit répondre: " Ce n'est pas compliqué, tu balances comme au lit quand tu fais l'amour..."; les hommes écoutent, rêveurs, se remémorant les croupes ondulant sur le rythme haletant des toere!

Mais la mer -"moana", l'immensité océane, est incontestablement l'élément essentiel de la vie quotidienne en Polynésie; nager, plonger, pêcher, manier la pirogue sont des actes naturels depuis le plus jeune âge. Le poisson est un aliment de base, le plus souvent macéré cru dans du citron vert et arrosé au dernier moment de lait de coco (obtenu en pressant la pulpe râpée dans un linge). Et dans toutes les îles polynésiennes -mise à part Tahiti, aucune demeure n'est à plus d'une centaine de mètres de la plage, si bien que l'intérieur est quasiment désert.

C'est donc tout naturellement que les mangaréviens tirent l'essentiel de leur subsistance de la culture des nacres perlières. Les fermes perlières sont bâties sur pilotis et entourées de plateformes; des sacs contenant de petites huîtres sont accrochés à ces plateformes et trempent dans l'eau; sorties régulièrement tous les trois mois, ces jeunes huitres sont triées et nettoyées. Au bout de deux ans, ayant la bonne taille, elles sont greffées par un spécialiste Japonais; cela consiste à entrouvrir l'huître, à l'inciser et à placer dans cette incision un minuscule coquillage sphérique du Mississipi et un morceau de manteau prélevé sur une autre huitre; l'opération dure moins de deux minutes; elle est assez traumatisante et toutes les huîtres ne la supportent pas -comme si on plaçait un ballon de foot dans le ventre d'un homme. Chaque huître est ensuite disposée dans un petit sac, accroché par chapelet de dix sur un long bout immergé par 20 à 30 mètres de fond; régulièrement surveillées et nettoyées, elles sont retirées au bout de deux ans et ouvertes pour la récolte des perles -du moins pour celles des huîtres dont la greffe a réussi, soit 10 à 20%. Les nacres polynésiennes produisent de splendides perles noires, très recherchées et d'une grande valeur marchande.

Une autre technique, plus simple, permet d'obtenir des demi-perles, ou "chicots", ou encore "mabé". Il suffit pour cela de coller sur la face interne d'une nacre, dans la partie irisée, une petite pièce de plastique en demi-sphère, ou demi-poire, ou même plusieurs petites pièces plastiques. A l'ouverture, deux ans plus tard, l'huître aura recouvert le plastique de nacre, formant une partie bombée que l'on découpe et que l'on dispose sur une petite plaque de nacre.

Après ramassage des perles, les huîtres de très bonne qualité, encore bien vivaces, seront regreffées; les autres seront mangées (cuites) et les nacres utilisées par l'artisanat, localement par le centre d'apprentissage de Rikitéa, ou pour la plus grande part à Tahiti.

Cette culture des perles est un rude travail, mais elle assure de bons revenus, et les maisons ne respirent pas l'indigence.

L'enseignement aux Gambier ne dépasse pas le primaire; les élèves les plus doués continuent leurs études à Tahiti, et les autres peuvent aller au centre d'apprentissage local, tenu par de sympathiques frères du sacré-coeur Québécois, où l'on dispense une formation professionnelle de bonne qualité: polissage des nacres, artisanat, marqueterie, travail du bois, mécanique...

Nous sommes arrivés à Rikitéa deux semaines avant les vacances scolaires, à un moment de l'année où les élèves sont moins assidus et les professeurs plus disponibles; aussi Geneviève et Georges (de Jabadao) obtiennent-ils l'autorisation d'accéder aux postes de travail pour la taille et le polissage de la nacre, avec l'assistance d'Henri Jacquot, le professeur. Obtenir une belle nacre bien polie et sans rayure est un travail très délicat, mais quelle joie de faire ressortir de belles couleurs irisées! Outre des nacres et trocas polis, Geneviève confectionnera un collier de nacre avec demi-perle sertie pour notre fille Catherine, un collier taillé en "dents de requin" pour Pierre, des barrettes à cheveux, et autres babioles. Georges et Geneviève ont tellement pris goût à ce travail qu'ils voient à regret arriver la fin des cours et la fermeture de l'atelier.

Ces frères canadiens font un travail admirable au profit des enfants des Gambier; mais ils ne peuvent accueillir ceux des îles voisines (les îles de la partie Est de l'archipel des Tuamotu) faute de place en internat; aussi ont-ils entrepris la construction d'un bâtiment sous la direction d'un père architecte, truculent personnage spécialiste des travaux outre-mer. La main d'oeuvre est normalement fournie par les élèves, mais elle fait défaut en période de vacances; aussi Pierre, Georges et William (d'Eclipse) offrent une semaine de leur temps pour un travail particulier, consistant à crépir l'extérieur des murs, en collaboration avec "Louis le bétonneur", jeune et sympathique Mangarévien préposé à la bétonnière, et danseur étoile lors des fêtes locales. En récompense ces ouvriers bénévoles prennent leurs déjeuner à l'excellente table des frères et sont abondamment pourvus en légumes frais provenant de leur potager, ce qui est appréciable sur cette île dont les épiceries en sont fort démunies. La formation des pères vise à procurer du travail sur place aux jeunes polynésiens, dont les îles sont bien pourvues en nacres, et à éviter leur émigration vers Tahiti, où ils risquent fort de finir chômeurs et drogués.

Cette action est dans la tradition du père Laval, de l'ordre des frères de Picpus, et qui évangélisa l'archipel au siècle dernier au péril de sa vie ( à cette époque la population était encore cannibale!). Figure attachante que celle du père Laval; avec seulement deux compagnons il réussit en quelques années à transformer une population cannibale en catholiques fervents, comme on n'en voit plus guère en Occident! Sous son impulsion fut construit une série étonnante d'églises, ainsi qu'une cathédrale à Rikitéa, tout à fait inattendue sous ces latitudes. Il est très décrié aujourd'hui par les écrivains Occidentaux qui l'accusent, entre autres vilenies, d'avoir décimé la population par des travaux excessifs; on comprend mal sur place ces accusations; la foi des Mangaréviens est forte et sincère, et assimiler la construction de ces ouvrages (dont les pierres étaient des blocs de coraux arrachés à grand peine des platiers marins) à des travaux forcés paraît aussi stupide que de penser que la cathédrale Notre-Dame n'a pas été réalisée par le peuple de Paris tout entier, et selon sa volonté.

Certes, le niveau de la population a dramatiquement baissé aux Gambier, de quelques dizaines de milliers à 700 personnes; mais on trouve sans peine d'autres motifs sans rapport avec le père Laval et la religion: alcoolisme et maladies introduites par les trafiquants Européens (qui obtinrent le départ du père Laval, dont l'action s'opposait à leur trafic ravageur), et surtout émigration massive des jeunes, principalement vers Tahiti. Aujourd'hui grâce à la culture des nacres, aux efforts réalisés pour améliorer la vie locale, et une forte natalité aidant, les îles Gambier se repeuplent.

Mises à part quelques beuveries à la bière (dont la vente est en principe contingentée), les habitants mènent un vie très paisible; les hommes sillonnent le lagon dans leur longues pirogues à balancier propulsées par moteur hors-bord, vaquant à leurs fermes perlières ou à la pêche; les femmes s'occupent de leurs maisons, qui sont très propres (on se déchausse à l'entrée) et entourées de massifs de fleurs poussant sur des pelouses toujours fraîchement tondues.

Chaque yacht organise ses contacts locaux selon ses rencontres. Sur L'Aventure nous apprécions la compagnie et la gentillesse de Dominique et Marie-Louise Devaux; Dominique est un popaa (métropolitain) devenu Mangarévien bon teint, et marié à une très jolie Mangarévienne; il travaille à la station météo et fait le bagagiste de l'aéroport lors des deux vols mensuels de Air Tahiti. Il cultive quelques arpents de terre sur la côte Nord et récolte un miel délicieux à base de fleurs de manguiers que l'on peut lui acheter. A chaque visite nous avons l'impression de leur faire plaisir, et nous repartons les bras chargés de victuailles, avec leurs remerciements pour les aider à écouler tous ces produits dont ils étaient encombrés! Marie-Louise nous initie aux coutumes polynésiennes et nous montre comment confectionner des colliers de fleurs de tiare; Dominique prête à Geneviève son matériel de travail de la nacre.

Nous avons également des contacts très sympathiques avec Pierre Armandie, le gendarme, et sa famille; nous avons d'interminables discussions nautiques relatives au futur bateau de Pierre, auquel Jeanine, son épouse, ne semble pas trop croire. Tous deux nous rendent d'innombrables services; nous aurons le plaisir de les accueillir deux jours à bord pour une sortie dans le lagon.

Nous verrons souvent Jack Duval, qui vient juste de s'établir comme traiteur-restaurateur. Ancien officier-marinier de l'Aéronavale, il a fait l'Indochine, Agadir, la Corse... tous lieux que Pierre a fréquentés un moment ou l'autre de sa vie maritime, sans pourtant jamais le rencontrer. Depuis son divorce il y a 14 ans il vit en Polynésie, et il sera pour nous une source d'informations intarissable. Outre la marche de son établissement -bien difficile dans un si petit pays, il est en perpétuelle recherche d'une âme soeur locale, ce qui lui donne parfois l'allure d'un faune aux pieds fourchus! Nous sommes mouillés juste devant chez lui; sa petite plage nous sert de débarcadère et sa citerne nous alimente en eau douce (celle du village est assez boueuse). Bien souvent, en clients payants ou en invités, nous irons retrouver les saveurs de la cuisine française, tout en regardant les informations télévisées ou en écoutant les interminables aventures de Jack en Polynésie, ravi d'avoir un bon public.

Bien entendu, nous avons beaucoup de rencontres entre équipages de yachts.

Le plus pittoresque est Pacific Joe, sloop alu de 15 mètres armé par un grand escogriffe velu qui se dit Suisse et bat pavillon de Jersey; il est surnommé Tarzan à cause des cris qu'il pousse chaque matin au réveil; il vit avec sa copine Céline, native de Marie-Galante, et leur bébé Robinson, né au Costa-Rica. Acoquiné aux mauvais garçons du village, il est toujours à la recherche de trois sous qu'il aura vite fait de boire si Céline ne met pas la main dessus assez tôt. Brave type au fond, mécanicien habile et bon marin, il rend de multiples services pour une honnête rétribution -il nous redressera une ancre tordue et réparera notre chauffe-eau en avarie. Sa langue verte fait la joie de ses interlocuteurs; expliquant comment passer une barrière de corail en embarcation à quelques centimètres des têtes de corail: "Tu comptes un, deux, trois, et tu passes plein pot -d'enfer, mec, mais craignos!".

Avec Jabadao, belle goëlette de 15 mètres, nous développons des relations particulièrement amicales. Georges est un parfait compagnon, et Christine, son épouse, a toujours de la bonne humeur et des gâteaux à partager. Ils ont mis dix ans à construire leur bateau et ils y sont très attachés; à leur demande Pierre leur dédie ce petit poème, pour leur livre d'or:

*Ici dans les Gambier, sur les eaux du lagon,  
Avec Jabadao, silhouette hors du temps,  
Evocateur de rêve conjugué au présent,  
On trouve de l'amitié, du bon temps à foison.  
Sur ce beau bateau bleu volontiers nous allons  
Discuter avec Georges, qui a bien des talents,  
Et saluer Christine -cela est si plaisant,  
Surtout quand un gâteau est sorti des chaudrons.  
Nous autres, de L'Aventure, ce voeu nous formulons:  
Qu'après réparation d'un vérin malveillant,  
Dans les ports, sur les rades, on se rencontre souvent,  
Au gré de nos escales et des navigations.*

Quinze jours après notre arrivée, Eclipse vient mouiller sur la rade; c'est une construction amateur alu de 11 mètres, armée par William, garçon charmant et serviable, et par son épouse Hélène, femme très active et très organisée; par des renseignements tirés des guides ou obtenus par radio des copains, elle optimise ses séjours au maximum et tire avantage de toute situation; ils sont accompagnés de leurs deux filles Elsa (7ans) et Camille (2ans).

Excellente ambiance sur Jolly Jumper, autre construction amateur de 13 mètres en alu. Michel Chopard est un ancien du sloop acier Kim, célèbre pour avoir renouvelé le périple du Commandant Charcot et hiverné en Antarctique; il nous projettera un très beau film sur cette aventure dans le monde de la glace. Shelley, son épouse est une sympathique néo-zélandaise, très appliquée à bien parler Français, et pleine d'humour. Ils sont en route pour la Nouvelle Zélande où ils comptent s'établir quelque temps et faire des enfants.

Bref passage d'Aldebaran. En congé sabbatique pour deux ans Marc, Solange, et leur petite fille Claire bouclent rapidement leur premier tour du monde. Marc nous impressionnera par ses navigations hardies dans le lagon, de jour et de nuit (Normands d'origine, ce sont de vrais vikings!); plongeurs acharnés, disposant d'un compresseur d'air, ils nous feront gentiment profiter de leur expérience lors d'une sortie à Akamaru.

Enfin nous retrouvons pendant une quinzaine de jours notre vieille connaissance de Gibraltar, Colon et San Cristobal: la goëlette Cyprae, avec son skipper Jean-Louis, sa copine Isabelle, Olivier, Fabienne, et Anne -une Suissesse naviguant en "stop". Jean-Louis montera l'ULM amphibie qu'il possède à son bord et offrira à chaque yacht sur rade (moyennant une contribution de 5 litres d'essence -denrée rare à Rikitéa) une inoubliable vue aérienne du lagon et de ses îles.

On se retrouve souvent entre équipages de yacht; ceux qui disposent de liaisons radio longue distance donnent des nouvelles d'autres bateaux; c'est ainsi que nous apprendrons avec tristesse le sort tragique de Bacchanale, qui avait passé le canal de Panama avec nous. Une trouvaille culinaire est une bonne occasion de rencontre: cochon sauvage grillé un soir sur une plage d'Aukena, barbecue chez le gendarme un jour d'arrivage de viande surgelée par la "goëlette"... On appelle ici goëlette le bateau à moteur qui ravitaille l'île une fois par mois à partir de Tahiti; le jour du passage de la goëlette toute l'île est en effervescence, chacun attendant quelque chose avec impatience.

Nous sommes bien acceptés par la population, et nous participons aux activités locales; il ne se passe guère de semaine sans qu'un événement ne rassemble les Mangaréviens: fête du centre aéré de l'école, fête du 14 Juillet, visites de personnalités extérieures, procession de la fête-Dieu, déplacement en pirogue pour la messe d'Akamaru le 15 Août... Nous serons même invités (tous les gens de bateau) au mariage du fils adoptif de Joe Gooding, l'un des épiciers du village, en compagnie d'une grande partie de la population de l'île ; grand "tamaara" (festin polynésien) avec

poisson cru, bœnitièrs grillés, viandes et poissons cuits au four de terre, poé de bananes et de citrouilles, etc...etc..., le tout bien arrosé.

Les passages des bateaux de la Marine, qui donnent toujours une petite fête à leur bord, sont également des occasions agréables de rencontre; celui de la Tapata ("carangue échevelée", en Maori), bâtiment auxiliaire de Mururoa, qui dispose d'une vaste plage arrière, sera particulièrement appréciée.

Le temps passe trop vite, et pourtant il faut bien songer à partir si l'on veut visiter d'autres archipels. Nous n'avons droit qu'à un an de séjour; pour rester plus longtemps il faudrait payer une taxe douanière dissuasive, équivalent à 40% de la valeur du bateau! Par ailleurs il faut prévoir que la saison des cyclones débutera vers Novembre/Décembre, jusqu'en Avril suivant, et durant cette période il faut se tenir à 48 heures d'un abri; comme notre fille Catherine vient nous voir à Tahiti vers Noël, il nous faut donc prévoir cette abri dans l'archipel de la Société.

Le mois d'Août est bien avancé, et il faut se décider à partir de cet archipel de rêve. Un à un les yachts quittent la rade et prennent la route de l'archipel des Marquises. Au soir du 15 Août, après la sympathique procession de l'île Akamaru, il ne reste plus que Jolly Jumper, Eclipse, et L'Aventure. Le 20 Août, en compagnie d'Eclipse, nous nous arrachons aux charmes des Gambier et mettons le cap sur les Marquises.

Nous partons vite sous les grains, avec un vent Sud/Sud-Est force 6. Nous filons bon train et voyons disparaître avec mélancolie les sommets de Mangareva, les monts Duff et Mokoto.

Au lendemain le bon vent est tombé; nous n'avons plus que des petits souffles tournoyants sur tous les quadrants de l'horizon. Mi-voile, mi-moteur, nous progressons lentement, couvrant péniblement chaque jour une centaine de nautiques.

Nous sommes partis avec un abondant ravitaillement offert par tous nos amis; fruits -dont deux régimes de bananes, et légumes variés, quartier de porc d'un cochon chassé à Taravai par Michel, charcuterie donnée par Jeanine... Toutefois nous laissons quand même filer une ligne négligemment; en y jetant un coup d'oeil par hasard nous voyons le fil tendu et remontons notre ligne; c'est ainsi que nous ramenons un gros morceau de tazar (environ le tiers), le reste ayant été dévoré par un requin; cela nous fera tout de même quatre bons repas.

Nous retrouvons le bon vent une journée avant l'arrivée, le lundi 27 Août, secteur Nordet force 4; nous arrivons dignement à la voile en vue de Fatu-Hiva, la plus Sud des îles Marquises. Le mardi 28 Août nous mouillons dans la baie grandiose d'Hanavave -la "baie des vierges", qui tire son nom d'énormes aiguilles basaltiques encadrant la baie et qui ont vaguement la forme de vierges en prière.

Nous avons parcouru 830 nautiques en 8 jours, en ayant consommé plus de gazole que pour traverser le Pacifique des Galapagos aux Gambier.

## 5. LES MARQUISES

### 5.1. Fatu Hiva.

Nous pensions ne rester que trois à quatre jours à Fatu-Hiva, pour gagner ensuite Nuku-Hiva, l'île la plus Nord, afin d'y effectuer notre entrée (chaque déplacement entre archipels doit être signalé à la gendarmerie) et explorer ensuite les autres îles en faisant route vers le Sud. En fait nous resterons onze jours, et nous aurons bien du mal à partir! Tous nos amis Marquisiens insisteront pour nous garder: "Tu n'es pas bien avec nous? Pourquoi veux-tu partir?".

Il est vrai que le village d'Hanavave -environ 120 personnes, est entièrement tourné vers la mer et les yachts qui passent dans son adorable petite baie. Echanges économiques, contacts culturels, vie sociale...tout se passe entre le village et les bateaux de passage, et principalement les yachts, qui restent un certain temps. A peine sommes-nous à terre que des émissaires familiaux nous approchent et nous offrent des fruits -bananes, pamplemousses, papayes, goyaves... Une fois le contact établi les échanges s'organisent; il s'agit essentiellement de troc, l'argent liquide n'ayant ici que peu d'intérêt -il n'y a pratiquement rien à acheter. Les produits attendus des yachts sont très variés: outillage, ingrédients pour plastifier les bateaux, cartouches de chasse (très demandées, mais théoriquement interdites par la réglementation locale), parfums pour les dames, services divers tels que réparation de moteur hors-bord, etc... En échange, outre un généreux ravitaillement en fruits et légumes, on nous propose de l'artisanat local tiré du bois (ukulele, tikis, plats en tou...), des noix de coco sculptées, des tapas, qui sont une spécialité de Fatu-Hiva. Le tapa est une sorte d'étoffe fabriquée avec la fibre du bois qui se trouve sous l'écorce de certains arbres; elle est décorée de motifs typiquement Marquisiens, qui sont les mêmes que ceux utilisés pour les célèbres tatouages de ces îles; les costumes de fête sont encore réalisés en tapa.

La confection des tapas est le travail des femmes; selon l'arbre choisi il sera blanc (m-rier), beige (uru -arbre à pain) ou brun foncé (banyan). On prend des tiges souples mais d'un bon diamètre, que l'on dépouille de la partie externe de leur écorce, les fibres de la partie interne étant seules utilisées; on les détache par une succession de trempage dans l'eau et de battage sur une pierre plate avec un battoir en bois cannelé, à section carrée; elles sont façonnées ainsi aux dimensions et à l'épaisseur voulues, puis mises à sécher, donnant une sorte de pièce d'étoffe grossière et rêche, que l'on décore de motifs Marquisiens avec une encre noire indélébile extraite de végétaux. Seul inconvénient de cette "étoffe" par ailleurs fort décorative: elle ne résiste pas à la pluie; on raconte que les anciens Marquisiens surpris par la pluie revêtus de tapas s'empressaient de se déshabiller et de courir nus pour mettre leurs parures à l'abri...

Les relations de L'Aventure s'établiront avec la famille de Pierre et Laurence; Pierre est le maire du village. Nous partageons leur existence quotidienne; sous la grande véranda de leur maison, parmi les enfants et les petits-enfants, on grignote des friandises préparées par les filles tout en papotant; on discute longuement de la vie en France et en Polynésie; ou bien on va cueillir la menthe, le cresson ou le taro près de la rivière. On participe même à l'artisanat local; l'inspiration ancestrale a disparu, mais, par chance, l'ethnologue Allemand Steiner a recueilli et édité, à la fin du siècle dernier, un très riche catalogue des tatouages Marquisiens, encore visibles sur les individus à cette époque, et que les artistes locaux utilisent pour décorer leurs tapas. Laurence et sa fille Catherine ne sont guère douées pour fabriquer les calques nécessaires à partir des dessins du catalogue; aussi pendant quelques jours, avec règle, compas, crayon et un peu de géométrie

cartésienne Geneviève va aider Catherine à confectionner ces calques; en récompense elle recevra quelques uns de ces nouveaux tapas. D'autres bateaux de passage se consacreront également à la réalisation de calques de décoration.

Les Marquisiens sont très francophiles et très attachés à la mère-patrie; les familles veillent à ce que les enfants apprennent bien le Français à l'école, qui est dirigée par Eric et Sylvie, un couple métropolitain venu en bateau (ancré sur la rade); ici un voyage en France est aussi important qu'un pèlerinage à la Mecque pour un Musulman!

Le mouillage n'est pas très confortable; la baie est située à l'ouvert d'une étroite vallée encaissée entre des massifs escarpés et couverts de nuages, qui grimpent à plus de mille mètres d'altitude; c'est une véritable tuyère où le vent s'engouffre et souffle toujours en violentes rafales, atteignant fréquemment 35 à 40 nœuds. Nous sommes mouillés très long -soixante mètres de chaîne par dix mètres de fond; le bateau tire souvent très violemment sur le mouillage (heureusement muni d'un fort amortisseur), mais l'ancre CQR tient bon et nous ne chassons pas.

Le débarquement en annexe se fait sur un petit slip caillouteux balayé par le ressac et relève à chaque fois de la performance sportive; chaque équipage sera roulé au moins une fois.

Deux jours après notre arrivée nous sommes rejoints par Eclipse, partis en même temps que nous des Gambier, mais ayant moins tourné au moteur que nous. Sur rade nous ferons connaissance de Brigantin, un Romané armé par un couple sympathique, Jean-François et Marie-Claude; ils vivent sur mer depuis leur adolescence; se retrouvant à Saint-Barthélémy seuls, chacun sur un bateau, ils ont décidé de vivre ensemble sur Brigantin, le bateau de Jean-François, Marie-Claude revendant le sien (Gus); ils se sont partagés Brigantin de façon originale: lui possède le côté tribord, et elle le côté bâbord, et chacun a aménagé son côté à son goût, de manière fort différente; ils ne boivent que de l'eau, ne mangent que le fruit de leur pêche ou de leur cueillette (mis à part quelques provisions de base), et ils ne doivent guère dépenser plus d'un quart de SMIC! Nous les invitons à déjeuner le jour de notre arrivée; ils ne pourront nous rendre cette invitation qu'après une pêche fructueuse.

Nous aurons le plaisir de voir mouiller non loin de nous, dans la baie d'Hanavave, le "Marara", gros chalutier de 43 mètres armé en "BOCB" (bâtiment océanographique de contrôle biologique) avec l'assistance en personnel de la Marine; il travaille pour le compte du SMCB -le service mixte de contrôle biologique, créé en 1964 au profit du territoire pour surveiller l'apparition d'éventuelles contaminations nucléaires du milieu marin dans la zone maritime du large (de même qu'aux Gambier, toutes proches de Mururoa, une station surveille la non-contamination de l'atmosphère); ne trouvant rien, le Marara a étendu son activité à la recherche océanographique et halieutique. Nous aurons le plaisir d'être invités par le commandant à déjeuner et à visiter les installations techniques; nous quittons le bord avec du saucisson, du pain, du vin...; c'est la fête sur rade pour les gens des yachts!

Le paysage de Fatu-Hiva est grandiose, fait de hauts massifs très boisés, couverts de la luxuriante végétation tropicale (avec beaucoup de bois précieux), coupés d'étroites vallées. Une fois nous décidons avec Eclipse d'aller à pied jusqu'à Omoa (300 habitants) -l'autre village de l'île. A vol d'oiseau il n'y a guère plus de cinq kilomètres; mais par la piste sinueuse qui escalade et dévale les flancs escarpés des massifs cela fait 18km! Au bout d'une heure de marche nous sommes toujours au niveau de Hanavave, ayant simplement monté sur le flanc de la vallée qui domine le village; nous mettrons cinq heures pour arriver, assoiffés et affamés, trouvant heureusement une table d'hôte à Omoa. En affrétant une pirogue locale nous effectuerons le retour en trente minutes! Cela nous donnera l'occasion d'apprécier le savoir-faire des piroguiers Marquisiens; nous sommes entassés dans une étroite pirogue à balancier, embusquée dans l'estuaire d'une petite rivière, et nous regardons avec incrédulité les énormes rouleaux de mer qui déferlent devant nous; le passage paraît

tout à fait impossible; brusquement les piroguiers poussent vigoureusement l'embarcation, mettent le moteur hors-bord plein pot, et foncent dans l'écume refluyente du dernier rouleau, et -miracle! rien ne déferle au moment précis où nous passons; une dizaine de secondes plus tard le roulement infernal du ressac balaie à nouveau la plage. Nos piroguiers font preuve d'autant d'aisance et de maîtrise à l'arrivée dans le ressac d'Hanavave; une fois sur la plage les deux Marquisiens soulèvent la pirogue et la transportent à l'intérieur sans effort apparent (avec le moteur cela doit bien peser 200 kilos!).

Dans l'ensemble les Marquisiens sont taillés en athlètes; hauts, larges, musculeux, ils mènent une existence très physique: pêche en mer, chasse à terre (chèvres et cochons), avec des meutes de petits chiens à l'aspect famélique mais très réputés pour l'efficacité de leur dressage (il arrive qu'une bête soit forcée et tuée par les seuls chiens), ramassage du coprah des cocoteraies qui s'étagent sur les flancs des petites vallées, où l'on va en pirogue ou avec ces robustes petits chevaux Marquisiens que l'on voit un peu partout, coupe du bois précieux nécessaire aux fabrications artisanales (miro, tou, banyan...).

Ce sont de robustes gaillards et le capitaine commandant le SMA (service militaire adapté) nous racontait les difficultés qu'éprouvait l'encadrement avec les recrues; faire une marche de 40km dans les brousses escarpées des massifs Marquisiens avec 30 kilos sur le dos, sous un soleil de plomb, n'est qu'une promenade pour les jeunes Marquisiens, et les sous-officiers "popaa" (métropolitains) doivent serrer les dents pour ne pas être largués! Le service militaire est très populaire ici; les jeunes y trouvent la vie physique qui leur plaît, les armes qu'ils adorent manipuler, des exercices qui leur procurent des déplacements d'île en île... Au siècle dernier ce furent de rudes guerriers; en certains endroits (Omoa, Vaitahu...) des plaques commémorent les marins et marsouins Français morts au combat -chaque fois au moins une dizaine, ce qui en dit long sur l'âpreté des rencontres.

Le Samedi 8 Septembre, après onze jours de séjour, nous décidons de nous arracher aux charmes d'Hanavave; nous avons fait le plein d'objets artisanaux: un joli ukulele fabriqué par Serge, le mari de Catherine (la fille de notre famille adoptive), un splendide "tiki" (Dieu tutélaire des Maoris), qui veillera efficacement sur L'Aventure jusqu'à notre retour, un grand plat à fruits sculpté en tou, quantités de tapas... Nos amis nous ont couverts de fruits de toutes sortes: trois régimes de bananes, des papayes, des pamplemousses, des oranges, des citrons...

Nous subissons quelques contrariétés au moment du départ. L'attache du bas hauban bâbord sur la cadène est fissurée; avec l'aide de William, d'Eclipse, nous la remplaçons par une solide manille de 12. Ensuite c'est le démarreur qui ne fonctionne plus; le boîtier de commande moteur est encastré dans le coffre cockpit bâbord, fort peu étanche, et la corrosion a rongé le contact (sur tous les bateaux "de voyage", ce boîtier est à l'abri des intempéries); Etienne, de "Pee Wit", nous vient en aide et après force démontage et grattage le démarreur accepte de fonctionner à nouveau; nous commandons par téléphone une pièce neuve à VolvoùPapeete, livrable à Nuku-Hiva, notre prochaine escale.

Finalement, nous appareillons direction Taioae, ville principale de Nuku-Hiva et centre administratif des Marquises, environ 120 milles au Nord-Ouest. Avec un bon vent de large la traversée est rapide et nous arrivons après une vingtaine d'heures devant la vaste baie de Taioae, où nous mouillons embossés Nord-Sud, à l'imitation des autres yachts; en effet en mouillage normal sur une seule ancre l'évitage serait face au vent d'Est, ce qui nous exposerait au roulis de la houle qui entre par la passe Sud. Nous retrouvons avec grand plaisir des anciens des Gambier, Cyprae et Jabadao.

## 5.2. Nuku-Hiva.

A bord de Jabadao, Georges et Christine sont toujours aussi chaleureux; sur Cyprae Jean-Louis est seul, un peu désabusé; son fidèle second, Olivier, abandonné par sa copine Fabienne, est reparti brusquement pour la France, et sa compagne Isabelle est en vacances aux USA. Ensemble, nous passerons d'excellents moments; ce sera de somptueux repas que permet l'excellent approvisionnement de l'île -nous apprécierons particulièrement le "steak gros sel" à la façon Jean-Louis, sans oublier les desserts gourmands de Christine; sur Cyprae, le plus confortable des trois bateaux, ce seront de très belles soirées vidéo et des parties acharnées de triviales poursuites et de "pictionnary"; à terre, nous ferons une très belle sortie en 4X4, à travers d'in vraisemblables pistes boueuses, et nous aurons une vue en profondeur du relief Marquisien, avec parfois des aspects inattendus, comme ce plateau de Tovii, plus semblable aux chaumes du massif central avec ses forêts de conifères et ses troupeaux de bovins qu'à une île tropicale.

Nuku-Hiva dispose de bonnes communications aériennes et maritimes avec Tahiti; aussi le courrier est-il plus rapide et les magasins bien mieux achalandés qu'aux Gambier. Nous profitons de ces facilités pour nous faire livrer de Tahiti une annexe supplémentaire, un superbe Zodiac S1 de 3m10 de long, beaucoup plus confortable et plus stable que notre petite AX2, supportant mieux notre moteur Yamaha 4CV; nous faisons cet achat en prévision des randonnées dans les lagons des Tuamotu, l'expérience des Gambier ayant démontré l'insuffisance de l'AX2 (bien adapté par ailleurs aux liaisons courte distance par sa légèreté et sa facilité de montage).

A Nuku-Hiva se produit un événement considérable: Jean-Louis, de Cypraë, et Georges, de Jabadao, réussissent à faire fonctionner correctement notre régulateur d'allure! Au cours d'une sortie au large, l'oeil de marin exercé de Jean-Louis a vite cerné les problèmes: poussée insuffisante de la girouette pour donner son incidence à la pale immergée, phénomène aggravé par le mauvais renvoi des poulies montées sur le bâti fourni par le constructeur. Georges, fin charpentier, réalise le jour même les corrections nécessaires: augmentation de la compensation de l'immergé et meilleur renvoi des poulies par un montage provisoire de bouts de bois. Au cours d'une deuxième sortie le lendemain -ô miracle! le régulateur fonctionne correctement à toutes les allures. Il ne restera plus qu'à transformer ces bricolages en montage définitif lors de l'escale de Papeete (en fait, en dépit d'incontestables progrès, le fonctionnement du régulateur restera très aléatoire!).

Après onze jours de dolce vita à Taioae nous décidons de partir et d'aller reconnaître les autres îles de l'archipel. Nous appareillons le Jeudi 20 Septembre pour Ua Pou, à quelques 25 milles, vite couverts par bonne brise de Sud-Est, au près, sous régulateur d'allure, bien entendu!

## 5.3. Ua Pou.

Ua Pou, avec 2.000 habitants sur 120 km<sup>2</sup>, est la plus peuplée des îles Marquisiennes; c'est aussi la plus impressionnante, avec ses "dykes", aiguilles rocheuses, qui s'élèvent à plus de 1.200 mètres, le plus souvent dans un panache de nuages, au milieu de massifs très déchiquetés. Le mouillage de Hakahau sur la côte Est (au vent), bien que protégé par un brise-lame, est très inconfortable. Nous mouillons d'abord derrière le brise-lame, puis, constatant que nous chassons, nous allons au fond de l'anse, tout près de la plage, bien roulés par la houle qui pénètre dans la port.

Un petit tour "en ville" nous fait découvrir une cité très coquette, genre méditerranéen. L'église est fort belle, dans le style contemporain des Marquises: pierre de taille et bois tropicaux massifs superbement sculptés, avec de longs toits de bardeaux dégageant de vastes ouvertures d'aération dans la hauteur. La chaire est magnifique et très originale; elle est construite sur une énorme souche dont on voit les racines s'enfoncer dans le sol, sculptée en forme de filets garnis de poissons.

Malheureusement le bord de mer est infesté de nonos, ces horribles moucheron qui mordent et laissent des cicatrices urticantes qui provoquent des démangeaisons épouvantables; la peau fine et lisse de Geneviève est particulièrement appréciée et elle ne trouvera de soulagement qu'en absorbant une bonne dose de comprimés de polaramine. Ces attaques sauvages nous font fuir, en dépit de la beauté des paysages.

Nous appareillons le lendemain Vendredi 21 Septembre. Partis en début d'après-midi, nous faisons un tour de l'île, très spectaculaire, et le soir nous mettons le cap sur Tahuata.

## **5.4. Tahuata**

L'île est proche -60 nautiques, mais le vent et la mer sont contre nous, et il nous faudra une journée de navigation au près très pénible pour arriver en baie de Hanamoenoa, côte Ouest de Tahuata. C'est un décor de rêve: longue plage de sable blanc, rare aux Marquises, suivie d'une vaste cocoteraie, le tout enserré dans un massif en pente douce dont les extrémités pénètrent suffisamment au large pour délimiter un plan d'eau bien abrité, sans ce roulis inconfortable si commun par ici. Malheureusement la plage est massivement défendue par les nonos, et la protection "Off" ou "Mono" est de rigueur.

Sur rade nous retrouvons Eclipse qui se prépare à partir pour Hiva Hoa; brève rencontre et échange d'informations. Bravant l'inévitable ressac des plages Marquisiennes et les féroces nonos nous allons faire un tour à terre. Nous y rencontrons le propriétaire des lieux, Fata, le maître de prière de Vaitahu (principale bourgade de l'île), accompagné de son fils adoptif Eloi; ils sont venus récolter le coprah. Fata est un bel homme d'âge m-r, à la chevelure argentée, d'une extrême gentillesse; il nous invite à partager son dîner -poisson cru et ragoût de poulet-spaghetti; il met à notre disposition les produits de son terrain: noix de coco, papayes, et citrons verts. A sa demande nous nous inscrivons sur son livre d'or où sont enregistrés tous les bateaux de passage; avant notre départ, il nous fait promettre de revenir à Tahuata, après Hiva Hoa, et d'aller déjeuner dans sa maison de Vaitahu, dans la baie voisine.

Nous passons une journée reposante dans cette magnifique baie, seuls sur rade. Puis nous appareillons pour Atuona, capitale de l'île de Hiva Hoa, où nous arrivons après une petite navigation au moteur de deux heures dans le canal du Bordelais, qui sépare les deux îles.

## 5.5. Hiva Hoa.

Embossés dans le petit port d'Atuona, très encombré, nous sommes livrés au roulis infernal de la plupart des mouillages marquisiens. Nous resterons cinq jours en ces lieux, qui furent les dernières résidences de Paul Gaughin et de Jacques Brel. Nous ne manquons pas d'aller faire un pèlerinage au petit cimetière couvert de frangipaniers et de fleurs sauvages, tout en haut d'une colline où la vue sur la côte Sud de l'île est admirable; sur ces lieux nous composons un montage audiovisuel avec le caméscope et une chanson de Brel sur radio-cassette, "le dernier repas" (...Je veux que l'on m'emmène en haut de ma colline, voir le soir qui chemine...); malheureusement la caméscope a quelques défaillances, après une année de bons services (sans doute l'air marin).

La petite ville d'Atuona, enfouie dans la verdure, ne manque pas de charmes. Deux petits restaurants, à chaque extrémité de la ville, nous permettent de déguster des repas fort convenables à prix honnête. La population locale est très accueillante, et il y aurait de fort belles promenades à faire, notamment au Nord de l'île, pour voir les grands tikis de pierre à Puamau... mais le temps passe!

Le Samedi 29 Septembre nous appareillons pour Vaitahu, afin d'honorer l'invitation à déjeuner de Fata faite lors de notre premier passage. Nous repassons le canal du Bordelais, à la voile et au portant, et nous mouillons deux heures plus tard devant Vaitahu.

Le débarquement sur le petit quai glissant du port est plutôt scabreux! Pas le moindre point d'appui pour se tenir alors que le ressac donne à notre annexe des mouvements d'ascenseur de près de deux mètres. Les Marquisiens s'étonnent de notre embarras; pour eux c'est un jeu facile et amusant, et ils ne souhaitent nullement perfectionner leur embarcadère.

Fata est ravi de nous retrouver; nous faisons connaissance des membres présents de la famille -la mère et l'une des filles. Un excellent dîner nous attend, dont un fort bon ragoût de chèvre, cuit par Fata, et arrosé d'une bouteille de Bordeaux, délicate attention et chose rare en Polynésie, où l'on est peu connaisseur en vins (par ailleurs fort chers!).

Le Dimanche nous assistons à la messe et communions des mains de Fata -le maître de prière; l'église, dans le plus pur style marquisien, est fort belle; c'est l'orgueil de Fata qui prétend que c'est la plus belle des Marquises, et peut-être même, pense-t-il, de la Polynésie!

Nous voulons partir le jour même, en dépit des efforts de nos hôtes pour nous faire prolonger le séjour. Bien entendu, en partant, nous sommes couverts de ravitaillement: poisson séché, quartier de chevreau congelé, fruits (pastèques, oranges, citrons...), et même deux baguettes sorties du congélateur. La femme de Fata nous offre un flacon de mono< de sa fabrication; elle demande timidement si nous n'avons pas un peu de parfum; nous n'en avons pas, et nous promettons d'en envoyer dès l'arrivée à Tahiti (promesse tenue).

Avant le départ nous faisons le plein de l'excellente eau de source de Tahuata, sachant que le ravitaillement en eau risque d'être plus difficile dans les îles des Tuamotus.

Enfin le Dimanche 30 Septembre vers midi, nous appareillons et quittons ces îles des Marquises, où l'accueil est si chaleureux, et mettons le cap sur les Tuamotus, à 500 milles de là.

## 5.6. Des Marquises aux Tuamotu

Les deux premiers jours nous filons bon train, largue bâbord amure, abattant 125 milles par jour; puis le vent tombe et la progression vers le Sud ralentit. Une nuit Geneviève, pendant son quart, aperçoit loin derrière les feux d'un bateau en rapprochement; pensant disposer d'un bon répit avant que ce bateau ne soit près de nous elle s'allonge un moment dans le carré; mais brusquement une lumière aveuglante balaie le pont et le cockpit de L'Aventure: le bateau est à moins d'une encablure plein arrière, projecteurs braqués sur nous... Geneviève appelle Pierre à la rescousse, inquiète; contact pris en VHF, nous apprenons qu'il s'agit de l'escorteur "Lieutenant de Vaisseau Lavallée", en patrouille de surveillance maritime, qui s'enquiert de notre identité (son nom suscite un moment de confusion -nous croyons qu'il s'agit de l'officier de quart!).

A la matinée du troisième jour, nous arrivons en vue de Manihi, notre premier atoll des Tuamotu.

## 6. LES TUAMOTU

### 6.1. Manihi.

La vue d'un atoll n'a rien d'évident! A deux nautiques de la côte (vite parcourues par bon vent) on commence seulement à bien distinguer le sommet des cocotiers; on voit -et on entend- les brisants du récif vers un demi nautique (mais ils sont souvent à plus d'un nautique des cocotiers), et il paraît que de nuit, ou par mauvaise visibilité, on entend avant de voir; la meilleure visibilité est celle du radar: trois à quatre nautiques. Avec plus d'expérience nous arriverons à mieux pressentir la proximité d'un atoll: nuages, oiseaux, état de la mer... Pendant notre passage dans les Tuamotu (environ un mois et demi) deux voiliers se perdront sur les récifs. Le premier venait juste de découvrir les récifs après avoir veillé toute la nuit; tout content il règle ses voiles et descend se préparer des oeufs au plat; à peine avait-il avalé la première bouchée que son bateau était échoué pour le compte! Le second, naviguant de nuit, descend quelques minutes dans le carré -le temps qu'il fallait pour s'échouer sur le platier qu'il n'avait pas vu venir.

Ce n'est pas en vain que les îles Tuamotu ont été appelées l'archipel dangereux. En ce qui nous concerne satnav et radar nous facilitent énormément la navigation; le satnav associé à l'estime électronique nous permet un positionnement à un ou deux nautiques près (mais il faut quand même se méfier, car il paraît que les atolls ne sont pas toujours exactement positionnés sur les cartes -il y aurait des écarts pouvant atteindre plus d'un nautique); le radar détecte les atolls à quatre nautiques, donnant un temps de réaction largement suffisant.

Nous avons néanmoins notre lot de misères!

Peu avant l'arrivée dans la passe la commande monobloc du moteur tombe en panne, rongée par la corrosion, comme nous le découvrirons peu après. Les manoeuvres doivent se faire directement sur l'inverseur, avec une pince; pas commode à deux, alors que l'un tient la barre et que l'autre devrait veiller devant l'étrave pour éviter les coraux. Nous nous présentons malgré tout devant la passe, et nous tournons en rond un bon moment avant d'oser pénétrer, contemplant avec appréhension le courant tumultueux qui en sort, tel un torrent de montagne. Nous n'avons pas la carte de détail (c'est une grave erreur, mais il faudrait tellement de cartes!); nous finissons par nous risquer plein moteur, pour étaler le courant, en suivant les indications des Instructions Nautiques; hélas! le cap indiqué au 035 n'est valable que pour aller au quai, au milieu de la passe; au delà il faut obliquer de 30 degrés à gauche (mais les IN n'en parlent pas!) et plonger dans le "V" du courant (mais nous ne le saurons qu'après!). L'eau qui court est très claire et il est très difficile d'estimer la profondeur des fonds; brusquement nous talonnons de la quille sur un banc de corail; horreur! le bateau s'immobilise un instant, qui se mesure non en secondes mais en intensité; impossible de débrayer et de faire marche arrière; pas de panique, mais frissons intenses! nous jetons l'ancre pour éviter de dériver sur le platier tout proche et Pierre bondit dans le compartiment moteur pour débrayer à la pince. Miracle ! Le courant nous repousse et nous flottons à nouveau; l'ancre est prestement relevée et le seuil de la passe franchi (deux mètres juste au milieu, pour 1,65 mètre de tirant d'eau). Ouf ! Nous respirons...

Nous gagnons le mouillage des yachts sans autre problème, dans le lagon, face à l't Ka'na Village.

Deux bateaux y sont ancrés : Virgo est un rorqual coque plastique armé par Patrick, Jocelyne, et

leur fils Emmanuel (9 ans) dit Manu, tous nés un mois de septembre - d'où le nom du bateau; Micromégas est un ketch acier construction amateur, avec Freddo, Cathy, et leur bambin Titou (2 ans). Ils viennent tous deux des Antilles, où ils ont amassé une cagnote suffisante pour poursuivre le voyage. Sur Virgo on est très "clean", et on ne manque jamais de déguster un pot au soleil couchant sur le bar-terrasse de l'hôtel, à l'Anglaise. Sur Micromegas c'est la bohème; on se nourrit exclusivement des ressources locales: ici poisson et noix de coco; Fred est voilier et nous lui commandons une modification de notre taud pour être mieux protégés du soleil tropical et pouvoir recueillir l'eau de pluie.

Nous développons des relations amicales avec Virgo -et qui se renforceront encore par la suite; l'océan est un milieu propice au développement de l'amitié. Nous sillonnons le lagon avec leur zodiac, mieux motorisé que le nôtre (10 cv au lieu de 4); nous les dépannons au plan financier en francs pacifique, dont ils sont démunis, grâce au passage de notre ami Jean-Claude, le banquier ambulancier de la Socredo, rencontré aux Gambier (nous avons alors ouvert un compte sur cette banque).

Manihi sera pour nous un enchantement : découverte des eaux turquoise du lagon, traversée de la passe en apnée lors du courant entrant (quand l'eau est claire), bouquets de coraux où pullulent les poissons multicolores... Ce sera aussi les premières émotions lors des rencontres avec les requins, des "pointes noires", qui s'avèreront inoffensifs, la recherche des coquillages, notamment dans la grande famille des porcelaines, et les oursins "crayons", aux longs doigts violets, sur les immenses platiers découvrant à marée basse; dans les rouleaux qui se brisent on voit évoluer toutes sortes de poissons, et même de petits requins. Au fusil sous-marin nous ferons de belles prises de mérus marbrés et de perroquets à bosse, poissons qui ne sont pas atteints par la ciguatera, du moins en ces lieux. Nous ferons une plongée en bouteille à l'extérieur de la passe, sur le tombant du récif, très riche en vie animale, surveillés par un Tahitien armé d'un loup para -fusil anti-requin; en outre Geneviève, seule avec un moniteur, fera dans le lagon une plongée de nuit; la vision, restreinte au champ des lampes torches étanches, est très différente de celle du jour: les coquillages (cônes, térébres...) se promènent, tandis que les poissons dorment tranquillement dans leurs trous, ou, comme le napoléon, dans une bulle qu'il a secrété, sans s'occuper des voyeurs.

Patrick et Jocelyne nous apprennent à utiliser les produits locaux; on abat un jeune cocotier pour en récolter le coeur, qui fera une salade délicieuse; on attrape des crabes de sable en les immobilisant avec une branche pour confectionner de succulents crabes farcis; on pêche des poulpes que Jocelyne cuisinera en "chatrou" Antillais.

Contrairement à ce que nous pensions, la vie dans l'atoll n'est pas du tout austère; l'hôtel voisin, outre l'agrément des cocktails vespéraux dégustés dans la splendeur du soleil couchant, nous procure eau douce et glace, qui sont des éléments de confort fort appréciables. L'hôtel est dirigé par un jeune couple venu de la Guadeloupe en bateau, après avoir survécu de justesse au fameux cyclone Hugo. Le 13 Octobre, nous invitons tous les bateaux sur rade -Virgo, Micromegas, Totoche et Dulcinéa, à fêter autour d'un petit cocktail commandé à l'hôtel notre première année de navigation; ambiance chaleureuse et sympathique!

Nous n'aurons guère de contacts avec la population locale, car le village, où nous allons occasionnellement avec le zodiac chercher du pain et quelques vivres, est loin du mouillage.

Mais la vie sur rade n'est pas toujours de tout repos; au gré des vents et des courants le bateau tourne autour de l'ancre et enroule la chaîne sur les pâtés de coraux, raccourcissant ainsi peu à peu le mouillage qui perd son élasticité; lorsque le clapot se lève avec le vent qui souffle du fond du lagon, les rappels sont brutaux et l'amortisseur casse; le malheureux support de guindeau, mal monté à Toulon, n'y résiste pas et vole en éclats! Patrick, de Virgo, qui a déjà réparé notre

commande de moteur monobloc avec la pièce livrée en express par Kirie (non sans quelques problèmes avec la douane tahitienne !), vient nous prêter main forte pour effectuer une réparation de fortune, qui ne résistera pas au relevage de l'ancre lors de l'appareillage ! Il faudra attendre Papeete et les experts de la DCAN pour réparer.

Malgré la défaillance du guindeau nous décidons d'aller de conserve avec Virgo et d'explorer le petit atoll d'Ahé, à quelques nautiques de Manihi. Le 18 Octobre, après 14 jours d'escale, nous appareillons, relevant l'ancre à la main (nous n'avons que de la chaîne de 8), avec l'aide efficace de Fred, qui désentortille la chaîne en apnée. La passe, maintenant bien repérée, est franchie sans encombre, et les vingt nautiques qui nous séparent d'Ahé sont couverts par une paisible navigation de quelques heures.

## **6.2. Ahé.**

En arrivant devant la passe nous croisons Cypraë, qui part sur Tahiti; la passe, profonde, est franchie sans difficultés, et nous parcourons cinq nautiques dans le lagon pour aller mouiller devant le village, dans une petite anse très bien abritée par une ceinture de récifs.

C'est sur cet atoll que Moitessier vécut trois ans, essayant sans grand succès de convertir les Paumutus à de nouvelles méthodes de cultures. Le Dimanche nous participons à la messe dans la minuscule église du village, pleine à craquer avec les 18 personnes qui constituent la population catholique de l'île; la centaine d'habitants se répartit en catholiques, protestants, mormons, sanitos...

Nous retrouvons les belles eaux turquoise des lagons, les platiers somptueux côté Océan, les dégustations de fruits de mer -bénéitiers, trocas, turbos et surtout les oursins, cuits en délicieuses fricassées par Patrick. Nous ne resterons cependant que 5 jours, car nous devons être à Tahiti avant le 11 Novembre, et auparavant nous voudrions bien voir Rangiroa.

Le 23 Octobre nous quittons Ahé, relevant l'ancre à la main sans trop de mal, par 6 mètres de fond.

## **6.3. Rangiroa.**

Après une petite navigation nocturne de conserve avec Virgo nous arrivons le 24 octobre au matin devant la large passe de Tiputa, l'une des deux passes conduisant au lagon de Rangiroa, que nous franchissons facilement, et nous allons mouiller devant l'hôtel Kia Ora.

Le lagon de Rangiroa est immense -environ 80km par 30; c'est une petite mer intérieure. Nous profiterons largement de ses beautés. Une excursion avec les vedettes de l'hôtel nous fera découvrir le "lagon bleu", très joli petit lagon incrusté dans le grand, riche en faune maritime et en oiseaux. Le repas des requins sera le clou de cette sortie; en apnée nous voyons, à quelques mètres de nous, notre guide appeler les requins à cris stridents; ils accourent en grand nombre, au moins une vingtaine de squales, des pointes noires de un à deux mètres qui se mettent à tourner en rond autour

de lui; il tient un poisson à la main, hors de l'eau, renouvelé par un aide, et le met dans la gueule d'un requin, en retirant prestement sa main, recouverte d'un gant épais; lorsque les requins approchent de trop près il les repousse à coup de poing (et il nous a fortement recommandé d'en faire autant). Nous sommes une dizaine de spectateurs à regarder; Geneviève se trouve à l'extrémité du groupe, frôlée par ces animaux patibulaires qui prennent leur rotation à sa hauteur, et elle doit les repousser en permanence; elle cauchemardera toute la nuit, repoussant des requins imaginaires à coups de poing, qui en fait atterrissent sur Pierre!

Nous nous promenons en vélo sur l'unique route de l'atoll, qui relie les deux passes d'Avatoru et de Tiputa sur une dizaine de kilomètres; la plus grande partie de la population (et de l'activité) de l'île s'y trouve concentrée; toutefois, comme partout dans les Tuamotu, le bateau à moteur hors-bord reste le principal moyen de déplacement.

A Tiputa, nous visitons avec beaucoup d'intérêt le LDG -Laboratoire De Géophysique; ce laboratoire centralise et traite toutes les données sismiques et géophysiques du Pacifique, en liaison avec d'autres laboratoires étrangers; nous apprenons ainsi que la plaque tectonique qui supporte la Polynésie se déplace de 11 cm par an en direction du Japon, tout en s'enfonçant de un centimètre par an sous le niveau de la mer -d'où la lente création des atolls coralliens.

Le temps passe inexorablement, et il faut songer à rallier Papeete. Nous fixons le départ au 3 novembre, après avoir superbement fêté l'anniversaire de Geneviève lors d'un tamaara de l'hôtel: plats cuits au four tahitien, poisson cru au lait de coco, cochon grillé... A cette occasion, nous avons invité nos amis de Virgo Patrick, Jocelyne et Emmanuel.

#### **6.4. De Rangiroa à Tahiti.**

Nous appareillons le Samedi 3 novembre vers midi, à l'étable du courant de la passe de Tiputa, qui peut dépasser dix nœuds; grace aux Instructions Nautiques nous avons maintenant bien en mains le calcul des périodes favorables au franchissement des passes. Naviguant entre les atolls de Rangiroa et de Tikehau, distants de quelques nautiques, nous sommes impressionnés par le manque de visibilité des récifs, même bordés de cocotiers. Les débris d'un voilier, planté sur le platier, nous rappellent les dangers de la navigation dans ces parages.

Nous passons la nuit au large de Makatea, l'île aux phosphates, dont l'exploitation est aujourd'hui abandonnée. Poussés par un bon vent de largue nous arrivons dans la nuit en vue de Tahiti, dont les lueurs se voient de très loin. Nous réduisons la toile pour diminuer l'allure, finissant à sec de toile, afin d'attendre le jour pour franchir la passe du récif conduisant au port de Papeete, ce 6 novembre 1990, après avoir parcouru 169 nautiques depuis Rangiroa.

Avant notre départ nous avons pris rendez-vous avec la DCAN, pour les gros travaux à effectuer, principalement la réparation du support de guindeau. Nous appelons la Direction du Port par VHF en franchissant la passe et une vedette vient nous guider au poste d'amarrage adéquat.

## **7. SEJOUR DANS L'ARCHIPEL DE LA SOCIETE.**

### **7.1. A Tahiti.**

Après les eaux turquoise des lagons, le sable blond des plages désertes, et l'ombre des cocotiers, c'est un changement de décor brutal. Nous voilà dans les eaux glauques de l'Arsenal, dans un environnement de ferraille et de béton surchauffé par un soleil impitoyable.

Du moins avons-nous la consolation de voir les travaux avancer rapidement; après accord sur le devis de réparation avec l'ingénieur responsable, un support de guindeau en aluminium tout à fait incassable est confectionné et mis en place; le bricolage de bouts de bois sur le régulateur fait par Georges et Jean-Louis à Nuku-Hiva est remplacé par de solides pièces d'inox; le boîtier de commande moteur remis en place à Manihi par Patrick avec des moyens de fortune est refait à neuf etc...

Au lendemain de notre arrivée nous téléphonons à notre ami Jean-Claude Putoa, le banquier rencontré aux îles Gambier et à Manihi, pour lui signaler notre arrivée à Tahiti, comme il nous l'avait demandé; dans la demi-heure qui suit Jean-Claude arrive et met à notre disposition une petite Peugeot 104, qui nous rendra d'incalculables services; sans être une très grande ville, Papeete est très étalée.

En même temps que nous remettons le bateau en état, nous procédons à une visite médicale générale de l'équipage à l'hôpital militaire Jean Prince. Pierre souffre d'un genou défaillant qui l'handicape dans la marche: une infiltration le remet en ordre; Geneviève se fait arracher (d'un coup) 4 dents de sagesse qui commencent à développer de l'infection; il lui faudra dix jours pour s'en remettre!

Le temps passe vite et nous arrivons au 11 novembre, date d'importance pour Pierre. En effet à l'arrivée aux îles Gambier, un courrier l'informait de sa promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur; cela nécessite, pour être effectif, une remise au cours d'une cérémonie officielle, comme celle du 11 novembre.

L'Amiral François Quérat, Commandant supérieur des Forces Françaises du Pacifique, nouvellement arrivé, accepte d'être le parrain de Pierre et de procéder à la remise des insignes. Mais un problème trivial se pose immédiatement: comment trouver la tenue n°1 de rigueur pour une telle cérémonie? Cela sera résolu grâce à la gentillesse des officiers du coin; l'amiral, d'une corpulence voisine, prête veste, pantalon et casquette; le Capitaine de Vaisseau Leize, Commandant la Marine à Papeete, prête le sabre et les insignes de grade; le Commandant de l'avis Balny donne une chemise blanche... Quand arrive ce 11 novembre 1990, il ne manque pas un bouton de guêtre !

Avec une ancienneté imbattable en âge et en grade de décoration, Pierre prend la tête de la douzaine de récipiendaires appelés à recevoir diverses médailles: légion d'honneur, médaille militaire, mérite national... Dans le tas se trouve le sympathique Médecin Principal qui s'est occupé de nous. Ce fut une fort belle cérémonie, présidée par le Haut Commissaire de la République, Monsieur Monpezat, et qui se terminera par un défilé de bonne tenue, notamment avec les jeunes du

RIMAP, le régiment d'infanterie de marine du Pacifique. Détail émouvant, une vieille dame dont le père fut tué en 14-18 viendra remettre à Pierre une couronne de tiare, réalisant ainsi une double décoration: rosette rouge de la légion d'honneur et couronne de tiare blanche de Tahiti. Puis un pot fut servi dans les jardins de la résidence du Haut Commissaire, permettant de retrouver quelques uns des commandants de bateau vus aux îles Gambier et aux Marquises.



*Officier de la Légion d'honneur*

Dans la semaine qui suit, nous abandonnons l'Arsenal pour aller nous amarrer au quai Pomaré, en plein centre ville, au pied de la "clé à molette", le monument dédié au général de Gaulle et au bataillon du Pacifique, qui participa glorieusement à la 2ème guerre mondiale, ce monument étant ainsi surnommé à cause de sa forme suggestive.

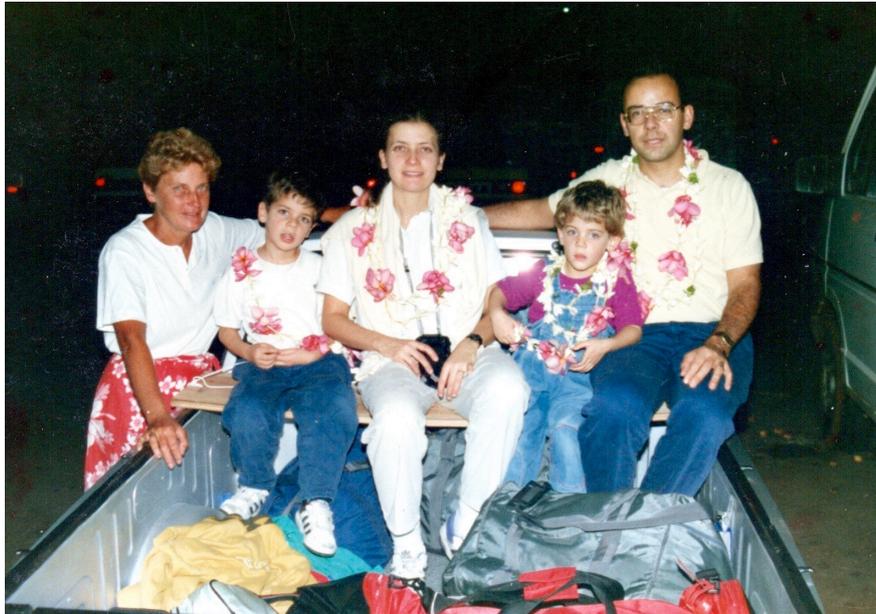
Le mercredi 28 novembre, nous appareillons pour une petite croisière dans l'archipel des îles de la Société; nous embarquons un équipier, Jean-Paul Longchamp, arrivé ici en bateau il y a quelques années, et heureux de naviguer à nouveau pour quelques jours; nous l'avions connu à Rangiroa à bord de Virgo, où Jean-Paul et son épouse Claudie étaient venus passer quelques jours de vacances.

Pendant douze jours nous profitons des connaissances de Jean-Paul pour faire la découverte des îles sous le vent: Mooréa, Huahine, Raïatea, Tahaa et Bora-Bora. Nous préparons ainsi les vacances que notre fille Catherine et les siens passeront avec nous à Noël de façon à pouvoir croiser en ces lieux sans tâtonnements. En particulier à Raiatea, Jean-Paul nous fait rencontrer Bruno, directeur technique de la société de location de bateaux Moorings, qui renseignera nos cartes fort utilement pour nous indiquer les mouillages, points de ravitaillement, trous à cyclone...

Le 10 décembre, nous sommes de retour au quai Pomaré, à la clé à molette.

## 7.2. Croisière en famille

Lundi 17 décembre, à 2h30 du matin, nous accueillons à l'aéroport de Papeete-Faaa notre fille Catherine, son mari Willy et deux de ses enfants, Emmanuel et Florence, tous un peu engourdis après 20 heures de vol et une escale spartiate à San Francisco. Nous leur remettons les traditionnels colliers de fleurs en signe de bienvenue et les conduisons prendre un repos réparateur dans une chambre du mess officier.



*Arrivée de Catherine et de sa famille*

Quelques journées sont consacrées à la découverte de Tahiti; tour de l'île avec le pick-up obligamment prêté par Jean-Claude, marché de Papeete, lagonarium... Puis nous appareillons le jeudi 20 décembre pour les îles sous le vent.

Après un arrêt à Moorea, nous faisons une escale à Huahine, côte Est, derrière le motu Mohora; nous y fêtons les 32 ans de Catherine, avec un cadeau typiquement polynésien, préparé de longue date par Geneviève: parure de nacre montée en collier, confectionnée aux îles Gambier, avec une demi perle noire au milieu (appelée "chicot" aux Gambier et "mabé" aux Tuamotu); nous y avons joint le célèbre livre de Victor Segalen, les "Immémoriaux". Nous quittons Huahine le lendemain et allons nous amarrer sur un corps mort de Marina Iti, à l'île de Tahaa, à temps pour le réveillon du 24 décembre.

Philippe et Marie, ex-gens de bateau, sont les sympathiques tenanciers de Marina Iti; ils nous avaient promis pour ce réveillon un tamaara au four tahitien et des danses folkloriques; hélas! il n'y a pas assez de clients, et ce sera plus prosaïquement un repas autour d'une table, en compagnie de nos amis Longchamp et d'un autre couple popaa, en vacances par ici.

Cette même journée du 24 nous faisons en 4X4 une très agréable sortie avec le Vanilla Tour d'Alain Plantier, qui nous fera découvrir la riche flore tropicale de l'île, et en particulier, bien entendu, la culture de la vanille, spécialité de Tahaa, tout en nous conduisant par des pistes escarpées aux plus beaux points de vue de l'île.

Le 25 décembre, dans le bateau, petits et grands déposent leurs palmes au pied de branches d'axto; le père Noël ne se laisse pas dérouter par ce changement de décor et apportera à chacun les

traditionnels cadeaux.

Le 31 décembre au soir, nous mouillons devant l'hôtel Bora-Bora, magnifique réalisation constituée de bungalows sur pilotis avec toiture en niau (feuilles de palmiers tressées). L'eau est superbe, et les fonds sont très riches avec de grosses raies manta croisant sur les tombants, des poissons colorés tournant autour des coraux, et de belles térébres dans le sable. Catherine suit Geneviève dans l'exploration des fonds marins, Willy se consacre plutôt à la planche à voile, et les enfants barbotent autour du bateau dans l'eau tiède (27°).

Nous nous retrouvons le soir pour un sympathique repas de réveillon à bord, arrosant l'année nouvelle de notre dernière bouteille de champagne. Nous allons à terre assister au spectacle de danses tahitiennes offert par l'hôtel, mêlés à une joyeuse bande de touristes internationaux, bien pourvus en cotillons de toutes sortes qui feront la joie d'Emmanuel et de Florence. Grande embrassade à minuit, où nous ne manquons pas de déclarer:

"IA ORANA ITE MATAHITI API 91"  
(autrement dit "bonne nouvelle année 91").

Et nous voilà passés en 1991 !

Nous appareillons le 1er Janvier et faisons une halte du soir à Marina Iti, puis nous gagnons Huahine, toujours derrière Motu Mahora, pour offrir aux enfants une dernière cure de baignade, collecte de coquillages, planche à voile...

Nous sommes le samedi 5 janvier; le temps a passé vite! Nous quittons Huahine pour aller nous amarrer à la marina de Raïatea, près de Moorings, en vue du départ des enfants le 7. Nous faisons connaissance de la famille Waquet; Alain est le fils de Bernard Waquet, ancien commandant d'escadrille de Pierre dans l'aéronavale, et lui-même ancien commissaire de Marine, devenu Administrateur des îles sous le vent sous l'autorité du Haut Commissaire; son épouse Virginie est charmante, et nous rend toutes sortes de services, entre autres en nous prêtant sa mini-moke, ce qui nous permet de faire un agréable tour de l'île; c'était l'île sacrée des Maoris, où l'on trouvait les plus beaux marae et les prêtres les plus appréciés.

La dernière sortie se fait en zodiac, au très joli motu tapu, proche de la marina; c'est là que Catherine aura le frisson de la découverte de ses premiers requins -des pointes noires en principe inoffensifs, mais sait-on jamais ?

Le lundi 7 janvier au soir, c'est la fin des vacances polynésiennes des enfants; après remise des colliers de coquillages (les colliers de fleurs sont pour l'arrivée) ils embarquent à l'aéroport de Raiatea par le courrier d'Air Tahiti, pour l'aéroport de Papeete-Faaa, où un vol "Minerve" va les ramener vers la métropole.

Le bateau paraît soudain bien vide!

### 7.3. Retour à Tahiti.

Le 8 janvier, en remerciements de ses services, nous offrons à Virginie Waquet et à ses enfants une sortie dans le lagon de Raiatea, côte Est, jusqu'à la baie de Faoroa, où nous remontons en zodiac la pittoresque rivière qui se jette dans la baie.

Nous quittons Raiatea le 10 pour revenir sur Tahiti, avec une escale de nuit à Fare, côte Ouest de Huahine. Nous sommes à Papeete le 12, après une navigation exécration sous la pluie, les grains, au près dans des vents violents et une mer forte, baignant dans l'humidité suite à des entrées d'eau intempestives.

L'ambiance du quai Pomaré n'est pas très chaleureuse; nos voisins, incrustés là comme des arapèdes, nous voient aller et venir d'un oeil réprobateur, comme ces habitants de pavillons de banlieue qui seraient flanqués de voisins un peu "romano"! Nous sommes loin de l'ambiance fraternelle que nous connaissons depuis Panama; même Fred, de Micromégas, connu à Manihi, a bien changé; lui qui vivait de noix de coco et de poisson cru, vêtu d'un vague flottant, toujours gai et disponible, est maintenant devenu un "businessman" sérieux, bien habillé et bien rasé, partant tôt tous les matins d'un air affairé, l'attaché-case à la main...

En outre, sur ce quai mal aéré la chaleur est écrasante; la boîte de nuit d'en face, le Pitate, nous assourdit toutes les nuits. Finalement nous décidons d'émigrer et le 23 janvier nous gagnons le mouillage de la marina d'Arue, quelques kilomètres au Nord de Papeete, dans la baie de Matava; c'était le mouillage traditionnel des premiers voiliers, avant l'ouverture du port de Papeete.

Nous nous retrouvons à proximité de nos amis de Virgo; heureusement, eux n'ont pas changé et sont toujours aussi sympathiques et serviables. L'endroit est calme, bien aéré par la brise qui vient de la pointe Nord de Tahiti. Nous y menons une vie très active, en petite part pour effectuer les travaux d'entretien du bord, et en grande part en participant à diverses activités mondaines.

C'est ainsi que nous retrouvons avec plaisir notre amie Thessa Berthelot, venue voir sa fille Claire qui vient d'accoucher d'une petite Théa (prénom à consonance tahitienne inventé par les parents); le mari de Claire, Jean Soulié, est médecin VAT à l'hôpital civil de Mamao; ils habitent un adorable fare, où résida la fille de Marlon Brando pendant le tournage du film "les révoltés de la Bounty". Nous sommes reçus également par le Capitaine de Vaisseau Jean Jacques Leize, le sympathique Commandant de la Marine, et son épouse Annick, par l'Amiral Quérat et son épouse Marie-Thérèse, par un ancien camarade de promotion de Pierre, l'Amiral Thireault, qui a pris retraite ici après y avoir précédé Quérat. Nous découvrons François et Ghislaine Millithaler; lui est premier-maître électronicien à l'arsenal et fils d'un vieil ami militaire de notre beau-frère.

De temps en temps nous voyons de "vieux" amis de bateau; Jean-Louis et son amie Isabelle, de Cypraë, passent une semaine à bord, après un séjour en métropole durant les fêtes de Noël; ils regagneront ensuite par Air Tahiti leur goëlette mouillée aux Gambier, sous la surveillance de Georges et Christine, de Jabadao. Ces derniers, à leur tour, confie leur bateau à Cypraë pour faire un tour en métropole et passeront nous faire une visite à Tahiti. Christian et Sylvie, qui ont terminé le convoyage de Dulcinéa, viennent nous dire au-revoir; ils rentrent en France par avion, avec escales au passage, notamment en Nouvelle Zélande, où ils sont invités par Michel et Shelley, de Jolly Jumper. Et aussi William et Hélène, d'Eclipse, en transit vers Raiatea, Jean-François et Marie-Claude, de Brigantin, au travail pour remonter la cagnotte du bord...

Bien entendu nous voyons fréquemment nos vieux amis tahitiens Jean-Claude et Françoise, dont

nous faisons plus ample connaissance. C'est grâce à la voiture de Jean-Claude, ou celle de Françoise, que nous nous déplaçons dans Tahiti.

Le mois de février passe ainsi très vite. A cette période de l'année il est possible de subir un cyclone, ou une tempête tropicale (suivant que le vent souffle à plus ou moins de 64 nœuds); aussi avons-nous préparé un repli stratégique dans l'arsenal, sous l'aile de la Marine, en cas de besoin; fort heureusement rien de fâcheux ne se produit.

Fin février nous apprenons que nos amis Caminade, de Bergerac, souhaitent venir nous voir. Nous sommes ravis de cette visite, et, sachant qu'ils n'ont pas trop le pied marin, nous leur donnons rendez-vous dans les eaux calmes du grand lagon de Tahaa-Raiatea.

Nous appareillons le mercredi 27 février de Tahiti, pour ne plus y revenir, et allons mouiller le jour même à Moorea, dans la jolie baie d'Opunohu, en compagnie de Virgo. Le lendemain nous armons le zodiac et partons à la recherche de madame de Montluc, qui avait si gentiment décoré Pierre le 11 Novembre d'une couronne de tiare, et qui nous avait invités à lui rendre visite à Moorea. Elle est bien connue des habitants et, après avoir traversé la baie de Cook, nous finissons par localiser assez facilement son fare.

Bien qu'arrivant sans préavis, nous sommes reçus très chaleureusement par cette vieille dame de 85 ans, qui reçoit également ce jour là la visite de sa petite fille Mareva, styliste de mode à Papeete. Très alerte, cette "arii" (noblesse maori), veuve d'un popaa du Havre, nous captive par toutes les anecdotes qui émaillent son existence -une véritable fresque de la vie tahitienne depuis le début du siècle. Elle nous invite, avec sa petite fille, dans un petit restaurant voisin, où elle a table ouverte. Nous passons une merveilleuse journée en sa compagnie.

Nous quittons Moorea le 14 mars pour Bora-Bora, où nous arrivons après une traversée agrémentée du traditionnel ballet de dauphins près de la passe de Tahaa.

Nous évoluons six jours dans le merveilleux lagon de Bora Bora, surtout dans les eaux turquoise du côté Est. Longues baignades dans ce coin sud-est du lagon surnommé très justement "l'aquarium", sortie en zodiac jusqu'à l'hôtel Marara, pour assister à des démonstrations de port de pareos (ceux de Bora passent pour être les plus beaux).

Sur le motu, nous découvrons deux jeunes et pittoresques aventuriers; ils ont repris en gérance l'ancien village d'une secte (qui était spécialisée dans les OVNI) et essaient d'y développer sans grand succès une hôtellerie populaire -le "Robinson Village"; à leur incitation nous nous laissons aller à leur commander un dîner (ils ont besoin d'argent!); las! le morceau de résistance est une raie fraîchement pêchée et quasiment immangeable ("il faudrait que j'apprenne à préparer la raie", dira candidement notre jeune cuistot), accompagnée d'une salade de tomate au goût d'eau de javel et de maïs en boîte, le tout se terminant par de la papaye archi-mûre (heureusement nous avons apporté le vin et le pain). Nous découvrons par ailleurs une expérience agronomique intéressante: la culture de la vanille hors-terre, reliquat des activités de la secte repris par nos deux compères.

Le mercredi 20 mars, nous quittons Bora et revenons sur Tahaa-Raiatea. Le temps est très chaud; le thermomètre dépasse 33° dans la journée, et l'alizé rafraichissant fait défaut; nos malheureux métropolitains, pas entraînés, souffrent! Basés à Marina Iti, un peu plus frais que la marina Moorings, nous faisons la connaissance de Jack Tuscher, surnommé Jack l'éventreur pour sa réputation de grand massacreur de ces tigres (80 paraît-il). Il vit avec sa copine Linda, jeune et belle tahitienne, sur Simpla, un vieux rafioteur de 9 mètres surchargé d'un matériel hétéroclite de pêche et de plongée. D'origine Suisse, cet ancien plongeur-démineur de la Marine Nationale est un vieux bourlingueur du Pacifique et de la Polynésie; on se demande parfois comment toutes ces aventures

peuvent tenir dans les 45 ans qu'il affiche ! Il est vrai qu'à partir d'une certaine dose d'alcool, assez souvent atteinte, il a tendance à enjoliver. Toutefois ce n'est pas un farfelu et il possède une immense expérience des choses de la mer; ses propos sont toujours très intéressants et très instructifs; pêcheur émérite, il mettra au point tout notre matériel de pêche et nous dispensera une formation telle que depuis lors nous n'avons plus jamais manqué de poisson frais au large. Cela étant une tentative de pêche au requin dans la passe d'Uturoa, où un requin tigre avait été signalé par des surfeurs, s'avéra totalement infructueuse, en dépit d'un superbe morceau de porc en appât et d'une bouteille plastique échappant du sang au goutte à goutte (mais peut-être que les requins, au courant de sa présence, avaient-ils pris le large !).

Nous passons la semaine qui suit à la marina de Moorings, refaisant l'étanchéité des hublots avec l'aide de Patrick; toujours très perspicace, Patrick met le doigt sur le défaut majeur de nos hublots dégoulinants: le constructeur a utilisé des vis légèrement trop longues et ainsi créé un espace d'infiltration pour les embruns. Quel soulagement de penser que nous aurons enfin un carré au sec!

#### **7.4. Carénage à Raiatea.**

Le mardi 2 avril nous gagnons le centre de carénage, à quelques encablures de la marina, en compagnie de Virgo. Tirés au sec jusqu'au 11 avril nous travaillons durement, sous un soleil torride, pour remettre le bateau en parfait état et améliorer les installations existantes. La vieille peinture est grattée et deux couches d'antifouling sont passées; Monique Champon, spécialiste du polyester, répare les petits accrocs accumulés sur la coque; elle ne réussira toutefois pas à réaliser l'étanchéité de la baille à mouillage; au près, et jusqu'en Nouvelle-Calédonie, nous continuerons à subir des infiltrations d'eau. Toutes nos voiles sont révisées, réparées, et renforcées par Christian, le voilier local, du yacht Adela, un grand ferrociment noir qui se prépare à partir prochainement pour l'Alaska. Le tambour de l'enrouleur de génois Facnor est coincé par la corrosion; c'est toujours le même problème: inox +alu +tropic =soudure à l'alumine; Dominique, le sympathique et compétent gérant du carénage, arrive à grand peine à le démonter et le remet en parfait état ...jusqu'au blocage suivant !

Patrick, de Virgo, nous rend un fieffé service, en mettant le doigt sur l'origine de nos infiltrations d'eau au niveau des hublots; la cause principale vient d'un défaut du constructeur: les hublots de côté -ceux qui fuient le plus, sont serrés avec des boulons mal ajustés qui laissent 2 mm de jeu, par où pénètre l'eau des embruns qui frappe le cockpit; en outre le joint d'étanchéité ne résiste pas aux UV et se désagrège, tandis que les contre-écrous en alliage censés serrer les hublots contre le roof partent en poussière d'alumine et laisse un passage à l'eau qui ruisselle!

Une importante modification est réalisée avec le concours de Marinalu, atelier de charpente alu fondé par Alain, du yacht Mohican; un bâti alu léger est installé sur l'arrière, sur lequel nous disposons deux panneaux solaires de 44 Watts chacun, fournis par le GIE SOLER de Papeete, l'éolienne Windbugger achetée aux Antilles et l'antenne du navigateur GPS Magellan achetée à Tahiti peu avant notre départ; accessoirement, ce bâti s'avèrera très commode pour fixer le taud de soleil; ultérieurement nous y ajouterons un bossoir pour la manoeuvre du moteur hors-bord et des filets de stockage des fruits et légumes (nous nous demandons comment nous avons pu nous passer de cet appendice jusqu'ici).

Quantité de menus travaux contribuent à bien remplir ces journées de carénage: marquage de la chaîne de mouillage, reprises de peinture et de vernis, graissage des ridoirs, démontage et nettoyage

des winches... Malgré la chaleur nocturne nous tombons de sommeil le soir venu.

En compensation de ce dur labeur, nous sommes installés dans un décor admirable; l'eau claire du lagon est à quelques mètres, le récif au grondement perpétuel est à quelques centaines de mètres, avec les contours majestueux de Bora Bora en toile de fond. Nous nous réunissons le soir avec Virgo autour d'un barbecue, quelques polynésiens chantent et jouent du ukulele derrière nous... Le chantier est très propre, bien tenu par Dominique et son équipe de joyeux Tahitiens, sans qu'il soit besoin, comme à Fort de France, de nous protéger la nuit avec un gardien et ses chiens.

Une faune bigarrée fréquente les lieux. Sur les bateaux en carénage, on voit le skipper d'un vieux gréement qui répare son mât en plein cagnard, sans gêne apparente; c'est un demi Tahitien très blond aux allures de pur Scandinave, dessinateur de bijoux chez le richissime chinois Wang; de temps à autre il part en ville, dans un accoutrement invraisemblable à base de cuir et constellé de bijoux et de perles, pour "chasser la gazelle"; un couple métro vient d'arriver et sort son Brise de Mer 39 du gardiennage; deux bateaux Américains, dont les équipages ne roulent visiblement pas sur l'or, rafistolent leurs vieux rafiots, l'un des skippers clopinant en béquille avec une jambe dans le plâtre, impatient d'appareiller pour aller refaire sa cagnotte aux îles Samoa, où un job l'attend.

Les actifs de cette micro-zone industrielle ne manquent pas non plus de pittoresque. Christian, le grand voilier barbu à l'air rigolard, est toujours prêt à lâcher son travail au moindre prétexte (il semble que la vie de bateau rend paresseux!). Bernard Champon, autre grand paresseux (ce sont aussi des anciens gens de bateau) est pourchassé dans ses farnientes par Monique, son épouse, petit bout de femme ultra-dynamique, malgré sa grossesse, et qui n'hésite pas à le frapper à coup d'ustensile ménager lorsque, apparemment, la coupe déborde. Travaillant dans l'entreprise de polyester Champon nous retrouvons Pierre, de Kermoi, qui refait la cagnotte du bord dans une activité bien éloignée de sa formation initiale d'enseignant.

## **7.5. Chez les Winkler.**

Enfin, le jeudi 11 avril, nous quittons la zone de carénage avec un bateau aux peintures étincelantes, la coque cirée, et des aménagements très améliorés. En compagnie de Virgo nous allons quelques milles plus au Sud, invités par les Winkler dans leur petite marina privée. Nous sommes arrivés à eux par une double rencontre; d'une part par leur fille rencontrée au cours d'un déjeuner chez le haut-commissaire, à Papeete, et d'autre part après en les trouvant lors d'un cocktail chez Virginie Waquet -l'épouse de l'Administrateur, à Uturoa.

Henriette est une Tahitienne arii originaire de Bora Bora; elle arrive à la soixantaine et travaille comme gestionnaire à l'hôpital d'Uturoa; c'est une chanteuse très célèbre dans toute la Polynésie; grande, corpulente, pleine de gaité et de vitalité, elle nous captive par ses récits extrêmement vivants de la vie polynésienne présente et passée, et de ses rencontres avec la plupart des personnalités qui sont passées par la Polynésie: Alain Gerbault, Moitessier, Antoine, Jacques Brel...

Sandy, son mari, est un sexagénaire suisse d'origine écossaise, devenu polynésien d'adoption par amour pour Henriette. Grand, mince, petite moustache, short long, pétillant d'humour, il fait très officier de l'armée des Indes en retraite. Elève de l'école du Louvre, il tenait une galerie d'art à Papeete (la galerie Winkler); il fut également exportateur de vanille, la spécialité de Tahaa.

Leur résidence est bâtie en bordure du lagon; c'est un ensemble de petits bâtiments -fare cuisine,

fare salon, fare chambre..., répartis sur un terrain bien ombragé et dont l'ensemble dégage beaucoup de charme. Sur un petit motu artificiel, gagné par un remblai de corail sur le lagon, Henriette fait pousser les plantes de la pharmacopée tahitienne -les raau, ce terme voulant dire à la fois plante et remède. Un petit monde animal anime les lieux: sept chiens de toutes races, choyés comme les enfants de la maison, des chats, des poules et des coqs...



*Mouillage devant la maison des Winkler*

Nous passons là quatre merveilleuses journées, mouillés de l'avant et l'arrière amarré aux cocotiers, Virgo et l'Aventure remplissant plus qu'à moitié la petite marina.

C'est à regret que nous quittons ces lieux enchanteurs et cette ambiance chaleureuse; le lundi 15 avril nous sortons avec précaution de l'étroit chenal creusé à moins de deux mètres d'eau (Virgo talonne par moment, avec 1m75 de tirant d'eau). Après un détour à Uturoa pour réapprovisionnement, nous gagnons à la nuit tombée Marina Iti, où Virgo nous a précédés.

Nous y passons nos derniers jours dans les îles de la Société et faisons nos adieux à tous nos amis; à Jack et Linda, qui nous ont fait le précieux cadeau de savoir pêcher au large; à la famille Waquet qui nous a tant aidés dans la vie quotidienne à Raiatea (voiture, machine à laver, relations locales...) et que nous invitons à déjeuner à Marina Iti (où Marie nous fera déguster son délicieux soufflé au vana-variété d' local, aux longues et fines aiguilles); enfin adieux à Philippe et Marie, les sympathiques tenanciers de Marina Iti, devenus des amis.

Le lundi 22 avril nous faisons notre ravitaillement de croisière à Uturoa et prenons un dernier repas à terre avec Virgo au snack local, en promettant de nous revoir prochainement; Tonga ou Fidji peut-être, Nouméa sûrement. Dans l'après-midi, nous allons par le lagon est jusqu'à la jolie baie de Faaroa, où nous prenons un coffre chez ATM (trop de fond pour mouiller), gentiment accueillis par Patrick Baudouin, directeur technique ATM, et fils d'un camarade de l'Aéronavale de Pierre.

Enfin, le mardi 23 avril nous quittons définitivement Raiatea et les îles de la Société pour l'archipel des Australes.

## 8. LES AUSTRALES

### 8.1. En route vers Rurutu

Nous faisons cap sur les îles Australes, à quelques 320 milles au Sud. Le vent est faible, de secteur Sud, et nous tirons un long bord de près, tribord amure, qui nous fait passer non loin de la côte sud de Moorea, et l'on devine Tahiti à l'horizon.

Le jeudi 25 avril nous voyons notre ligne de traine, refaite par Jack l'éventreur, bien tendue; nous la ramenons à bord et, divine surprise, nous découvrons un splendide tazard, bien accroché à l'hameçon; nous le ramenons dans le cockpit avec le croc de pêche et après avoir prudemment constaté son décès (la mâchoire de barracuda de cette bête de 115cm est impressionnante!), Geneviève entreprend son dépeçage, tandis que Pierre qui ne supporte pas trop la vue du sang, même chez les poissons, rentre dans le carré. Le tazard est un délicieux poisson à chair blanche et maigre; un premier tiers sera consommé frais -cru à la tahitienne, en tranches grillées, au court-bouillon...; un deuxième tiers sera mis en bocaux stérilisés à la cocote minute; et le troisième tiers, découpé en filets, passé une nuit au gros sel puis essuyé le lendemain et humecté de vinaigre, sera mis à sécher 48 heures au soleil et au vent.

Le vent est devenu très irrégulier, oscillant SSE force 2/3 à ESE force 4/5, obligeant à d'incessantes reprises du réglage des voiles. Au soir du 26 avril ce n'est plus qu'un mince souffle SE force 1 incapable de nous propulser; nous affalons les voiles et mettons au moteur, cap sur Rurutu, la première des îles Australes sur notre route, avec près de 200 milles à courir. Le samedi 27 avril il n'y a plus de vent du tout; la mer est complètement lisse, mollement soulevée par la longue houle du Pacifique venue du Sud. Durant la nuit suivante, dans la clarté de la pleine lune, nous apercevons les contours de Rurutu qui sortent de l'horizon. Nous arrivons devant le petit port tout neuf de Moeraï au jour levé, et nous sommes amarrés au quai vers 6h30, après avoir parcouru 502 nautiques en cinq jours, dont près de 36h au moteur.

La première sensation est celle de la fraîcheur retrouvée; après la chaleur écrasante des îles sous le vent c'est bien agréable; la nuit, où le thermomètre descend jusqu'à 18°, on ressort les duvets. A terre nous retrouvons quelque peu l'atmosphère de Mangareva; des paysages bien verts, au relief marqué mais harmonieux, la mer toujours proche (mais ici sans lagon), et une population affable et souriante, pas encore fatiguée par le tourisme, curieuse de savoir qui nous sommes, d'où nous venons, où nous allons. Il faut dire que, en cette fin avril, nous sommes le premier voilier à relâcher à Rurutu depuis novembre dernier!

Notre premier contact sera avec le jeune gendarme Jean Philippe, sa femme Martine, et leur petite fille Julie; ils nous invitent à déjeuner et nous font faire le tour de l'île en voiture. Ils nous font visiter la grotte des vierges, ainsi nommée à cause des stalactites qui ont des allures de statues drapées, groupées comme les personnages d'une scène de théâtre; une petite végétation grimpante les habille de vert, et un trou au sommet de la grotte les auréole d'une lumière douce; c'est très beau. Il paraît que le Président Mitterand, venu là lors de son récent passage en Polynésie (1990), aurait dit que c'était plus joli qu'à Solutré; le fait est que, dans l'année qui suivit, il n'y fit pas son traditionnel pèlerinage.

Profitant de la fraîcheur et de la beauté des paysages, nous faisons de longues promenades à pied. Nous explorons ainsi le "plateau", vaste étendue cultivée au pied du mont Manureva (385m), l'un des deux sommets de l'île. Nous ferons également à pied la route traversière Moerai-Avera, bordée de plantations de caféiers.

La vannerie est une spécialité de l'île, faite avec les feuilles séchées d'une variété de pandanus cultivé; on réalise aussi de très beaux tifaefae, patchwork de motifs géométriques aux couleurs vives; c'est le travail des femmes, regroupées en coopératives artisanales.



*Geneviève s'initie à l'art de la vannerie*

Geneviève ne résiste pas au plaisir de s'initier à l'art de cette vannerie avec l'aide de Tuhanine, une grosse mama de Morerai; c'est elle qui nous dira un jour, parlant de la vie en France: "Et comment c'est, sur ton île?". Sa fille Suzanne est fiancée à un légionnaire autrichien, Viana; le père n'en est pas trop heureux, et la maman est sceptique; sa fille se plaira-t-elle, dans l'île de Viana? La légion, en effet, a détaché depuis Mururoa un groupe qui construit la route en béton entre les trois villages de l'île; cette opération est très appréciée des légionnaires qui trouvent ici détente et bon accueil auprès de la population féminine. Suzanne sera très fière de venir passer un moment à bord avec son fiancé.

Nous ferons également connaissance de Marie, ex-concubine du médecin VAT, avec lequel elle a vécu six ans; il l'a quittée en emmenant leur fils; pour ne pas rester seule elle s'est fait faire un enfant, dont elle est enceinte actuellement, sans trop savoir qui est le père. Elle vient passer de longs moments à bord, montrant comment tresser des chapeaux, ou bien simplement assise dans un coin, silencieuse, satisfaite d'être là.

Le temps n'est pas très clément; les îles Australes semblent être situées dans un couloir à dépressions; le schéma est toujours le même: vent ESE virant au Nord, puis Ouest et Sud-Ouest, développant alors des pluies et des vents violents. Une journée il pleut sans interruption, du matin au soir; dans cette ambiance armoricaine nous décidons, pour la première fois depuis que nous sommes dans le Pacifique, de dîner avec des crêpes.

Le dimanche 5 mai, nous assistons à une fête originale propre aux îles Australes: le "Mai". Durant toute la semaine les maisons ont été briquées, les murets de clôture reblanchis à la chaux, les

jardins arrangés avec soin... Puis ce dimanche matin toute la population démarre d'un bout du village, et, maison par maison, va à l'autre bout jusqu'au soir. Chaque maîtresse de maison accueille la longue cohorte des visiteurs sur le seuil, répandant du talc et de l'eau de lavande sur leurs têtes; les intérieurs ont été arrangés au mieux: peue (nattes en vannerie) au sol, tifaefae aux murs et sur les lits, photos et diplômes familiaux en bonne place... Les uns examinent les lieux en détail -jusqu'aux toilettes, d'autres commentent les beautés exposées, et les plus matérialistes vont droit à la cuisine où un buffet a été aménagé, avalant quelques sandwiches et gâteaux, et entassant dans des sacs plastiques ce qui leur tombe sous la main -pâtisseries, cacahuètes, bouteilles de bière...le tout en vrac.

La maison de Hao, l'épicier chinois du village qui a la licence des boissons alcoolisées, est particulièrement appréciée. Là où se trouve un malade, le pasteur (ici on est majoritairement protestant) prononce une longue harangue en tahitien, tandis que la population assise sur le sol entame un himene; au domicile d'un ancien pasteur, mal en point, on nous traduit quelques bribes de la harangue pastorale: "on ne te reverra sans doute pas l'année prochaine, alors voilà tout le bien que l'on pense de toi..."; suit la liste des bonnes actions du futur défunt -drôle de réconfort!

## 8.2. Tubuai

Le vendredi 10 mai, en début d'après-midi, nous profitons de l'établissement d'un vent d'Ouest stable pour appareiller et gagner Tubuaï, l'île suivante, où se trouve le siège administratif de l'archipel. Le vent souffle fort, force 7 avec rafales à 8; sur le journal de bord nous notons: "on marche à 8 nœuds avec 2 ris et un mouchoir à l'avant".

Nous arrivons à Tubuaï au matin après avoir parcouru 120 milles à plus de 7 nœuds de moyenne. L'île est dans un lagon; devant la passe la mer est très moutonneuse, et dans la passe le brassage des algues et de sédiments divers enlève toute visibilité des fonds; heureusement nous trouvons un alignement bien visible, que nous suivons aveuglément, et arrivons ainsi sans encombres dans le chenal qui conduit à l'appontement. Le lagon est très ouvert au vent d'ouest et il n'est pas question d'aller accoster à l'appontement, balayé par les embruns. Nous trouvons un mouillage précaire derrière l'appontement, que la houle contourne néanmoins pour venir nous secouer rudement. Nous ne pouvons pas aller à terre et restons toute la journée dans le bateau, attendant que le temps s'arrange.

Le lendemain les éléments se sont suffisamment calmés pour que nous puissions aller nous dégourdir les jambes à terre; en fait nous irons jusqu'au village voisin de Matura distant de 1,5km en pédalant, l'épouse de l'agent de la station météo (proche de l'appontement) nous ayant obligeamment prêté une paire de vélos.

Sachant que l'embellie ne durera pas, et sur les conseils des locaux, nous gagnons un mouillage plus à l'Est, mieux abrité, mais encore plus loin du village: 3,5km. Effectivement, comme prévu, une nouvelle dépression vient nous secouer au mouillage; le vent du Nord est très violent -plus de 40 nœuds, et lève dans le lagon un clapot de plus de un mètre -l'étrave disparaît par moment dans l'écume; la plage n'est qu'à cent mètres derrière nous; toutefois avec notre ancre CQR bien enfoncée dans le sable, et 25 mètres de chaîne pour 3 mètres de fond, le mouillage tient bon (mais en le relevant nous constaterons que l'axe de la manille a été tordu -il faudra la scier pour la remplacer); les rappels de la chaîne sont d'une telle violence que l'amortisseur casse; puis la pièce d'étrave - pourtant un beau morceau d'inox, commence à se soulever; finalement nous n'étalerons qu'en

reprenant la chaîne avec quatre amarres manillées par dessus et tournées aux deux taquets avant et aux deux winches de génois, réglés pour équilibrer la traction de la chaîne; et cette nuit là nous ferons le quart au mouillage comme à la mer, prêts à démarrer le moteur au moindre signe de dérapage. Cela nous donne à penser ce que pourrait être un cyclone subi au mouillage!

Le temps devient plus clément; nous en profitons pour aller explorer l'île. Louant deux bicyclettes à Don Travers (un Américain marié à une fille du pays et établi ici), nous prenons la route traversière et bifurquons au col pour grimper jusqu'au sommet de l'île, où se trouvent les émetteurs TV/FM, par un petit sentier bordé de goyaviers sauvages et de pins; nous revenons par la route côtière Nord. Le paysage est très différent de celui de Rurutu; la végétation est très clairsemée, moins riche d'espèces indigènes -on voit surtout des pins récemment introduits sur les reliefs, tandis que les plaines sont consacrées aux cultures, pommes de terre essentiellement, dont Tubuaï est, avec Rapa, le fournisseur de toute la Polynésie. La population est également différente; chacun vit chez soi, sans chercher le contact; de fait nous ne nouerons aucune relation, si ce n'est avec le dentiste VAT, un popaa, dont le fare est sur la plage devant laquelle nous sommes mouillés.

Sur la place du village on peut voir une belle ancre à jas, montée sur un piédestal; ce serait une ancre de la Bounty dont l'équipage révolté aurait mouillé ici, avec l'espoir de s'y établir; mais ils auraient dû fuir devant l'hostilité des indigènes et seraient alors partis jusqu'à l'île de Pitcairn, leur terminus.

Le dimanche 19 mai, après avoir épuisé en une semaine les maigres charmes de Tubuaï, nous appareillons pour Raivavae, ultime étape de notre exploration des îles Australes; nous renonçons à descendre jusqu'à Rapa, 500 milles plus au Sud, au-delà du cercle tropical.

Le vent ENE n'est pas avec nous, et nous devons tirer des bords. Du moins avons-nous la consolation de pêcher un beau germon (thon blanc) de 70cm, au goût excellent. Au matin nous sommes toujours en train de louvoyer contre le vent, à plus de 40 milles de Raivavae, et nous réalisons que nous ne pourrons pas arriver avant la nuit ainsi; aussi confions-nous la marche du bateau aux 28cv du moteur. Une grosse dépression est en train de passer, très chargée de nuages bas, et l'île est à peine visible à quelques milles, en dépit de ses hauts sommets. Heureusement les talents conjugués du GPS et du radar nous amènent exactement sur l'alignement d'entrée du lagon, et à 16h00 nous sommes mouillés dans la petite rade du port, très bien abrités par le relief et le récif barrière.

### **8.3. Raivavae**

Le lendemain, mardi 21 mai, après une nuit réparatrice, nous découvrons Raivavae; nous sommes tout de suite conquis par le charme de l'île et la gentillesse de la population. D'après la légende, Mavi, le petit Dieu Maori qui pêcha les différentes îles du Pacifique avec son hameçon de nacre, estimait que Raivavae était la plus belle.

Notre première rencontre sera avec le plus sympathique gendarme de Polynésie, Emile Durand; c'est un vieux de la vieille, qui a passé sa carrière en campagnes -Réunion, Guyane, Antilles... Il se promène dans l'île en petit short et T-shirt, le mégot et la plaisanterie à la bouche, et jouit d'une extraordinaire popularité; bon bricoleur, il répare de ci-de là les mécaniques défectueuses, donne conseil dans les affaires familiales, ou bien assistance pour démêler un problème juridique; et Emile, toujours disponible, va de l'un à l'autre. Mais à la grande désolation de la population il est en

train de terminer son affectation de trois ans et doit partir dimanche prochain, remplacé par un jeune gendarme, que nous verrons arriver; Emile et son épouse Michèle seront invités pour leur départ à 13 tamaaras et recevront 3000 colliers de coquillage!

Emile nous fait faire le tour de l'île avec le 4X4 de la gendarmerie, soit environ 25km. Raivavae est encore différente des deux autres îles Australes; son relief (sommet à 437m) est très marqué et très pittoresque; la végétation est variée et luxuriante; on y retrouve en abondance à peu près toutes les espèces végétales de Polynésie: uru, mape, hotu, miro, burau, tamanu, nono, bancoulier ...On cultive beaucoup le taro et le manioc, qui remplacent le pain (il n'y a pas de boulanger).

Raivavae veut garder son aspect traditionnel; pas de route en dur, pas d'aérodrome, pas de télévision; on n'en est que plus choqué en voyant s'élever une ligne de poteaux d'électricité (pourquoi ne pas faire une distribution souterraine?). Les pirogues sont construites à l'ancienne, sans clou, avec des bordés cousus et calfatés à la bourre de coco, manoeuvrées pour la plupart à la pagaie, sans moteur hors-bord.

Les contacts sont faciles et chaleureux; de-ci de-là on nous offre bananes et pamplemousses; l'ancien pasteur en retraite et son épouse, lorsque nous passons devant chez eux, nous invitent à entrer et nous offrent des colliers de petits coquillages roses, fort jolis (on trouve ces coquillages en véritables petites mines dans le sable des motus avoisinants). Io, qui tient une petite épicerie dans le Sud du village, nous invite à un "lendemain de tamaara" (le dernier des 13 tamaras d'Emile); nous étions une vingtaine de convives, polynésiens pour la plupart, dont un excellent groupe de chanteurs et joueurs de ukulele; après notre départ il restait suffisamment de nourriture pour autant de convives!

Profitant de la fraîcheur du temps et de la beauté du paysage nous faisons beaucoup de promenades à pied, approfondissant "cum libro" nos connaissances de la flore polynésienne. Durant l'une de ces promenades dans la montagne par la piste traversière, Geneviève est suivie par un petit cochon sauvage tout noir, qui la talonne en poussant des grognements amicaux: a-t-il reconnu une âme soeur?

C'est pendant l'une de ces promenades que nous découvrirons dans la forêt un authentique tiki maori, belle statue de pierre de plus de deux mètres de haut, avec sa bordure d'auri, les plantes sacrées -ce qui fait supposer que ce tiki pa'en n'est peut-être pas tout à fait à l'abandon; la tradition Maori proscribit formellement tout contact d'un humain avec un tiki; mais en bonne fille d'Eve, Geneviève ne peut s'empêcher de caresser le tiki; nous verrons plus tard toutes les funestes conséquences de ce geste inconsidéré!

Au cours d'une autre promenade nous faisons la connaissance d'Edmond le légionnaire; venu avec la légion il y a une trentaine d'années il a été séduit par le pays et l'une de ses filles, si bien que ce paysan berrichon s'est établi ici, vivant modestement à la tahitienne, et cultivant pour subsister tomates, concombres, haricots...Bavard incontinent avec les popaas de passage, il est très intéressant par sa profonde connaissance de la flore polynésienne; il nous prêtera le livre passionnant de Paul Pétard (ex pharmacien militaire) sur les "Raau tahitiens" (un raau étant à la fois une plante et un médicament -par exemple l'eau de coco est parfaitement utilisable à la place de l'eau stérilisée pour soigner les blessures). Il s'est construit un petit côtre en contreplaqué de 7 mètres pour circuler dans le lagon, baptisé "fils du vent", et fait des plans pour réaliser un voilier de 11 mètres qui lui permettrait d'aller jusqu'aux îles Tuamotu; c'est sa part de rêve!

Le lundi 27 mai, après relève par un nouveau gendarme, Emile et Michèle embarquent sur le courrier de Papeete, couverts de colliers et de chapeaux, émus jusqu'aux larmes, et salués par la population et une aubade de l'orchestre local; selon la tradition ils jettent chacun une couronne de

fleurs à la mer au moment du départ; une seule couronne revient vers la plage; lequel d'entre eux reviendra à Raivavae? La veille Emile a dû régler une pénible affaire de tentative de viol; cela fut réglé à la polynésienne, sur le champ et sans paperasse; réunissant une sorte de tribunal populaire comprenant le maire et les représentants des familles concernées, le délinquant a été condamné à un bannissement immédiat de l'île pour quatre ans; à voir son air accablé sur le pont du bateau qui l'emmène, la sentence est dure.

A la demande d'Emile, Pierre écrit ce petit poème pour son livre d'or:

*"Iles de Polynésie, si proches du paradis...  
"Les Gambier, les Marquises, Motu et Tahiti...  
"Mais c'est Raivavae qui est la plus jolie,  
"Perle de l'Océan, dont le charme nous ravit;  
"OÙ peut-on ainsi voir nature épanouie,  
"Reliefs si bien sculptés, chemin qui nous conduit  
"Des grèves du lagon où nous sommes accueillis  
"De si bonne façon par de vrais Maoris  
"Jusqu'aux sommets sauvages ouvrant sur l'infini ?  
"On pardonne volontiers quelques intempéries,  
"Lointaines dépressions égarées jusqu'ici.  
"A Emile, à Michèle, disons un grand merci  
"De nous ouvrir les portes de cette terre bénie.*

Le mardi 28 mai, événement extraordinaire, un deuxième voilier vient mouiller sur la rade. C'est un énorme cotre Américain en acier de 17 mètres construit en Nouvelle-Zélande, et armé par trois couples: le propriétaire et un skipper professionnel avec leurs compagnes, tous quatre Américains, et un couple Néo-Zélandais; le skipper a été prénommé "Marius" par ses parents, admirateurs inconditionnels de la trilogie de Pagnol! Ce bateau tout neuf est parti d'Auckland (NZ) et a mis 17 jours pour rallier Raivavae; ils vont à Seattle (Oregon, USA), passant par la Polynésie et Hawaï. Leur bateau est baptisé "Y KNOT", jeu de mot phonétique anglo-saxon ("why not ?").

Pierre va leur souhaiter la bienvenue et les aide à accomplir leurs formalités d'entrée à la gendarmerie. Nous sommes invités à visiter leur bateau; l'équipement est étonnant: radar, GPS, fax-météo, BLU, climatisation, réfrigérateur, congélateur, micro-onde, compacteur d'ordure électrique, machine à laver le linge... Dans un grand coffre à l'arrière on trouve une moto BMW 1000cc toute neuve et un scooter de mer. Ils nous invitent à dîner à leur bord, ainsi que Philippe, le taote (médecin VAT de l'île); ce dernier ne parle pas un mot d'anglais, et, pour la première fois de sa vie, grâce à la patience de Marius et sa compagne Leila, Geneviève, en dépit de ses connaissances très rudimentaires de la langue anglaise, va servir d'interprète!

Vendredi 31 mai, profitant d'un bon vent d'Est, nous quittons ces lieux de charme, direction Rurutu, où nous comptons compléter notre ravitaillement avant de nous élancer plus à l'Ouest.

Partis vers midi, nous marchons bon train, largue tribord amure, par vent NNE force 4/5; dans la nuit nous passons au large de Tubuai, et nous sommes près de Rurutu à la deuxième nuit; mais le vent est passé secteur Ouest, et nous devons louvoyer. C'est ainsi qu'en tournant un winch, Geneviève se foule très fortement le poignet droit et devient inapte à toute manoeuvre; Pierre est persuadé que c'est la punition infligée par les dieux Maoris pour avoir caressé de cette main un gros tiki de pierre à Raivavae -tout Maori sait bien qu'il ne faut jamais toucher un tiki; espérons que cela n'aura pas déclenché l'arrivée d'un tupapau (esprit du mal) à bord!

Au jour, las de tirer des bords, nous mettons le moteur et à 9h00, le dimanche 2 Juin, nous

sommes amarrés dans le petit port de Moerai, à Rurutu.

## 8.4. Second séjour à Rurutu

Nous sommes accueillis comme des enfants prodiges; les passants nous abordent avec de grands sourires: "Tu es revenu ? Alors tu aimes bien, Rurutu...". A croire que nous leur faisons un plaisir personnel en revenant chez eux.

Très vite, Marie vient nous voir à bord, apportant bananes et papayes; nous irons cueillir le café quelque temps après avec elle et sa famille. Les gamins du quai hèlent : "Pierre, tu nous prêtes la bouée (c'est le dinghy gonflable)"; ils s'ébattent joyeusement dans le port, et en remerciement vont nous cueillir des pipitio, graines rouges servant à la confection des colliers. Suzanne nous déclare que Viana, son légionnaire autrichien, est à Mururoa, et va venir la chercher dans trois mois (?). Geneviève, handicapée par son poignet droit, reprend néanmoins son initiation à la vannerie avec Tuhahine.

Mais cette escale sera surtout marquée par la rencontre avec la famille Versiglioni. Lui est Niçois, mécanicien de l'aéronavale pendant un temps, puis lancé dans la restauration, où il fait fortune, possédant une chaîne de pizzerias et un grand restaurant -il emploie alors 50 personnes; sa comptabilité tenue par un professionnel est irréprochable, mais n'empêche pas le déclenchement d'un contrôle fiscal rigoureux; par exemple on lui reproche de rouler Ferrari, et sur ce seul constat il se trouve gratifié d'un redressement égal à la différence de coût entre une 4L et une Ferrari! Finalement plus de la moitié de ses biens seront ainsi confisqués par le fisc; amer, écoeuré, exaspéré par ce racket, il liquide toutes ses affaires, licencie tout son personnel et part à la recherche d'un endroit sur la planète exempt de fisc -ce qui le conduit à Tahiti. A Papeete, où il arrive avec les briques de son four, il ouvre une pizzeria qui marche tout de suite très fort; c'est là qu'il rencontre Rosa, jeune Rurutu élève à l'école normale d'institutrice, et c'est le coup de foudre. Il revend sa pizzeria (elle existe toujours: "chez Mario"), et vient s'installer avec Rosa à Rurutu dès qu'elle peut s'y faire affecter, sans oublier de ramener les briques de son four. Depuis trois enfants sont venus peupler la maison -Jean, 8ans, Vaianu, 2 ans, Gino, 6 mois; c'est maintenant le plus heureux des hommes et il en vient même à regretter que le fisc ne l'ait pas contrôlé plus tôt !

Nous pénétrons chez Gilbert et Rosa Versiglioni par le biais de l'informatique; ils possèdent un Mac Intosh dont ils ne tirent pas grand-chose, et Pierre les aide à se former sur cette machine. Leur reconnaissance est sans proportion avec le service rendu: nous avons table ouverte, nous sommes couverts de produits maison, légumes et charcuterie, la machine à laver est à notre disposition...Un jour nous sommes invités à un tamaara chez la maman de Rosa, où nous rencontrons toute la famille, dont David, un frère de Rosa, qui est un ancien de la Marine Nationale et qui connaît bien Toulon; tout le monde est aux petits soins pour "Monsieur et Madame Yati" (Yati: yacht en tahitien). Le four a été préparé la veille, le samedi, et les aliments ont été déposés le soir; le four sera ouvert le dimanche après le premier service religieux au temple, vers 8h30 et l'on mangera toute la journée dans cette ambiance si chaleureuse et conviviale que l'on ne trouve qu'en Polynésie; au menu, entre autres mets: cochon, poisson, taro, poulet fafa (sorte d'épinard)... tout est délicieux.

Faisant plus ample connaissance avec Gilbert nous découvrons un homme débordant d'esprit d'entreprise. Il dort peu -de 9 heures le soir à 3 heures du matin, et de 3 à 7, en attendant le réveil de la famille, Gilbert lit et se documente sur ses futurs projets, tire des plans... Dans ce petit espace de Rurutu (36km<sup>2</sup> et 2000 habitants), et grâce aux terres de Rosa (en Polynésie, un popaa ne peut

pratiquement pas acheter de terre: le "fenua" est sacré !), Gilbert a créé un mini-complexe agro-alimentaire; qu'on en juge: élevage de poules pondeuses (les poules polynésiennes, qui évoluent en liberté dans la nature, pondent leurs oeufs hors d'atteinte de l'homme), achat d'un splendide verrat néo-zélandais pour améliorer la race locale, fabrication et vente de charcuterie, élevage de chèvres pour démarrer prochainement la fabrication de fromage, mise sur le marché quotidiennement de 2000 yaourts, distribution par les épiceries locales de légumes (tomates, concombres, haricots...).

Et bien entendu, Gilbert est plein de projets pour l'avenir; l'affaire du moment est le lancement d'une coopérative de pêche au large, dans les eaux poissonneuses du Pacifique Sud dont les polynésiens profitent peu, louant à d'autres pays les droits d'exploitation de leur zone maritime; en association avec son beau-frère David, l'ancien marin, investissant des fonds rescapés du fisc et avec l'aide financière du territoire et des banques, Gilbert négocie l'achat de deux thoniers ultra-modernes d'une trentaine de mètres; l'affaire est soigneusement étudiée; le gros de la pêche sera revendu à Suva, aux Fidji, qui est la plaque tournante du marché de poisson frais du Pacifique Sud; une partie alimentera une petite conserverie locale, couvrant les besoins polynésiens. Et lorsque ce projet sera devenu réalité, un autre projet est en gestation; il s'agit de lancer un vaste élevage de bovins, capable d'alimenter une bonne partie de la Polynésie en viande fraîche et produits laitiers; et dans ses lectures nocturnes Gilbert étudie en ce moment la possibilité de produire du fourrage hors-sol pour pallier l'étroitesse des pâtures locales...

Sans ses démêlés avec le fisc, que d'entreprises ce diable d'homme n'aurait-il pas créées en France!

Nous ne pensions faire qu'un bref arrêt à Rurutu; mais plus d'une semaine après notre arrivée nous sommes toujours là, retenus par le récit passionnant des aventures de Gilbert et le charme de la belle Rosa. Retenus aussi par les douleurs persistantes du poignet de Geneviève; le taote, dont la radio est en panne, déclare forfait; sur les conseils de Marie on consulte une mama experte en raau; selon ses indications nous préparons une décoction de 6 fruits de nono verts, et 6 autres m-rs; après massages et compresses avec le jus de la décoction et les fruits râpés, le résultat est nul! De plus une plaie s'infecte à la même main; déjà inapte à la manoeuvre des winches, Geneviève le devient aussi à la vaisselle; à terre comme en mer, cela devient dur, dur, pour Pierre. Quelle idée d'aller mettre la main sur le tiki de Raivavae!

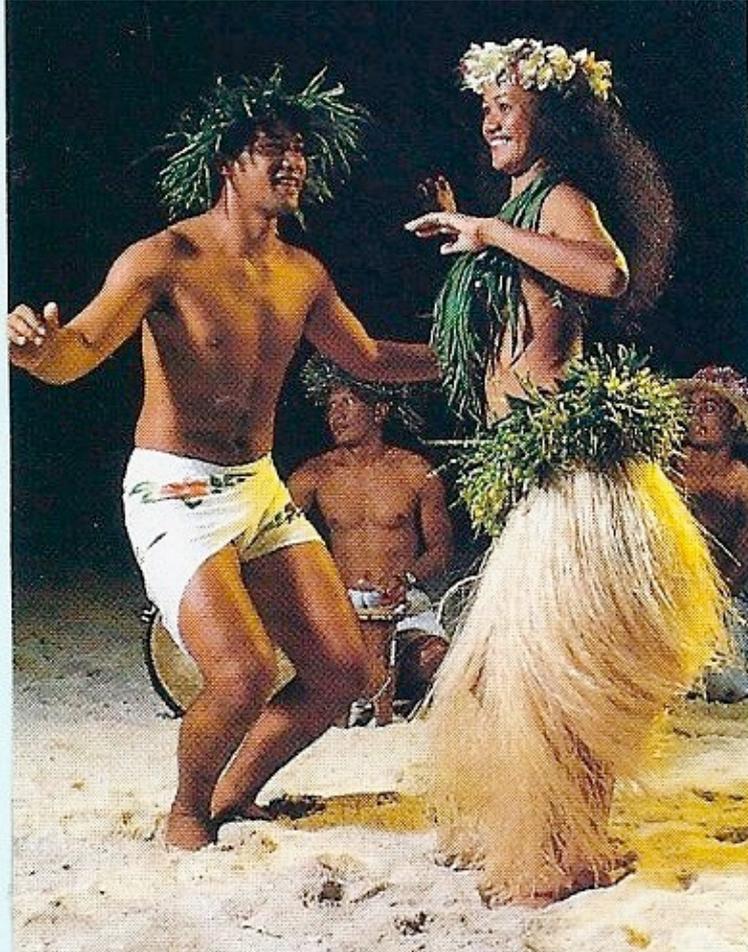
Mais l'on ne s'ennuie pas dans ce microcosme polynésien. Outre nos contacts assidus avec Gilbert et Rosa, nous suivons avec intérêt les sorties de pêche locales, et nous admirons l'ingéniosité sans bornes des polynésiens pour attraper du poisson; par exemple cette ligne de fond (400 m) destinée à prendre du vivaneau avec un appât (un atouré) monté sur un hameçon très original taillé dans une fourche d'aito (bois de fer), lesté par un caillou dont la séparation, au fond, arme automatiquement la ligne.

Nous aurons également la chance d'assister à la fabrication artisanale de l'amidon de manioc, ou d'arrow-root (pia, en tahitien), très utilisé dans la cuisine locale, notamment pour la confection du poe, mélange d'amidon et de fruits, frit à la poêle ou cuit au four tahitien.

Nous suivons avec beaucoup d'intérêt la préparation du 14 Juillet, la grande fête de toute la Polynésie; le groupe de danse de Rurutu est très réputé, et ses costumes traditionnels, purement végétaux, sont somptueux (grâce à Rosa nous pourrions nous en procurer un). L'animateur de la chorégraphie est particulièrement pittoresque et lorsqu'il tourne en dérision un danseur ou une danseuse défaillante, nous assistons à un numéro du plus haut comique.

Malgré tout l'attachement que nous inspirent ces lieux, nous décidons quand même de fixer le départ au Jeudi 13 Juin; après un déjeuner sous l'oeil attendri de Gilbert et Rosa, nous appareillons pour Vava'u, îles Tonga du Nord, à quelques 1250 milles d'ici.

Nous aurons passé un an et six jours en Polynésie, et c'est avec beaucoup de nostalgie et d'émotion que nous quittons ce paradis terrestre, nous promettant bien de revenir en ces lieux où nous avons découvert tant de beautés naturelles et laissons tant d'amitiés et de souvenirs...



*La fête du Heiva à Rurutu*

## 9. DE LA POLYNESIE A LA NOUVELLE CALEDONIE.

### 9.1. En route vers les Tonga

Nous suivons les conseils du prévisionniste météo de Papeete, consulté par téléphone, et faisons route NNW pour trouver des vents d'Est bien établis au Nord du 20<sup>ème</sup> parallèle Sud, Rurutu étant entre les 22 et 23<sup>ème</sup> parallèle. Avec un bon vent d'Est force 6/7 nous couvrons près de 140 nautiques par jour et nous atteignons le 20<sup>ème</sup> parallèle en moins de trois jours, infléchissant alors notre route vers l'Ouest; navigant très au portant, soucieux d'éviter un empannage intempêtif, nous affalons la grand voile et avançons sous génois seul, tangonné; nous filons ainsi 6 nœuds en moyenne.



*L'Aventure trace sa route sous génois seul*

Au 6<sup>ème</sup> jour, le vent tourne SW et faiblit, tombant jusqu'à force 2; au près, bâbord amure, la moyenne journalière atteint tout juste la centaine de nautiques. Nous subissons ce petit vent de

secteur Ouest durant 5 jours; pourtant les Pilot's Charts de cette époque ne donnent pas plus de 2% de ce vent; il devait nous être réservé!

En compensation nous pêchons un superbe tazard de 135 cm, notre plus belle prise depuis le départ de France; il se débat farouchement pour se dégager, mais la ligne grée par Jack l'éventreur est impitoyable: la bête est amenée à l'aide d'un winch et du crochet jusqu'au cockpit; elle se débat encore, mordant sauvagement la poupée du winch en essayant d'attraper le pied de Pierre. Nous retrouvons avec le plus grand plaisir les filets de tazard grillés, les tranches au court-bouillon mayonnaise ou à la sauce tomate...ce sera un régal pendant plusieurs jours et en outre Geneviève remplit tous ses bocaux, stérilisés à la cocotte minute.

Au 10<sup>ème</sup> jour, à 100 milles environ de l'arrivée, le vent tombe complètement; c'est une mer d'huile, mollement soulevée par une petite houle. Nous mettons au moteur, et au lever du jour nous apercevons les îles Tonga du Nord, devant nous.

La précision infernale du GPS et la carte de détails de "Mooring Tonga", achetée chez "Mooring Raiatea", nous permettent d'embouquer des petits chenaux tortueux entre les îles et les récifs, dans un dédale d'îles hautes et boisées, sauvages et inhabitées pour la plupart, parfois bordées de belles plages désertes, qui semblent border un lac. Au fond d'un cul de sac tortueux nous trouvons la capitale des lieux, Neiafu, où nous nous amarrons au wharf vers midi, pavillon Q hissé, attendant la visite des autorités.

## 9.2. Séjour à Vava'u

Les fonctionnaires du royaume du Tonga arrivent en début d'après-midi et expédient courtoisement les formalités, sur le mode Anglo-saxon: immigration (police), douane, agriculture (qui confisque oignons et pommes de terre), et enfin santé; moment de confusion au début: l'immigration nous enregistre le mercredi 26 juin, alors que nous avons noté notre arrivée sur le journal de bord au mardi 25 juin; il nous faudra un bon moment pour comprendre que nous avons franchi la ligne de changement de date, bien que nous ne soyions qu'à 174° Ouest -mais cette ligne s'infléchit à l'Est pour englober les Tonga; c'est ainsi que nous perdons une journée de notre existence!

En fin d'après-midi nous nous amarrons sur un coffre prêté par Mooring, et le lendemain nous allons prendre un coffre (payant) devant l'hôtel "Paradise".

Nous resterons six jours à Vava'u. Pendant ce séjour nous espérons retrouver Virgo, qui devait également y faire escale (le premier arrivé laissant un message); nous ne voyons rien et en déduisons que nous sommes les premiers, eux autres ayant traîné dans les dernières petites îles de la Société -Maupiti, Mopélie... De toutes façons nous devons nous retrouver à Nouméa.

Nous passons à l'hôpital du coin pour le poignet de Geneviève; la doctoresse est rassurante: pas de fracture et amélioration promise sous 3 à 4 semaines; radio comprise, la consultation revient à 7 panga, soit moins de 40 FF (et encore, c'est le tarif fort pour touristes fortunés!).

Nous explorons la région; nous sommes toujours en Polynésie, chez les Maoris; les contacts sont très faciles et très courtois, mais en Anglais; nous nous sentons néanmoins bien loin de la belle Polynésie que nous venons de quitter; on ne voit plus cette gaieté insouciance sur tous les visages,

cette profusion de fleurs autour des maisons, ces airs de musique à chaque tournant... Ici le pays respire la pauvreté: routes défoncées où circulent des guimbardes usées jusqu'à la corde, maisons sordides, linge grisâtre sur les fils...

Durant le week-end le vent est revenu, un bon maramu de Sud Est; aussi le lundi 1<sup>er</sup> juillet décidons-nous d'appareiller. Re-formalités à la sortie avec douane et immigration, qui s'étonnent de nous voir partir si vite et nous demandent si nous avons eu des ennuis; nous les rassurons, prétextons un rendez-vous urgent plus loin, et gagnons le large par le Nord, à travers ce dédale d'îles si pittoresques.

Nous marchons un train d'enfer, 7 à 8 nœuds en permanence, et en deux jours nous avons couverts les 340 milles qui nous séparaient de Wallis.

### **9.3. Séjour à Wallis et Futuna**

L'île est située dans un grand lagon qui s'ouvre au Sud sur l'étroite passe d'Honikulu, où, d'après les instructions nautiques, les courants peuvent être très violents. Nous combinons notre navigation pour arriver le matin à l'étable de haute mer, et nous franchissons la passe sans encombres le jeudi 4 juillet.

De la passe jusqu'à la capitale, Mata Utu sur la côte Nord Est, il faut chenaler près de deux heures. Arrivés dans la baie de Mata Utu nous constatons que le mouillage n'est pas de très bonne tenue et qu'il est battu par un alizé très frais le rendant très inconfortable (c'est ici qu'Alain Gerbault échoua son bateau sur le corail); aussi repartons-nous vers le Sud, baie de Gahi (prononcer na'hi), où nous avons aperçu le mât d'un voilier.

Nous y trouvons effectivement un bon mouillage sur fond de vase, derrière une barrière de récifs protégeant du clapot du lagon; là se trouvent sur coffres les vedettes des résidents Français, et le voilier Américain Countess Maria. Manifestement c'est le mouillage des plaisanciers; seul inconvénient, on est à 7km de Mata Utu, et il n'existe aucun service de bus; heureusement le stop ne posera aucun problème.

Nous sommes accueillis sur rade très courtoisement par Countess Maria, grand ketch plastique de 44 pieds, armé par Bob et Maria; dès notre arrivée Bob nous apporte une baguette de pain frais et nous invite à un snack à leur bord. Ce sont de vieux routiers de la mer; la rapidité avec laquelle nous couvrons notre périple les étonne; eux ont mis dix ans pour arriver jusqu'ici, allant de la côte Est des Etats Unis pour la Méditerranée, les Antilles et enfin le Pacifique, où ils ont l'intention de naviguer encore longtemps.

Nous profitons de la présence d'un hôpital pour faire examiner le poignet droit de Geneviève, toujours aussi douloureux; pas de fracture, diagnostique le docteur, mais traumatisme ligamentaire. Il ne fallait pas toucher à ce tiki de Raivavae, et ces douleurs dureront tant que nous serons en pays Maori, comme ici à Wallis !

Nous partons à la découverte de l'île, en effectuant d'abord une reconnaissance en voiture avec Sonia, professeur d'Anglais au collège de Mata Utu et rencontrée en stop; Sonia sera une compagnie difficile; complexée, repliée sur elle-même, elle voit en tout homme -surtout polynésien, un violeur potentiel, tout le monde lui cherche noise, tout est moche...

L'île est jolie, plutôt basse (le mont Lulu culmine à 145m), et porte une végétation tropicale abondante; elle est parsemée de jolis lacs, au fond de cratères volcaniques, dont le plus beau est celui du lac Lalolalo. Dans le vaste lagon on compte une quinzaine de motus et îlots, certains d'aspect très pittoresque, comme le rocher à voile, au nom suggestif.

Un dimanche, en compagnie de Sonia, nous faisons une sortie très agréable dans le lagon, au moteur (mais Sonia ne se baignera pas, par crainte des méchants requins!). Nous pensions pouvoir explorer les motus en zodiac, mais pendant tout notre séjour l'alizé soufflera trop frais pour entreprendre de telles sorties.

Aussi ferons-nous plutôt de longues promenades à pied à travers les sentiers de l'île; sur la route les Wallisiens nous invitent à entrer chez eux, nous désaltèrent avec des cocos ouvertes devant nous, et ne nous laissent pas repartir sans quelques fruits frais.

Wallis et son île soeur Futuna sont deux territoires directement rattachés à la France; elles ont gardé intactes les vieilles structures et traditions Maori; ce sont des royaumes (apparemment les seuls de la République Française!), et à Wallis, en 1991, règne le roi Lavelua. La population de ces îles est originaire des Tonga; ce sont des Maoris, un peu plus foncés et corpulents que ceux de Polynésie Française.

La plupart des maisons sont construites à l'ancienne, sur le même modèle, qui ne manque pas de charme: socle oval entouré d'un muret en pierres, parfois prolongé de tôles ondulées, et toit de pandanus posé sur des piliers de bois; mais on commence à voir des constructions "modernes", cubes de parpaing et toits en tôle. Beaucoup de fleurs, beaucoup de cochons en liberté; la population n'a rien de miséreux, mais on ne retrouve pas la gaieté et l'insouciance de la Polynésie Française.

Nous nouerons quelques contacts avec deux familles locales qui vivent sur la plage, face à notre mouillage.

Michaël est le plus pittoresque. Bel homme de bonne prestance, crinière argentée, il est à la tête d'une nombreuse famille (5 garçons et 5 filles); sans emploi, sans allocations (inconnues ici), il vivote sur son lopin de terre. Michaël nous raconte ses misères avec le curé local; on est très catholique à Wallis, et on ne discute pas avec le clergé; or la paroisse et son curé ont décidé de construire une nouvelle église, dont les travaux sont déjà bien avancés -sorte de grande tour de Pise un peu plus droite et prolongée d'une nef; la main d'oeuvre est fournie par les paroissiens, mais il faut acheter les matériaux (qui viennent par bateau de Nouméa); aussi chaque famille a été taxée de 30.000 FCP (environ 1500 FF), somme énorme pour le malheureux Michaël! Sans chercher à se faire exempter, étant donné son indigence, le pauvre homme se saigne aux quatre veines pour payer sa quote-part; "il en faut des noix de cocos et des petits poissons pour faire 30.000 FCP", soupire-t-il, et d'ajouter "heureusement qu'il n'y a qu'un bon dieu!". De plus, pour nourrir les ouvriers bénévoles, il a dû céder tous ses cochons, ce qui le désole car il ne lui en reste plus pour faire "ka< ka< pouaka" avec nous (cuire un cochon au four tahitien), ne pouvant pas honorer convenablement, à ses yeux, ses obligations d'hospitalité.

Et pourtant Michaël est consterné de la baisse de la ferveur religieuse des jeunes; "ils prient avec la bouche, pas avec le coeur"; on sent qu'il accepterait de bon coeur ses sacrifices si les jeunes paroissiens avaient de meilleurs sentiments religieux. Et lorsque l'institutrice lui fait dire d'acheter des chaussures à l'un de ses fils, Michaël explose! Tout cela ne l'empêche pas de rester bon vivant, jovial et souriant, sans trop se soucier du lendemain. Il nous offre généreusement ce qu'il a: papayes, noix de coco, bananes, uru grillé... Nous devons insister pour lui donner un peu d'argent,

"pour les enfants"; il eut été plus approprié d'offrir des denrées de nécessité, mais les magasins sont trop loin, à pied.

L'autre famille est plus à l'aise; Martha, son mari, et leurs trois enfants habitent un "fale" (prononciation locale du fare tahitien) identique à celui de Michaël, mais ils ont l'eau courante, l'électricité et la télévision; pas de meubles à l'intérieur (on dort sur des nattes, on mange par terre...), mais une belle machine à coudre, car Martha coud très bien; son mari travaille à la direction de l'équipement. Elle nous garde le dinghy quand nous allons à terre, et nous apportons quelques friandises pour les enfants, qui adorent venir à bord.

A notre départ Martha nous couvrira de cadeaux typiquement Wallisien dont une blouse brodée de pointes triangulaires et une splendide matrice à imprimer les tapas en pandanus et tresse de coco.

A Wallis et à Futuna on est fanatiquement francophile. Aussi le 14 juillet est-il l'objet de nombreuses réjouissances, dont les traditionnelles danses Maori, version Wallisienne, plus lourde et moins gracieuse qu'à Tahiti; les femmes ne font que de petits mouvements de bras et de chevilles, et les hommes se contentent d'un dandinement d'ours; on est loin des tamure tahitiens. Au dire des Wallisiens les réjouissances de ce 14 juillet sont pourtant modestes, car les plus grands fastes ont été réservés pour le 29 juillet, 30<sup>e</sup> anniversaire du rattachement à la France. Nous apprécierons particulièrement la marseillaise chantée de bon coeur par les enfants des écoles, chemises bleues, grande ceinture blanche, et pantalons ou jupes rouges.

Les Wallisiens sont très jaloux de leur identité culturelle. Leur langage présente quelques particularités; le r se prononce l - on dit fale pour la maison, au lieu de fare à Tahiti; le g se prononce n -notre mouillage de Gahi se prononce na-hi. Les tapas, très finement décorés, sont assez différent des tapas marquisiens, et ils cachent jalousement leurs procédés de fabrication aux autres polynésiens. La musique locale est faite de longues mélodies monotones, bien différente des riches sonorités vocales et instrumentales de Tahiti.

La radio FM locale est originale; moitié chansons Wallisiennes, moitié chansons Françaises peu connues (des Français), beaucoup d'émissions culturelles et pas un gramme de publicité (on se demande d'ailleurs sur quoi la publicité pourrait porter!); c'est agréable à écouter.

C'est à Wallis que nous découvrirons le *kava*, boisson légèrement enivrante tirée de la racine d'une plante, le "piper methysticum", ou "plante qui enivre"; à l'usage nous trouvons que c'est un breuvage peu agréable, au goût de terre prononcé. Autrefois les racines étaient mâchées par de jeunes femmes aux dents robustes et crachées dans un plat en bois à quatre pieds en forme de corolle rempli d'eau, le "tanoa", dont le contenu était ensuite filtré à travers des fibres de burau pour donner le kava, que l'on buvait dans des demi-noix de coco. Toutes les relations sociales, toute la vie privée de la naissance à la mort, sont marquées par les cérémonies du kava; et lors d'un enterrement on verse une coupe de kava sur la terre où était né le défunt. Le kava est symbole de paix et de pardon; lorsqu'en 1842 une corvette Française vint réclamer le corps d'un missionnaire tué par les autochtones -le père Chanel, le chef local ajoute à la dépouille une racine de kava.

Le jeudi 18 juillet, après remise par Martha d'un superbe collier de fleurs fraîches, très odorant, nous quittons Wallis, après un séjour de deux semaines, pour gagner Futuna, distant de 120 milles.

Au départ nous naviguons vent arrière, voiles croisées durant la journée, puis foc seul tangonné pour la nuit; en route nous croisons l'escorteur Balny, qui va participer à Wallis aux cérémonies du 30<sup>e</sup> anniversaire du rattachement à la France.

Au petit jour nous devrions être en vue de Futuna; mais le temps s'est gâté, et nous sommes dans

une épaisse boucaille de Sud Ouest, sans visibilité; Futuna est une île sans lagon, et le mouillage ouvert au Sud est très précaire; nous hésitons à nous engager dans le détroit qui se trouve entre les îles d'Alofi et de Futuna; finalement nous amenons les voiles et décidons d'aller au moteur voir l'état du mouillage.

Par chance le mauvais temps se dissipe peu à peu, et lorsque nous arrivons vers midi au mouillage de Sigave, capitale des lieux, il fait presque beau. Il n'est pas question d'aller à l'appontement où accostent les courriers de passage -la mer y est beaucoup trop agitée; nous nous enfonçons au maximum dans l'échancrure de la baie, où les conditions de mouillage sont acceptables.

Nous devons effectuer les inévitables formalités d'entrée à la gendarmerie locale, et à peine avons-nous mis pied à terre que nous sommes interceptés par un résident Français, Marcel Deysine, conseiller pédagogique de l'île, et qui sera notre guide pendant tout notre séjour ici.

Etant donnée la précarité de notre mouillage, nous ne pensions rester que une ou deux nuits; mais grâce à la persistance d'un temps convenable et à la gentillesse de Marcel nous resterons cinq journées, très agréablement remplies. Le mouillage ne sera inquiétant qu'une seule fois, lorsque l'alizé Sud Est prit une composante plus au Sud, qui nous fit rouler bord sur bord pendant toute une nuit.

Marcel nous fait visiter tous les recoins de Futuna et de ses deux royaumes de Sigave et d'Alo. C'est un spectacle extraordinaire! On a l'impression de remonter le temps en deçà du moyen-âge et de se retrouver dans un village gaulois -il n'y manque qu'Obélix à la poursuite des gros cochons noirs qui pullulent partout, aussi familiers que des chiens, lesquels, à l'occasion, passent également au four!

Les huttes sont encore plus rustiques qu'à Wallis; pas de murs, mais un petit muret ou deux rondins de bois superposés pour empêcher les cochons d'entrer; le sol est recouvert de graviers, et il n'y a aucun meuble; un petit foyer de pierres dans un coin (en plus du traditionnel four creusé dans le sol, réservé aux grandes occasions); des stores en feuilles de cocotier tressées offrent une vague protection aux intempéries; rangées sur les poutres du plafond les peue (nattes de pandanus) servant à dormir, en s'enroulant dedans, et à s'asseoir sur le gravier; pas d'électricité, et un robinet d'eau collectif à l'extérieur.

"C'est encore l'âge de pierre", commente Marcel. L'hygiène la plus élémentaire est inconnue; les détritiques de toutes sortes s'amoncellent près des maisons, fouillés par les cochons. Tous les résidents Français (une quarantaine) filtrent leur eau. La maison du roi est identique à celle de ses sujets, en un peu plus grand; toutefois une superbe CX offerte par la République stationne devant, et ne doit pas souvent rouler étant donné l'état des pistes.

On sent que tout cela va bientôt changer; des maisons en dur commencent à se construire; des routes en béton commencent à remplacer les pistes chaotiques, et l'électrification démarre. L'important effort d'éducation en cours aidant, Futuna va bientôt perdre son caractère pré-médiéval, et devenir une île du Pacifique comme les autres.

Si les habitations sont rustiques, les églises en revanche sont somptueuses. Il y a douze églises et chapelles, pour 4.000 habitants, plus une grandiose basilique, le tout réalisé en pierre et en béton, richement décoré, et abondamment tapissé de fleurs fraîches renouvelées tous les jours. La population est très pratiquante, parfois bigote; on nous raconte par quel subterfuge un candidat socialiste a pu se faire élire ici; boudé jusque là parce que soupçonné d'appartenir à un parti de mécréants, il eut l'idée lumineuse de faire valoir que le président Mitterrand pratiquait un

"pèlerinage" chaque année -son ascension de Solutré, en l'occurrence, et le tour était joué!

Nous ne manquons pas de visiter la basilique de Po $\kappa$ , dédié à Saint Pierre Chanel, le missionnaire qui évangélisa ces lieux au début du siècle dernier; assassiné en 1841 à l'instigation du roi Niuliki, qui n'appréciait pas trop ses exhortations à la tempérance matrimoniale, il fut ramené en France en 1842, canonisé par Pie XII en 1954, et rendu à Futuna en 1977, où le tabernacle de la basilique qui contient ses restes fait l'objet de la plus grande dévotion.

Marcel, qui vit seul ici, nous emmène chez un couple ami, Yves et Brigitte Thièbaud; Brigitte, ancienne restauratrice, nous confectionne des repas somptueux, avec des denrées venues pour la plupart de Nouvelle Calédonie; Yves (un Vosgien) enseigne la menuiserie au collège technique; leur intérieur, très propre, très pavillon de banlieue cossue, étonne dans cet environnement. Brigitte est une cibiste acharnée, et regrette que nous n'ayons pas de radio à bord pour rester en contact avec un "maritime mobile".

Le dimanche nous emmenons tout ce monde faire une sortie en mer jusqu'à l'île voisine d'Alofi, à la joie générale. Nous faisons un départ mouvementé par suite d'une sortie de bôme du vit de mulet (sans doute causée par le roulis infernal du mouillage), remise en place avec l'aide d'Yves. Une descente à terre nous permet d'admirer les arbres splendides de l'île; elle est pratiquement inhabitée, ce qui a favorisé le développement spectaculaire de la flore, et notamment le tamanu, l'un des trois bois précieux des îles tropicales, avec le miro (ou bois de rose) et le tou (prononcer touou). L'île s'est dépeuplée au siècle dernier par suite du cannibalisme forcené qui y régnait; le dernier carré de survivants a été dévoré par les Futuniens voisins.

Nous revenons à Sigave à bonne allure, au grand largue; malheureusement nous entortillons autour de la ligne d'arbre un fil de pêche, et nous pouvons tout juste mouiller avant que le moteur ne soit bloqué. Il serait imprudent de rester ainsi toute la nuit, sans pouvoir appareiller au moteur en cas de coup de vent; à l'aide des bouteilles, que nous viderons en une heure de plongée, et des lampes torches étanches, nous plongeons à tour de rôle sous la quille pour dégager l'arbre d'hélice; le nylon du fil a fondu par la chaleur de l'échauffement et fait un bloc autour de l'arbre d'hélice, derrière la bague hydrolube, qu'il faut dégager à la scie à métaux, en en découpant une rondelle; cela est fâcheux car on peut craindre que la bague ne se casse, et il sera prudent de limiter les temps de rotation de l'arbre (moteur ou rotation libre pour l'alternateur), jusqu'à pouvoir mettre au sec et inspecter cette bague -pas avant Nouméa. Vers minuit, opération terminée, heureux de ne pas avoir été visités par les requins, nous nous couchons, complètement épuisés.

Le lendemain, nous reprenons notre route.

#### **9.4. De Futuna à Nouméa**

Ce mardi 23 juillet, sous l'oeil attendri de nos amis venus nous saluer sur l'appontement, nous appareillons pour la Nouvelle Calédonie, à environ 900 milles de là.

Nous marchons bien les deux premiers jours, avec un bon vent de secteur Est force 5/6; à cette allure nous devrions arriver en moins d'une semaine. Mais le troisième jour le vent faiblit et devient très irrégulier.

Toutefois ce jour là, nous ne nous préoccupons guère de la marche du bateau, absorbés que nous

sommes par une pêche miraculeuse -pour nous: un marlin de l'espèce voilier empereur, long de 2m60 ! Nous avons d'abord vu la ligne se raidir comme une corde à piano, puis, au loin, nous avons vu un gros poisson faire des sauts impressionnants et sonder profondément, allant de droite et de gauche, cherchant à rompre la ligne; pendant plus d'une heure nous avons rapproché l'animal doucement au winch; en dépit de ses efforts forcenés, la ligne a tenu bon -merci Jack! A quelques mètres du bord le marlin est bien visible; il nous voit aussi, et redouble d'efforts pour essayer de se libérer; nous sommes perplexes et un peu inquiets, nous rappelant les histoires de pêche au marlin entendues de-ci de-là: espadon furieux enfonçant son rostre dans la coque, ou sautant dans le cockpit, baïonnette en avant...; et s'il continue à se débattre comme il le fait, il va finir par filer sous la coque, entortillant le fil dans l'hélice; finalement Pierre a recours à une solution peu sportive, mais efficace: une balle de 357 magnum entre les deux yeux; l'animal s'immobilise aussitôt, foudroyé, et prend une couleur bleu intense. Cette bête est magnifique, et nous avons mal au coeur de l'avoir tuée, mais que faire d'autre ? Un hameçon sans ardillon ? Encore eut-il fallu pouvoir aller décrocher l'hameçon, sans se faire transpercer !



*2m60 d'espadon voilier !*

Après un hissage laborieux, winch et crochet à la fois, l'énorme animal est à bord, occupant tout un côté du cockpit; Geneviève commence à lever les plus beaux filets, rejetant de larges quartiers de viande à la mer; surprise ! Nous apercevons un énorme thon germon (que nous prenons d'abord pour un requin) qui nous suit à moins d'un mètre du tableau arrière, avalant tous les morceaux jetés par dessus bord; nous essayons de le nourrir à la main, mais sans succès: il s'approche jusqu'à quelques centimètres, et attend que nous lâchions le morceau; nous aurions facilement pu le pêcher.

Tous les bocaux disponibles sont remplis, et quelques filets sont mis à sécher; bien entendu les menus suivants sont à base de marlin, qui est une très bonne chair, au léger goût de veau.

La suite de la navigation est très pénible. Pendant six jours nous devons louvoyer contre un vent d'Ouest, accompagné de grains abondants et d'une mer forte, ce qui est, une fois de plus, contraire aux indications des Pilot's Charts. Le vent monte jusqu'à 30 nœuds, nous obligeant à marcher au près avec trois ris et un génois très réduit. A cette allure l'eau qui pénètre dans la baille à mouillage s'infiltré dans la cabine avant, apportant l'horreur d'une humidité envahissante à l'eau salée sur les couchages, dans les coffres...

Au 9ème jour, toujours au près, nous arrivons en vue de Maré, la plus sud des îles Loyauté, que nous longeons vers midi. Dans l'après-midi nous croisons un grand trimaran blanc, vent arrière, voiles croisées, au cockpit désert; nous devons manoeuvrer pour l'éviter; sa grand voile recevant le vent de l'amure tribord, alors que nous sommes bâbord amure, nous lui donnons la priorité, tout en étant fort surpris de ne voir personne paré à manoeuvrer.

Dans la nuit nous sommes devant la passe Havannah, entrée du chenal Sud-Est pour Nouméa. Nous tirons des bords à petite vitesse, en attendant le lever du jour, n'ayant nulle envie de nous risquer de nuit en ces lieux dont nous n'avons pas la pratique, encombrés de bancs de coraux et dont nous ignorons l'état du balisage. A 6h30, à l'aube du jeudi 1er août, voiles affalées, nous embouquons le canal au moteur.

C'est une très belle navigation à travers un dédale d'îles et d'îlots, et après avoir parcouru près de quarante nautiques en huit heures dans les eaux calmes du grand lagon Calédonien nous nous amarrons à la superbe marina de Port Moselle, au coeur de Nouméa, bien contents d'être arrivés.

Depuis Futuna, nous avons couvert 987 nautiques.

L'arrivée sur la côte Est de la Nouvelle Calédonie marque la fin de notre séjour dans les eaux du Pacifique, puisque à partir de la côte Ouest nous serons dans la mer de Corail.

## 10.LA NOUVELLE CALEDONIE

### 10.1. Séjour à Nouméa

Nouméa est la seule véritable ville de Nouvelle Calédonie. Elle compte 60.000 habitants dispersés sur plus de quinze kilomètres. L'origine ethnique est majoritairement européenne, avec des minorités Mélanésienne, polynésienne (Wallis et Futuna), Viet-Namienne, et Indonésienne. Elle fut fondée en 1854 par la Marine qui recherchait un port bien abrité; elle végéta jusqu'à la seconde guerre mondiale, époque à laquelle la présence de l'armée Américaine en guerre contre le Japon, et le "boom" du nickel, assurèrent son essor.

Comme la Rome antique c'est une ville entourée de sept collines, autour desquelles se situent différents quartiers, peu denses et très espacés. Il existe un vague centre ville entre la place des Cocotiers et le quartier latin, qui jouxte la superbe marina de Port Moselle, ouverte récemment; le marché principal de la ville, très vivant, bien achalandé, et aussi bien approvisionné que les meilleurs marchés de France, est tout à côté, en bord de mer.

C'est un total changement de décor après notre séjour à Wallis et Futuna! En fait l'aspect de cette ville est entièrement Français, et peu de choses rappellent le contexte Mélanésien avoisinant (le musée...); la population colorée que l'on croise dans la rue n'est guère plus dense que dans l'une de nos villes Méditerranéennes.

Nous jouissons sans retenue de toutes les aménités des lieux, notamment gastronomiques; le marché municipal regorge de produits frais, et en ville on trouve en abondance des supermarchés, boulangeries, pâtisseries, boucheries, charcuteries... le tout "à la Française".

L'essentiel du mois d'Août est consacré à l'entretien du bateau. Après hissage au carénage du Club Nautique Calédonien nous remplaçons la bague hydrolube endommagée à Futuna, et nous en profitons pour faire quelques retouches de peinture anti-fouling. Le moteur est révisé. Deux batteries fatiguées sont remplacées, non sans mal, les nouvelles batteries étant un peu plus grandes que les anciennes et ne trouvant pas leur place facilement. L'étanchéité de la balle à mouillage est refaite et nous n'aurons plus d'ennuis par la suite de ce côté là. Nous remplaçons notre cuisinière rongée par la corrosion par une Eno toute neuve (qui se corrodera aussi vite!).

Le 29 Août, après toute cette activité, nous nous accordons une vacance touristique dans l'île avec une voiture de location. Après un arrêt nocturne à Bourail, côte Ouest, nous traversons l'île et longeons la côte Est jusqu'à Touho, où nous passons deux nuits au gîte Mangalia.

Nous sommes en province Nord; en effet depuis les accords de Matignon en 1988, l'île est divisée en deux provinces; le Sud, capitale Nouméa, président Jacques Lafleur, est en majorité pro-française; le Nord, capitale Kone, président Léopold Jorédie, est à majorité Canaques indépendantistes; une troisième province "canaque" est formée des trois îles Loyauté -Ouvéa, Lifou, Mare.

Les agglomérations, surtout au Nord, sont très peu denses; sans leurs panneaux indicateurs on les traverserait sans s'apercevoir de leur existence! Toute la Calédonie est d'ailleurs très peu peuplée:

150.000 habitants, dont la moitié autour de Nouméa, pour 19.000 km<sup>2</sup>, soit moins de 8 habitants au km<sup>2</sup>. On roule des kilomètres sans voir âme qui vive.

La plupart des Canaques vivent en tribus, localisées dans de petites vallées invisibles de la route, au bout de pistes en terre; elles sont généralement situées en des lieux très agréables, au bord d'une rivière, coquettement arrangées et fleuries. Chaque tribu compte 200 à 300 personnes, dont une partie vit "en ville", apportant à la communauté un complément de ressources. Un ensemble de tribus est dirigé par un "grand chef", et une tribu par un "petit chef". Le grand chef dispose en général d'une activité lucrative; notre gîte Mangalia, par exemple, appartient au grand chef Jacques Bouillon (tribus du vieux Touho), qui mène grand train: belle et grande demeure, gros 4X4 Toyota, vedette rapide... Grâce à lui nous sommes autorisés à visiter la tribu Paola, toute proche, dirigée par le petit chef Emmanuel Bova; ce dernier vit sur un pied infiniment plus modeste; il touche 9.000 FCP (environ 490 FRF) par mois, et comme tous les autres membres de sa tribu il tire l'essentiel de sa subsistance de la culture et de l'élevage (manioc, taro, café, poules, bovins, cervidés...). Seul signe distinctif: il dispose d'une grande hutte ronde à toit de paille, où le poteau central qui en dépasse est sculpté et surmonté d'une conque (symbole de la communication). Cette hutte a beaucoup d'allure, mais notre petit chef trouve plus commode d'habiter une cabane en parpaings recouverte d'un toit de tôles ondulées.

Selon la tradition, nous offrons la "coutume" au petit chef sur le front de la tribu: menus cadeaux comprenant un carré d'étoffe, du riz, des bonbons, un paquet de tabac...., le tout discrètement emballé dans un sac plastique.

Comme partout dans le Pacifique, la religion tient une grande place; dans chaque tribu on trouve un temple ou une église, où passe un pasteur ou un prêtre itinérant, protestants et catholiques se partageant apparemment les fidèles à égalité.

Les canaques "tribaux" attachent une importance extrême à la possession des terres, la propriété s'étendant jusqu'aux eaux du lagon, incluses; si l'on veut se promener sur des terrains tribaux, cueillir des plantes, ramasser des coquillages..., l'usage veut que l'on en demande l'autorisation au chef de tribu, avec une coutume, et cela n'est apparemment jamais refusé. Les journaux locaux se font fréquemment l'écho d'affrontements entre tribus, souvent meurtriers, résultant de querelles foncières.

Les accords de Matignon signés en 1988 après les sanglants événements d'Ouvéa ont manifestement apporté un apaisement général. Les Canaques, frustrés d'assister à une évolution Calédonienne à l'Occidentale, à laquelle ils ne participaient guère, refusant le système administratif Français, souvent en querelles foncières avec les autorités territoriales, ont maintenant la faculté de s'organiser à leur guise dans la province Nord et celle des îles, où ils sont majoritaires. Les Caldoches, majoritaires dans le Sud, ne s'estiment pas lésés dans leurs occupations habituelles et apprécient la paix retrouvée. Les accords prévoient que la situation sera ré-examinée après dix ans, soit en 1998; que se passera-t-il alors?

Le journal local évoque parfois des problèmes résultant de ces accords; par exemple les Canaques en tribus se sont empressés de revenir à leur justice coutumière, ce que conteste l'autorité judiciaire du territoire, sous contrôle Français; après d'innombrables discussions on s'achemine vers un compromis par lequel la tribu se charge des délits au niveau correctionnel, et la justice territoriale des crimes graves relevant de la cour d'assise; cela toutefois ne résout pas toujours les problèmes; c'est ainsi que le viol, crime grave pour la justice Française, n'est qu'un délit mineur pour les Canaques!

Physiquement, les canaques ont la peau noire, les cheveux crépus, et une allure un peu

simiesque; quand on les croise sur les chemins, l'air bougon et renfrogné, la machette à la main, ils ont un aspect inquiétant; mais la plupart vous font un petit signe amical, et ne refusent pas le dialogue, si on fait le premier pas.

Un jour nous abordons une dame sur une plage, pure Canaque, vendant quelques menues babioles sur l'un de ces étals que l'on trouve souvent sur le bord des routes -coquillages, fruits frais..., que l'on aurait pris pour une analphabète sortie de sa brousse; et voilà qu'elle nous sort un petit discours bien structuré, dans un Français parfait et sans accent, vantant les mérites des accords de Matignon, la nécessité de la tolérance mutuelle, et concluant très sérieusement: "nous autres Canaques ne devons pas être racistes!".

La scolarisation est très poussée; tout le monde parle parfaitement le français, plutôt mieux qu'en Polynésie. Pour les Canaques, s'exprimant en 32 dialectes tribaux qui ne se comprennent pas entre eux, et pour les autres minorités ethniques -Wallisiens, Vietnamiens, Indonésiens, le Français est la langue véhiculaire obligatoire.

Les paysages de cette côte Est sont très agréables par la variété de leurs reliefs, leur nature sauvage, quasi-déserte, et la proximité de la mer. Une chaîne montagneuse culmine à 1600 mètres, tombant en pente raide sur la mer; bien arrosée elle porte une végétation luxuriante et offre depuis la route côtière des reliefs superbement sculptés, comme la célèbre "poule pondeuse" de Hienghène, au nom suggestif. On trouve de nombreuses rivières aux larges embouchures, bordées d'une abondante végétation lacustre, surtout palétuviers; à une embouchure particulièrement large on franchit la rivière par un bac.

Sur la côte Ouest on trouve de vastes plaines allant de la côte à la chaîne de montagne intérieure; beaucoup plus sèche que la côte Est elle ne porte qu'une maigre végétation. C'est là que se trouvent les ranches des éleveurs Caldoches, fonctionnant à la manière Texane: vaste porche d'entrée en bois où le nom du ranch est pyrogravé, surmonté d'une paire de cornes, vastes troupeaux de bovins, chevaux et cervidés, gardés par des bouviers à cheval -parfois en motos tous-terrains, à l'aise dans la pratique du lasso et du rodéo.

La côte Sud est pratiquement inhabitée, hors la région de Nouméa; sa partie Est comporte un relief tourmenté, prolongement de la chaîne montagneuse centrale, couverte d'une végétation de maquis clairsemée découvrant une terre rouge qui donne à l'île une couleur caractéristique visible de loin.

Partout on aperçoit le vaste lagon qui enserre la grande île, avec ses récifs et ses eaux turquoise. La végétation est loin d'être partout luxuriante, mais on trouve omniprésent l'arbre national, le "niaouli", sorte de petit eucalyptus à l'écorce épaisse et molletonnée, d'un blanc brillant; cette "peau de niaouli" sert à recouvrir les cases traditionnelles; très odoriférant, il purifie et assainit l'atmosphère et ses feuilles servent à soigner les affections rhino-pharyngées. Près des bords de mer les spectaculaires pins colonnaires dressent leurs fûts hauts dans le ciel; près de Nouméa une petite île complètement recouverte de ces pins a reçu le nom suggestif d'île porc-épic. A l'intérieur on trouve quelques très beaux bois tropicaux: kaori et koou pour l'ébénisterie, gaïac et bani pour des charpentes très résistantes.

En dehors de l'élevage, la seule faune visible est constituée d'oiseaux; on aurait aimé rencontrer l'oiseau national, le "cagou"; manquant d'agilité, ils ont été exterminés par les chiens et les chasseurs, et on n'en voit plus qu'au jardin d'acclimatation de Nouméa.

Après ce bain de Calédonie nous regagnons notre confortable marina de Port Moselle, où nous menons une vie très bourgeoise, faite de menus travaux sur le bateau et d'activités culturelles à

Nouméa -concert, cinéma, visites locales, notamment le très beau musée Mélanésien et l'aquarium (où l'on peut en particulier admirer des nautes vivants, dans des bassins dont la faible luminosité et la pression d'eau élevée recréent leurs conditions naturelles de vie par grands fonds).

## **10.2. Croisière dans le lagon Sud**

Le jeudi 12 septembre nous décidons d'aller explorer le lagon Sud; nous récupérons le matériel en révision -radeau de survie, dont l'inspection nous coûte une fortune (près de 4000 FRF!), et bouteilles de plongée, nous faisons un ravitaillement au supermarché local et un plein d'eau de boisson à la source du Mont Dore, proche de Nouméa. Mi voile, mi moteur nous gagnons la baie de Prony, juste après le canal Woodin.

Nous enfonçant dans cette vaste baie, nous mouillons dans l'anse du Carénage, trou à cyclone enserré par les terres, bordé de palétuviers; à chaque extrémité coulent des sources d'eau très chaude, témoins de l'activité volcanique latente. Nous y restons deux journées très agréables; l'appareillage est laborieux: la chaîne s'est entortillée autour d'une souche immergée; Geneviève plonge en bouteille par dix mètres de fond dans une eau trouble et boueuse pour la dégager; elle éprouvera des frissons rétrospectifs en apprenant que cette baie est infestée de requins tigres, friands de crabes de palétuviers !

Après un saut de puce jusqu'à la baie de Ouara, sur la côte Ouest de l'île Ouen, où nous manquons de nous faire dévorer par des molosses canaques pas informés des accords de Matignon, nous gagnons Kunié -l'île aux pins, une trentaine de milles plus au Sud, à travers un dédale de récifs coralliens. Nous allons jeter l'ancre dans la baie de Kuto, coin Sud-Ouest de l'île, où nous trouvons toute une flottille de voiliers au mouillage, pour la plus grande part des Australiens de la course Sydney/Brisbane-Nouméa, venus relaxer ici avant de rentrer.

Nous resterons là trois jours, dont une journée de promenade avec une 4L de location. Nous trouvons quelques beaux paysages boisés le long de la route circulaire qui entoure l'île, avec beaucoup de ces pins colonnaires qui ont donné son nom à l'île. La population, essentiellement canaque, est peu amène, plutôt moins qu'en Province Nord, également canaque.

Côte Ouest, nous trouvons de nombreux vestiges de la déportation des communards Parisiens, de 1872 à 1879, date à laquelle ils furent amnistiés; une communauté de 3.500 personnes vécut ici, et une centaine d'entre eux reposent dans un petit cimetière mélancolique, aux modestes tombes surmontées d'une pierre où le nom du défunt est gravé, envahies de grandes herbes folles... Tous les noms des morts enterrés ici sont récapitulés sur une plaque de bronze fixée sur une petite pyramide de pierre.

Le jeudi 19 septembre, quittant la baie de Kuto, nous gagnons à travers la barrière de récifs coralliens le mouillage de Gadji, au Nord-Ouest de l'île; l'entrée, avec quelques centimètres d'eau seulement sous la quille (à marée haute), n'est pas de tout repos; mais au mouillage on jouit d'un spectacle d'une rare beauté. Un vaste plan d'eau est délimité par une couronne de récifs affleurants et d'îlots boisés pittoresques, dont la base, rongée par la mer, est plus étroite que le sommet. La plongée, sur le tombant des récifs, est presque aussi somptueuse qu'aux îles Tuamotu; on y rencontre de grosses tortues de mer et quelques requins patibulaires.

Le lundi 23 septembre, nous remontons vers le Nord, et mouillons dans la Bonne Anse de

l'immense baie de Prony. Le lendemain nous revenons dans la baie du carénage pour y goûter le charme calme et sauvage de ce magnifique mouillage, et en explorer les rives désertes. Le calme du matin est troublé par le moteur hors-bord d'une barque Caldoche, qui remonte des filets ruisselant de poissons argentés; ils nous en offrent gentiment quatre, des maquereaux, qui feront une excellente grillade pour le repas de midi.

Le jeudi 26 septembre nous regagnons les douceurs de la vie civilisée à la Française, dans notre marina de Port Moselle, à Nouméa. Nous y retrouvons Virgo, qui arrive des îles Fidji, après un long détour plus au Nord, par les îles Samoa, où le séjour ne semble pas avoir été enthousiasmant. Patrick fait une tentative de mise au travail comme cadre commercial d'une petite affaire de vente de chalets, gérée par un couple de bateau, et qui tournera court au bout de quelques mois, le patron oubliant systématiquement de payer le personnel!

Le dimanche 29 l'Amiral François Quérat et son épouse Marie-Thérèse nous font la surprise d'une visite amicale impromptue; l'Amiral, commandant supérieur des Forces Françaises du Pacifique, est en tournée officielle, et son épouse l'accompagne de loin; autour d'un pot sympathique nous évoquons les bons moments passés en Polynésie.

### **10.3. A Ouvéa avec notre fils François**

Le lundi 30 septembre, à la nuit, nous allons à l'aéroport de Tontouta chercher notre fils François, qui arrive de France, via l'Australie; ce soir là il tombe une pluie fine et froide évoquant davantage la Bretagne que le tropique. Nous laissons à François le temps de récupérer son décalage horaire et d'avoir un bref aperçu de Nouméa, et nous appareillons le jeudi 3 octobre en direction du Vanuatu, ex-Nouvelles Hébrides.

Arrêt nocturne dans la Bonne Anse de la baie de Prony, puis sortie par la passe Havannah, et nous mettons le cap sur Ouvéa, où nous arrivons le samedi 5 octobre au matin, par le passage des Pléiades de Sud; nous mouillons devant Fayaoué, le principal village de l'île.

Le hasard fait que nous sommes mouillés juste devant la gendarmerie, tragiquement célèbre depuis les événements d'avril 1988. Les lieux ont des allures de camp retranché, avec réseaux de barbelés, casemates, sacs de sable... A l'intérieur sont les trois gendarmes en exercice, protégés par trente gardes mobiles, armés jusqu'aux dents, équipés de blindés, et renouvelés tous les 45 jours. Etant donné que les ordres interdisent en pratique toute initiative, on se demande ce qu'ils font là -et ils se le demandent aussi!

Dans la cour de la gendarmerie, sous le pavillon tricolore, on voit une petite plaque en marbre de 30X30 cm, portant les noms des quatre malheureux gendarmes assassinés traîtreusement, payée de leur poche par d'autres gendarmes. Quel contraste scandaleux avec l'imposant monument de marbre et de pierre de taille, très probablement payé par la République, élevé à la mémoire des 22 "martyrs" canaques abattus lors de la délivrance des gendarmes détenus en otage dans une grotte du Nord de l'île!

A Fayaoué nous retrouvons Daniel, l'un des deux médecins de l'île, et sa dynamique épouse Nadia. Ils sont arrivés en voilier avec leurs deux filles Emilie et Stéphanie il y a un an; nous avons rencontré Daniel sur Virgo, qui les connaissait depuis les Antilles. Nous sommes invités à un sympathique dîner autour d'un excellent poisson pêché par Daniel dans le lagon.

Le lendemain nous suivons Daniel et Bernard (l'un des gendarmes) à la pêche en apnée de langoustes "porcelaine" -variété de grosses langoustes bleues; mais nous n'en verrons pas, ne croisant qu'un requin dormeur, une tortue et une murène.

Daniel nous promène avec sa voiture; l'île n'est qu'une étroite bande de terre longue de 30km, dont la face Est, rocailleuse et battue par la houle du Pacifique, est inhospitalière; la face Ouest s'ouvre sur un immense lagon, bordé au Nord et au Sud par des chapelets de récifs et d'îlots -les Pléiades du Nord et du Sud. Bien protégé des vents dominants soufflant de l'Est, le lagon est intenable par vent d'Ouest un peu frais. Les cocotiers forment l'essentiel de la végétation, le coprah fournissant la principale ressource (subventionnée) du territoire.

Le mardi 8 octobre nous quittons Ouvéa par la passe du Taureau, à travers les Pléiades du Nord, direction Port Vila, capitale du Vanuatu, dans l'île d'Efate. Nous parcourons environ 200 milles au près, par vent NE 4/5 et arrivons dans la nuit du 9 au 10 en vue de Port Vila sous un ciel d'orage, zébré d'éclairs. Voiles affalées nous nous laissons dériver jusqu'au lever du jour.

## 10.4. Le Vanuatu

Le 10 octobre 1991 nous gagnons le port dans l'attente des autorités locales; le gouvernement du Vanuatu ne pouvant leur payer d'embarcation, Pierre doit aller les chercher avec l'inconfortable et instable dinghy AX2; seul le douanier se risque à venir à bord -l'immigration préfère notre visite en leurs bureaux; formalités réduites au minimum: nous sommes manifestement bienvenus ici.

Nous nous amarrons sur un coffre. Geneviève ne peut s'empêcher d'aller farfouiller dans le sable, à la recherche de coquillages; sans gants, elle se fait piquer au doigt par un poisson venimeux non identifié; émotion! On pense au terrible poisson pierre qui peut être mortel. Consultation à l'hôpital local; les lieux sont peu engageants, dépourvus de la plus élémentaire hygiène; mais l'infirmier local, tiré de sa sieste, semble connaître la question, et effectue un piqure calmante (avec une seringue jetable, quand même!); à part une main enflée et douloureuse durant une semaine cet incident n'aura pas d'autres suites -si ce n'est d'obliger une fois de plus Pierre à mettre la main à la vaisselle. Mais il ne serait pas étonnant qu'il y ait là un dernier coup du tiki de Raivavae !

Port Vila est une petite ville propre et coquette, où l'on retrouve des traces de la double tutelle du condominium franco-britannique, lorsque le Vanuatu s'appelait "les Nouvelles Hébrides". On en a toutefois vite fait le tour, et le samedi 12 octobre nous quittons les lieux pour faire un saut de puce jusqu'à l'immense baie de la Havannah, quelques milles au Nord Ouest de Port Vila, et qui servit de base à la flotte Américaine durant la guerre du Pacifique (Guadalcanal n'était pas loin).

Nous en repartons le lendemain de très bonne heure dans l'espoir de gagner les îles Maskelynes, au Sud de Malekula, avant la nuit -soit 80 milles à courir. Le vent SE 6 avec rafales à 7 est favorable; nous filons 8 nœuds au grand largue; profitant de la présence de François nous sortons notre grand spi à bandes rouges et blanches du coffre où il se languit depuis Toulon; n'étant pas trop expert dans la manoeuvre de cette voile, nous n'osons pas nous en servir au large, craignant de le voir s'enrouler autour de l'étai et d'avoir des ascensions acrobatiques à faire dans les grandes houles océanes.

Majestueusement déployé, par 20 à 25 nœuds de vent, le spi tire impétueusement l'Aventure vers

des sommets de vitesse jamais atteints par nous: le loch dépasse 13 nœuds! Ecoute et hâte-bas sont tendus comme des cordes à piano, les poulies de rappel font frémir les fargues où elles sont manillées... Peu avant l'arrivée le vent force encore, atteignant force 7; le mousqueton de la drisse de spi s'ouvre et la voile s'abat à l'eau vers l'avant; François à la barre a juste le temps de lofer pour éviter que le bateau ne passe dessus et Pierre se précipite pour récupérer la toile à plein bras, ramassant un gros bleu dans l'affaire, tandis que Geneviève, poursuivie par la vengeance du tiki de Raivavae, s'arrache plusieurs centimètres de peau sur la main droite... Encore plus de vaisselle pour Pierre !



*L'Aventure sous spi*

Mais nous ne sommes plus très loin, et nous arrivons devant la passe vers 17h00, encore bien éclairés par le soleil, après avoir soutenu une moyenne supérieure à 8 nœuds, ce qui sera notre record de croisière (mais nous sommes à trois). Nous gagnons sans difficultés un mouillage bien abrité à travers le dédale des îles Maskelyne, et cette nuit là tout le monde s'endort profondément!

Nous resterons quatre jours dans ce joli décor, avec un temps malheureusement fort maussade - ciel couvert, grains et averses, vents violents... François décrète que c'est le temps idéal pour la planche à voile (enfin, il y a de l'air !) et sillonne l'archipel en tous sens. Harnais fluo, voile multicolore, défilant dans des gerbes d'écume sur l'eau clapoteuse, il fait l'admiration des populations locales; et lorsqu'une violente rafale couche la voile, le corps au ras des vagues dans l'écume jaillissante, c'est un délire de vivats et d'applaudissements! Si des élections avaient eu lieu à ce moment là, il est sûr que François aurait été immédiatement élu.



*Démonstration de planche à voile à Avock (Vanu Atu)*

La population locale est très accueillante et très chaleureuse; ce sont des Mélanésiens bon teint, mais beaucoup plus souriants que les Canaques. Ils vont nonchalamment sur leurs pirogues à balancier, taillées dans un tronc d'arbre avec une herminette, et qu'ils manient fort adroitement avec une unique pagaie.

Nous sommes adoptés par Wasso, qui parle très bien le Français -il a fréquenté l'école des pères Maristes. Très noir, calme et souriant, Wasso nous fera découvrir les ressources locales. A la pêche sur le récif, muni d'une arbalète primitive, Wasso nous ridiculise, ramenant de beaux poissons alors qu'avec notre matériel perfectionné nous ratons presque tout; il est vrai que Wasso est capable de rester en apnée un temps phénoménal, guettant le poisson en embuscade derrière un rocher.

Wasso nous fait visiter Avock, son village. C'est le degré zéro de pauvreté ! Pas de TV, pas de radio, pas de voiture, pas de moteur hors-bord, pas d'électricité...; juste quelques points d'eau collectifs; des vêtements en haillon, grisâtres, (pas de savon!) sèchent sur des lianes; la nourriture se compose exclusivement de poisson du lagon et de taro, agrémentée de fruits (papayes, bananes, mangues...).

D'après Wasso le coprah (non subventionné) est leur seule source d'argent; il rapporte 50 centimes le kilo sec, et il faut beaucoup de noix pour faire un kilo de coprah! Sur les territoires Français il est payé 3 FRF le kilo -mais avec subvention. Pourtant le village ne respire pas la mélancolie; on est pauvre, mais heureux de vivre. Geneviève offre à la femme de Wasso des habits dont elle n'a plus l'usage -bien modeste cadeau, mais qui ne peut pas être accepté ainsi: en retour madame Wasso offre un tapis en vannerie, assez grossier par rapport aux peupolynésiens.

Un jour Wasso nous emmène dans sa "brousse"; nous traversons le lagon en dinghy et gagnons la grande île; après une marche assez longue Wasso nous montre fièrement ses plantations: cacao, manioc, taro, ananas, bananiers, et même kava! Il abat un jeune cocotier pour nous en donner le coeur. Et revenus à bord il nous confectionne du kava, râpant les racines avec un morceau de corail à la forme adéquate; cette boisson soi-disant enivrante a toujours un aussi mauvais goût de terre, ce que nous nous gardons bien de dire à Wasso.

Le jeudi 17 octobre nous quittons ce sympathique archipel pour continuer notre route cap au Nord; après un arrêt nocturne à Port Stanley, au Nord-Est de Malekula, nous gagnons l'île d'Espiritu Santo, plus au Nord, et allons jeter l'ancre dans l'excellent mouillage de Palikulo, au Sud de l'île; nous sommes près de Lugainville, 2ème ville du Vanuatu, ce qui n'est pas grand chose! Sur la plage, un vague club nautique à l'abandon, qui fonctionne en self-service: son propriétaire s'est noyé quelques mois auparavant.

Avant l'indépendance, cette île était sous influence Française, et l'on en voit encore quelques traces, notamment dans la toponymie des lieux, ainsi que quelques vestiges d'une prospérité passée; aujourd'hui tout est visiblement ramené au niveau de la pauvreté générale du Vanuatu; c'est ici que l'on nous demandera naïvement si "l'indépendance n'est pas bientôt terminée ?".

Nous sommes à 15° de latitude, près de l'Equateur, et sous la zone de convergence intertropicale, ce qui signifie un temps exécrable et pluvieux; les grains se succèdent continuellement, et nous baignons dans une atmosphère chaude et humide; disposant d'eau en abondance sur le pont, nous pouvons faire le plein des réservoirs et multiplier les lessives sans bouger du bateau.



*Lessive à l'eau de pluie*

Dans cette baie de Palikulo nous faisons la connaissance de Mandragore, construction amateur de 12 mètres, armé par Thomas, un grand escogriffe maigre et barbu, son épouse Véronique, et leurs diaboliques triplets de quatre ans. Ce sont de vieux routiers du Pacifique Sud, explorant méthodiquement toutes les îles et tous les archipels; comme la plupart des autres gens de bateau, ils s'arrêtent de temps en temps pour remonter la caisse du bord et vivent ensuite très chichement pour durer le plus longtemps possible: pas d'alcool, pas de viande, mais du poisson que l'on pêche soi-même et recours aux ressources locales bon marché -taro, manioc, papayes... Thomas est apparemment le principal responsable de l'éducation et de l'occupation des très dynamiques triplets, et il a bien du mal à assumer cette tâche ! Sa dernière trouvaille, très efficace, consiste à fabriquer un plan de chasse au trésor, assez vague et incomplet pour pouvoir s'adapter aux topographies de toutes les escales, avec des "indices" savamment disposés; cette chasse absorbe l'énergie débordante des triplets pendant que les parents se reposent à proximité.

Nous avons projeté une promenade en 4X4 vers le Nord de l'île, en particulier vers les tribus

sauvages de l'intérieur, où les hommes se promènent nus, revêtus seulement d'un étui pénien; mais les pluies incessantes nous dissuadent et nous décidons d'appareiller vers le Sud et le soleil.

Le lundi 21 octobre nous gagnons Lugainville pour accomplir nos formalités de sortie et faire un ravitaillement de fraîcheur -nous ne trouverons plus rien d'ici Nouméa; en ville nous dînons d'excellentes langoustes pour un prix dérisoire. Enfin le 22 octobre nous sortons du canal (entre Espiritu Santo et Malekula) par l'Ouest et mettons le cap sur les îles Loyauté.

Nous n'avons eu qu'un faible aperçu du Vanuatu; il resterait à découvrir Tanna et ses volcans en activité, Pentecost et ses célèbres sauteurs qui plongent dans le vide, un pied attaché par une liane, Ambrym et ses flûtes, Epi qui regorge de langoustes... Mais le temps passe, et nous voulons profiter des eaux chaudes et du soleil du lagon Calédonien.

### **10.5. Retour à Ouvéa en passant par Beautemps-Beaupré**



*En route vers Beautemps-Beaupré !*

Pour le moment l'équipage souffre de la mer très agitée; François est franchement incommodé; nous naviguons au près par vent de SE assez frais, et la carène plate de notre Feeling tape fortement dans le clapot, ce qui n'est guère confortable. Le jeudi 24 octobre au matin nous sommes à proximité de l'atoll Beautemps Beaupré, à environ dix milles à l'Ouest d'Ouvéa, et nous décidons d'y passer la nuit pour reposer l'équipage. Nous nous faufileons dans le minuscule mouillage à travers les pâtés de coraux affleurants, abrités de la houle de SE à marée basse seulement. L'eau est limpide et les fonds coralliens sont splendides; malheureusement de nombreux requins viennent dévisager les plongeurs, et semblent clairement désapprouver ces intrusions dans leur territoire; François est particulièrement visé et doit constamment battre en retraite vers l'annexe.

Le vendredi 25 octobre nous gagnons au moteur le mouillage de Fayaoué, à Ouvéa, où nous sommes accueillis chaleureusement par nos amis docteur et gendarmes; en particulier nous comprenons le sentiment de solitude et d'inutilité des gendarmes, ainsi que leur vulnérabilité qui les rend nerveux au moindre bruit suspect; il est inhumain de placer des hommes en de telles situations.

Pendant ce passage nous avons l'occasion d'assister à la kermesse des îles Loyauté, d'allure fort champêtre, qui draine toute la population de ces îles. Nous constatons que sur ces petites îles où ne vivent que quelques milliers d'habitants il n'existe pas de langue commune -même pas pour la seule île d'Ouvéa, où coexistent deux langues totalement différentes; si bien que tous ces gens doivent communiquer en Français, notamment pour faire la sempiternelle "coutume", s'excusant d'avoir à le faire en Français! De nombreux stands témoignent de l'importance de l'aide Française -agriculture, élevage, pêche... Chaque île expose ses plus beaux produits agricoles, ainsi qu'un peu d'artisanat, essentiellement à base de vannerie, finement réalisée. De ci de là déambulent quelques Canaques barbues et patibulaires, la machette ou la fronde à la main. Pourtant l'ambiance, dans l'ensemble, reste bon enfant, et nous recueillerons de nombreux témoignages de sympathie, avec discussions, prises en stop, sourires amicaux...

## **10.6. Gadji, Kunié, et retour à Nouméa**

Ne faisant qu'un bref arrêt à Ouvéa nous reprenons la mer le dimanche 27 octobre en matinée. Le vent Est à NE nous propulse bien, et nous arrivons le lendemain en vue de la grande terre; laissant Yaté et la passe Havannah à tribord, nous fonçons vers l'île des Pins et la passe de Gadji à 8 nœuds, arrivant dans la magnifique baie du même nom juste avant la nuit.

Nous passons huit jours à Gadji, et François profite d'un alizé bien frais pour sillonner en planche à voile les abords les plus ventés de la baie. Bien entendu, lors d'une plongée sur le tombant du récif, François sera pourchassé par un gros requin gris patibulaire (sans doute un requin canaque !) et obligé de se réfugier dans le dinghy.

Le vendredi 1er Novembre, nous avançons jusqu'à la baie de Kuto en slalomant à travers les récifs de la côte Ouest de Kunié. Geneviève et François s'offrent une plongée avec le club local, sous la direction de Jimmy, sympathique et athlétique Canaque, ancien du bataillon de Joinville, avec Hubert pour moniteur, en compagnie, notamment, de Marc, médecin à l'institut Pasteur, et amateur de plongée.

Le 3 Novembre nous allons célébrer le 56ème anniversaire de Geneviève au gîte canaque du coin (prononcé ici "chîte"), avec de superbes langoustes. Le lundi 4 novembre nous quittons Kunié - l'île des pins, pour remonter à travers le lagon Sud jusqu'à la baie de Prony et allons mouiller à la Bonne Anse. Le lendemain nous allons visiter l'île Casy, très fréquentée par les vedettes Caldoches, en cette période de vacances scolaires (ici les vacances sont calées sur l'été austral), puis nous mouillons dans la partie Ouest de la baie, près du pic de l'Aiguille. Retour à Nouméa, marina de Port Moselle, le mercredi 6 novembre.

Nous avons décidé de faire un arrêt dans notre croisière, et d'aller par avion passer quelque temps en France, revoir parents et amis. Et pendant les trois jours qui suivent nous préparons activement ce départ, fixé au 16 novembre.

Avant ce départ, nous montons avec Virgo une sortie jusqu'au phare Amédée, à quelques heures

de voile de Nouméa, juste à l'entrée de la grande passe du lagon; la sortie est prévue le dimanche 10 novembre; au jour dit Fritus, fraîchement arrivé des îles Fidji, se joint à nous, ainsi que le bateau du patron de Patrick (encore au travail à ce moment-là). Au total, pas moins de 17 personnes réparties sur 4 bateaux !

Au mouillage du phare Amédée, nous nous amarrons à couple et tout le monde se réunit à bord de l'Aventure pour le déjeuner : 17 personnes à bord d'un Feeling 1090 pour déjeuner, record absolu ! L'après-midi sera consacré à la pêche et à la plongée sur le récif barrière voisin, et le dîner se tiendra à bord de Virgo, marqué par quelques tournées de frites savoureuses confectionnées par Jean Gardet, et dégustées dans l'ambiance chaleureuse et haute en couleurs que Jean et Andrée apportent toujours avec eux; les aventures de la famille Gardet pourraient donner naissance à un livre passionnant, plein de suspenses et de rebondissements.



*Le repas à bord de Fritus avec Jean et Andrée Gardet*

Le lendemain Hubert plonge pour amarrer l'Aventure sur le mât d'une épave immergée par 27 mètres de fond, puis dirige une fort belle plongée en bouteille pour les amateurs. Retour à Nouméa le soir, où tout le monde, plus deux plaisanciers de passage amis de Virgo, se retrouvent une dernière fois pour déguster en poisson à la tahitienne le fruit de la pêche des uns et des autres.

Après les derniers préparatifs de voyage -visas, devises, réservations... et mise en hivernage de l'Aventure sous la surveillance de Virgo, nous partons comme prévu le 16 novembre, prenons l'avion à Tontouta pour Sydney, Australie, en compagnie de Marc, le docteur, qui se rend à un séminaire à Bangkok.

Nous resterons quelques semaines en Australie en compagnie de François (qui poursuivra par la suite un voyage en Asie de son côté), pour avoir un aperçu de cette immense île-continent; notre exploration se limitera à découvrir Sydney, qui est une très belle et très agréable ville, puis à parcourir l'outback Australien (la région sauvage entre la côte et le plateau intérieur), avec un camping-car de location, parcourant 2.500 km entre Sydney et Cairns (l'une des dernières villes de la côte Est Australienne), parmi les kangourous, les émeus, les platipus, et ce qui reste d'aborigènes. Nous apprécierons tout particulièrement les vastes espaces aménagés en parcs nationaux: les "Blues Mountains", le parc Carnavon...

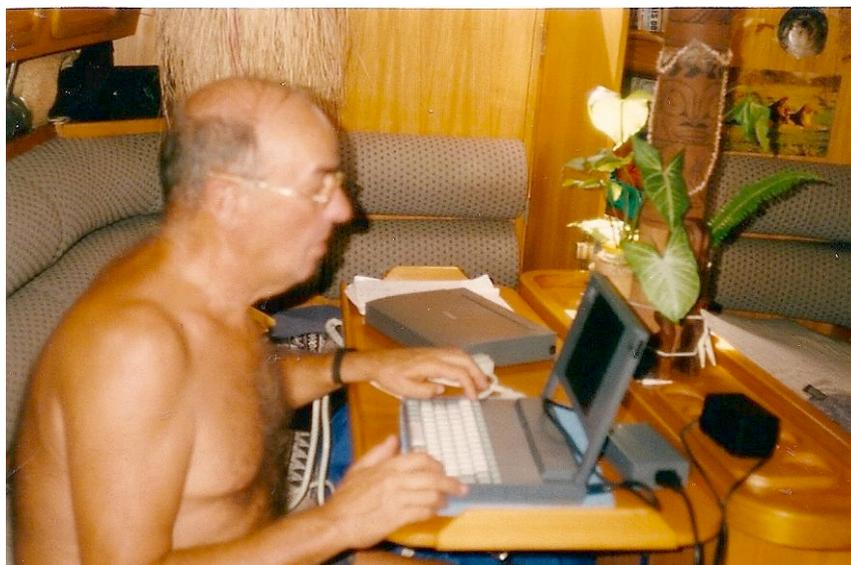
Nous arriverons en France pour les fêtes de Noël, bien contents de revoir les enfants et les petits enfants, et de faire le tour de tous les amis.

Nous repartirons fin février, revenant par le chemin de écoliers, avec une escale de quelques jours à Bangkok -bien suffisante à notre avis pour apprécier les charmes surfaits de la Thaïlande, et une escapade de près d'un mois au Vietnam; là il s'agit plutôt d'un pèlerinage, puisque Pierre et Geneviève s'y sont connus et mariés en 1954; ce sera avec beaucoup d'émotion que nous reverrons ce magnifique pays, pratiquement inchangé depuis 38 ans -la vie en régime communiste semble être une véritable mise en cocon! Et Pierre en reviendra même avec une solide amibiase, comme au bon vieux temps de la guerre d'Indochine!

Nous sommes à Nouméa début Avril, où nous retrouvons avec plaisir notre bateau, en parfait état, fraîchement récuré par Manu, de Virgo; ils ont eu deux alertes au cyclone, heureusement sans que ces cataclysmes ne se matérialisent sur Nouméa, car la marina ne semble pas avoir été bien conçue pour y faire face.

Durant ce mois d'Avril nous effectuons l'installation d'un certain nombre d'équipements importants, dont nous éprouvons le besoin avec le temps; d'une part un solide pilote électrique Robertson AP 2500, dont le puissant vérin agit directement sur la mèche du gouvernail, beaucoup plus efficace que le petit Autohelm 3000 (mais plus gros consommateur électrique); d'autre part une radio HF/BLU ICOM 800, censée nous permettre des liaisons transocéaniques avec les amis de bateau, qui en sont pratiquement tous équipés (liaisons familièrement appelée "radio cocotier", chaque groupe de bateaux ayant ses propres fréquences, où parfois on retrouve quelques radioamateurs terrestres).

Par ailleurs nous approvisionnons un petit ordinateur "notebook", qui nous facilitera grandement la gestion administrative du bord, la tenue du courrier, la rédaction du journal de croisière etc...



*Pierre au travail*

A présent la période des cyclones se termine, et il va falloir songer à reprendre la mer, cap à l'Ouest, avec deux gros obstacles devant nous; d'une part l'Australie, à contourner soit par le Nord, à travers les dangereux récifs et courants de la Grande Barrière de Corail, soit par le Sud, exposés aux redoutables tempêtes d'Ouest de la Tasmanie; d'autre part l'Afrique, que l'on double soit par le mer Rouge, pleine de pièges humains et géographiques, soit par le cap de Bonne Espérance -que les marins avaient commencé par appeler "cap de la désespérance"... Bref, tout un programme !

## **10.7. De Nouméa (Nouvelle Calédonie) à Cairns (Australie).**

Nous quittons Nouméa le mardi 12 Mai en fin de matinée; le soir nous mouillons dans la baie d'Iré (canal Woodin); le lendemain 13 Mai nous voulons gagner Gadji à travers le lagon Sud, mais le vent contraire est trop fort, la mer trop agitée pour espérer arriver avant la nuit; nous revenons mouiller dans la Bonne Anse, baie de Prony. Nous repartons au soleil levant le 14, dans des conditions acceptables de vent et de mer. Les 30 nautiques de lagon sont vite parcourus et nous arrivons vers 12h à Gadji; la marée est particulièrement basse, et par moment la quille racle le fond; les crabes ont intérêt à rester dans leurs trous quand nous passons! Nous retrouvons Virgo, parti avant nous et mouillé seul dans cette magnifique baie entourée d'îlots boisés, tout près de l'île de Pins.

Ce soir là nous avons invité Virgo à venir dîner -nous avons des provisions fraîches de Nouméa; ils arrivent dans la nuit tombante, en zodiac, émus et inquiets; sans nous en apercevoir nous avons chassé dans toute la longueur de la baie, l'ancre raccrochant in-extremis avant que nous ne touchions le corail! L'ancre était posée sur une couche de sable très mince recouvrant une plaque de corail, et a dérapé à la première sollicitation -nous avons eu le tort de ne pas assurer le mouillage en marche arrière, comme nous le faisons habituellement, trop confiants dans la nature du fond et la tenue de l'ancre CQR. Ne nous étant aperçus de rien, nous restons très flegmatiques; mais chez Virgo, ne nous voyant plus à côté d'eux en sortant du carré, puis nous croyant échoués au fin fond de la baie, on est encore tout ému! Un bon pot à bord remet tout le monde en forme.

Nous passons deux agréables journées dans ce décor idyllique; Patrick ramène un splendide perroquet, pêché en apnée "à l'agachon", qui sera excellent, préparé à la tahitienne par Jocelyne.

Le Dimanche 17 Mai nous quittons un peu à regret ce joli coin, direction Ouvéa. Petit temps sur le trajet (120 nautiques); nous arrivons vers midi dans la passe du Coëtlogon, Pléiades du Sud, qui ouvre l'accès de l'immense lagon d'Ouvéa; dans la passe nous pêchons un gros lutjan de 60cm, qui fera le repas du soir à terre pour un dizaine de personnes, grillé au barbecue des gendarmes, avec une sauce soja. Nous avons mouillé à Fayaoué, à peu près au milieu du long croissant qui forme l'île, devant la gendarmerie. Nous retrouvons les amis rencontrés l'an dernier; Daniel, le docteur, et sa femme Nadia, les gendarmes Bernard et Daniel et leurs épouses, Jacky, professeur, venu en bateau, mais sans épouse -larguée aux Antilles. Ouvéa, chez les irréductibles Canaques, est toujours le purgatoire des gendarmes; enfermés derrière leurs barbelés, protégés par leurs gardes mobiles, ils ne peuvent rien faire; en toute impunité les remuants Canaques se livrent à toutes sortes de facéties: bloquer l'aéroport, fermer les écoles, brûler quelques véhicules administratifs... les gendarmes ont ordre de ne pas broncher; et un gendarme privé de l'exercice de l'autorité devient comme un coq empêché de chanter: fort déprimé! Les malheureux s'ennuient ferme: ils nous accueillent avec joie et nous rendent tous les services possibles.

Deux jours sont vite passés, et le 21 nous appareillons de Fayaoué pour Deguela, pittoresque petit mouillage dans les Pleiades du Nord, dans un petit bras de mer entre deux îlots déserts, plein d'oiseaux, très abrité des vents et de la mer, mais encombré de patates de corail affleurantes; il faut embosser et caler ses ancres à la main derrière le corail (il n'y a que 2m de fond). Sur la route de Deguela nous pêchons un morceau de mekua -la tête et un bon kilo de chair, le reste ayant été emporté par un requin; mais il en reste assez pour nous deux, et préparé "façon Nadia" (vin blanc, oignons, soyu...), nous nous régalaons.

Le Vendredi 22 Mai nous sortons avec la marée et quittons le lagon d'Ouvéa pour Beautemps Beupré, à 15 nautiques de là. Nous arrivons vers midi en même temps que Virgo, parti le matin de Fayaoué. Nous nous faufileons à travers l'étroite passe tortueuse et mouillons dans la petite baie Sud Ouest. L'endroit est désert, la plage de sable blanc, l'eau limpide et la terre recouverte de cocotiers; nous en coupons chacun un petit dont le coeur fera une salade délicieuse (la "salade du milliardaire", dit-on à Tahiti). Faisant le tour de l'île (une paire d'heures) nous découvrons sur l'une des extrémités un immense rassemblement de sternes (un genre de grosses hirondelles de mer), qui rappelle le film de Hitchcock! En fait ils sont tout à fait inoffensifs et se contentent de piailler très fort quand on s'approche trop de leurs nids. Les polynésiens se régalaient avec les jaunes cuits durs de leurs oeuf; devinette: comment trier très facilement les oeufs frais des autres?

Le lendemain une plongée dans les récifs qui bordent l'ouest de la baie permet de constater qu'il y a beaucoup de poissons mais aussi toujours autant de requins! Ce sont des pointes blanches pas agressifs mais toujours impressionnants quand ils viennent vous dévisager de près; nous abandonnons les lieux et les poissons aux "seigneurs de la mer" -non sans avoir rencontré une loche monstrueuse, plus grosse qu'un requin, aussi curieuse qu'inoffensive.

Le Samedi 23 se lève du vent d'Ouest, consécutif à une dépression qui passe dans le sud, heureusement assez loin pour que le vent ne soit pas trop violent; mais le mouillage, qui n'est abrité de la mer que par des récifs affleurants, devient vite inconfortable, surtout à marée haute, lorsque la houle pénètre; de plus, l'étroitesse des lieux ne permet pas l'évitage en filant une grande longueur de chaîne; aussi nous affourchons en calant la deuxième ancre derrière du corail; mais nous sommes fort chahutés et la nuit n'est pas confortable. Nous rencontrons le propriétaire des lieux -Joseph Underwood, canaque d'origine wallisienne, "petit chef" de la tribu Saint Joseph au Nord d'Ouvéa, venu en vedette avec des invités français; il est fort aimable, nous souhaite la bienvenue, et nous raconte un brin de l'histoire de ces lieux, autrefois habités.

Le lundi 25 Mai, après avoir fait nos préparatifs de "grande traversée", nous quittons cette jolie petite île, laissant Virgo derrière nous, qui souhaite y passer une journée supplémentaire, et nous gagnons le large, direction Cairns, Australie côte Nord-Est.

Petite brise de 15 nœuds au grand largue, mer peu agitée: le bateau taille sa route en douceur mais à bonne allure -au moins 7 nœuds. Nous expérimentons deux équipements nouveaux, achetés lors du séjour à Nouméa; d'une part un nouveau pilote automatique Robertson AP 2500 plus puissant que l'Autohelm 3000, et d'autre part la radio HF/BLU (longue portée) ICOM 800. La radio nous sera utile ce soir là: nous hésitons à embouquer de nuit le canal du "Grand Passage", dans les récifs au Nord de la Calédonie; sur le routier, le passage est clair (mais ce n'est qu'un routier); les Instructions Nautiques, elles, déconseillent le passage de nuit et signalent l'existence possible de récifs non reconnus. Grâce à Nouméa-Radio, nous consultons au téléphone le PC Ops de Marine Nouméa -qui nous assure, fort aimablement, que la passe est parfaitement saine et peut être prise de nuit; cela nous évite un détour de 60 nautiques!

Les trois jours suivants se passent très paisiblement, avec un petit vent de secteur arrière qui nous propulse gentiment entre 5 et 7 nœuds vers l'Ouest; nous retrouvons le rythme des jours de mer tranquille, où chacun vaque à ses occupations favorites; seule ombre au tableau, nous ne pêchons rien, en dépit de deux très fortes touches; à la dernière l'hameçon est tordu (nous avons cru voir sauter un marlin avant qu'il ne se décroche); nous remettons un hameçon neuf; et le Vendredi 29 Mai -heureuse surprise! Nous ramenons un splendide Mahi-Mahi (Coryphène) de 140 cm, qui fera 4 délicieux repas (c'est l'un des meilleurs poissons que l'on puisse pêcher !) et 6 bocaux.



*Le mahi-mahi : de quoi améliorer l'ordinaire !*

Le soir du même jour, le temps se gâte; le vent hâle ESE et forcé jusqu'à 7/8 (35-40 nœuds), tandis que la mer se creuse jusqu'à 4/5 mètres, en se croisant avec une houle de Sud donnant des mouvements très désagréables, et que le ciel déverse ses grains très régulièrement; le baromètre reste imperturbablement dans les hauteurs, ce qui montre que nous n'avons pas à faire à des dépressions, mais à l'alizé qui s'installe en fanfare; la météo de Nouméa -que nous entendons maintenant grâce à notre super-radio, parle de "nébuleuses" (?). Heureusement pour nous, dans ce mauvais temps, le pilote AP 2500 tient solidement la barre et nous n'avons plus à bondir continuellement dans le cockpit au secours du pilote Autohelm; mais en contrepartie, ce nouveau pilote est très gourmand en électricité et vient prendre une deuxième place de consommateur, après le frigidaire. On ne peut pas tout avoir! L'alternateur d'hélice semble avoir quelques problèmes pour donner ses ampères; pendant un temps l'éolienne alimente les batteries largement -vu le vent; puis il faut l'arrêter, car le vent souffle trop fort; c'est le moteur qui donne l'appoint (sur un prochain bateau nous essaierons d'installer un groupe électrogène diesel fixe).

Le Samedi se passe dans cette mer inconfortable; Dimanche le vent hâle un peu plus à l'Est et la grand voile est à la limite de l'empannage ; nous l'affalons et continuons sous génois seul, filant 5 à 6 nœuds au lieu de 7 à 8. Nous avons maintenant les stations côtières Australiennes à la radio, mais nous avons beaucoup de mal à déchiffrer leur Anglais; ils sont heureusement très coopératifs et répètent patiemment la météo de notre secteur; les conditions sont moins violentes en arrivant près de la grande barrière de corail; Virgo, une journée derrière nous, aura moins de chance et prendra le plus gros du mauvais temps.

Lundi soir le GPS nous dit que nous approchons de la grande barrière de corail, qui barre la côte Est jusqu'à la Nouvelle Guinée; il paraît que son étendue découragea Bougainville d'aller explorer l'Australie, ce que fit ultérieurement Cook, et c'est ainsi que l'Australie devint colonie Anglaise et

non Française; c'est probablement aussi bien ainsi, sinon nous aurions les mêmes problèmes qu'en Nouvelle Calédonie, mais à une échelle continentale; les colons Anglais, eux, ont résolu la question en massacrant la plupart des "aborigènes" -ce qui n'empêche pas les Australiens de nous donner des leçons de morale vis à vis des Canaques!

Ce n'est pas le moment de somnoler, sous peine d'aller s'éventrer sur l'un des innombrables pâtés de coraux de la barrière; peu avant minuit Pierre vire de bord tout près de la barrière et fait route NNW en eau claire, avec une dizaine de nautiques à courir avant d'arriver à la passe "Grafton", qui permet d'accéder à Cairns; il reste quinze minutes avant de passer le quart à Geneviève et Pierre s'allonge pour reposer quelques instants, la minuterie de cuisine en route; grave imprudence! L'endormissement est instantané et la petite sonnerie de la minuterie n'a aucun effet! L'Aventure court sur la mer en aveugle, jusqu'à ce que Geneviève se réveille seule un peu plus d'une heure après, étonnée de ne pas avoir été secouée comme d'habitude, inquiète un moment de ne pas recevoir de réponse à ses appels: le skipper dort comme un plomb! Moralité: ne pas prendre le risque de s'endormir près des obstacles.

A 2 heures du matin nous embouquons la passe, bien balisée par des feux à secteur, la route bien tracée par le GPS. Le courant est violent; nous avançons à peine à 2 nœuds, avec 20 degrés de dérive; même à l'intérieur de la barrière le vent frais soulève une mer très hachée et inconfortable; les conditions s'améliorent au fur et à mesure que nous approchons de la côte; vers 8 heures nous hissons toute la toile et à 10 heures nous sommes au quai de la quarantaine, comme il nous a été indiqué par radio-pavillon "Q" hissé.

Les représentants de la douane et de la quarantaine sont vite à bord; le douanier se montre très conciliant et expédie rapidement les formalités, remplissant lui-même les imprimés; c'est un peu plus long avec la quarantaine, qui s'enquiert de toute matière susceptible de polluer la saine Australie; tout ce qui reste de produits frais -fruits, légumes, beurre, lait stérilisé etc. disparaît dans un grand sac poubelle (prévenus, nous n'avons rien laissé d'intéressant en vue -sauf un bocal d'un excellent pâté de foie que nous voyons partir avec consternation !); nous sauvons une plante verte, avec engagement solennel de ne pas la débarquer; nous négocions la mise sous scellés des conserves de porc, qui ne doivent pas être consommées sur le sol Australien; nous avons envie de dire au fonctionnaire que l'Australie devrait être aussi attentive dans l'autre sens et ne pas exporter en Europe d'aussi vilaines maladies que la myxomatose - mais il ne paraît guère accessible à la plaisanterie! A midi tout est terminé; n'ayant plus de quoi cuisiner à bord, nous allons au restaurant de la marina, où l'on nous sert un déjeuner fort honnête.

## 11. L'AUSTRALIE.

### 11.1. Cairns

Nous pensons ne rester que quelques jours et entamer très vite la remontée du chenal jusqu'au cap York et le détroit de Torrès; en fait nous séjournons à Cairns trois semaines! Tout d'abord nous trouvons des conditions de carénage intéressantes -ce qui prendra déjà une semaine; nous profitons ensuite d'un "shopping" varié et bon marché, comme nous n'en avons pas encore vu dans le Pacifique; enfin nous apprécions le charme de cette station balnéaire, touristique certes, mais sans excès, bien pourvue en restaurants de bonne qualité et peu coûteux et de boutiques originales; nous admirons particulièrement les pierres précieuses -surtout les opales, qui sont une spécialité Australienne. Il y a beaucoup de Japonais, mais ce sont des touristes discrets, qui restent bien groupés dans leur tour organisé.

Le Samedi 13 Juin, l'Aventure est hissé au chantier du Squadron Yacht Club, au fond de la rivière Smith Creek, dans les mangroves ; la peinture du dernier carénage de Raiatea n'a pas très bien tenu et de grandes plaques de gelcoat sont à nues; avec l'aide de Patrick (Virgo) nous grattons soigneusement toute la coque et nous passons consciencieusement nos trois couches de peinture (1 primaire et 2 antifouling); les vannes de coque sont vérifiées, le mouillage est contrôlé et marqué ... bref toutes les tâches harassantes, salissantes, - mais nécessaires, d'un bon carénage (et non pas un "carnage" comme dit mon ami Jean, de Fritus). Nous profitons de ce passage au chantier pour faire vérifier notre alternateur d'hélice; il était effectivement hors d'usage, les composants électroniques ayant rendu l'âme; un excellent mécanicien Allemand, marié à une Mauricienne, et qui travaille ici, nous remet l'alternateur en ordre pour un prix très honnête. Le mercredi 17 Juin l'Aventure est remise à l'eau et nous restons mouillés dans la rivière, à proximité du chantier; nous avons la mission de garder à bord le minou de Virgo (un vieux matou de 15 ans), pendant que Virgo ira à son tour caréner; en effet l'animal est formellement interdit de séjour à terre -sous peine d'être abattu! Ce sont les responsables de la quarantaine qui viennent en personne procéder au transfert du minou; ce dernier prend tout cela avec beaucoup de philosophie, et s'installe à notre bord sans histoire et dans la recherche du meilleur confort -au grand écoeurement de ses patrons, qui pensaient que l'animal allait souffrir de ce transfert. Lundi 22, après mouvement inverse de "mousse" (c'est le nom du chat), nous regagnons notre confortable marina, bien située en plein centre ville.

Outre les travaux de carénage, profitant des facilités locales, nous procédons à un certain nombre d'opérations d'entretien et à quelques achats importants; un siphon est placé sur l'arrivée d'eau des toilettes pour éviter les inondations intempestives, une plaque de cuivre est disposée sous l'antenne radio, noyée dans la résine, pour améliorer son rendement, la sensibilité du régulateur d'allure est augmentée par divers réglages (en espérant qu'il finira par bien fonctionner avant notre retour en France!), le moteur HB Yamaha 4 CV est échangé pour un 8 CV (avec une rallonge de 4.000 FF), une imprimante à jet d'encre Canon est couplée (non sans mal) à l'ordinateur etc... Les journées sont bien remplies!

Nous connaissons maintenant bien la ville de Cairns; nous naviguons dans les rues les yeux fermés, nous savons où trouver du vin convenable, du pain et du saucisson presque au goût Français,

nous commençons même à avoir des amis francophones en ville... bref, il est temps de partir! En outre nous supportons de plus en plus mal l'atmosphère Australienne; les autochtones nous paraissent lourds, bornés, dépourvus d'humour; la réglementation rigide et tatillonne nous indispose. Enfin nous avons beaucoup de milles devant nous, avec l'obligation de dégager la zone tropicale de l'Océan Indien avant la saison des cyclones, en mi-Novembre: le temps nous est compté.

Le 25 Juin, nous accomplissons nos formalités de sortie avec la douane, ce qui n'est pas une mince affaire! Ils réagissent comme les bergers allemands: si on peut entrer facilement, la sortie est moins évidente! Nous ne pouvons pas avoir le permis de naviguer dans la Grande Barrière de Corail avec nos armes à bord; il faudrait accepter que la douane les transfère jusqu'au port de sortie - Darwin par exemple; nous n'aimons pas subir de telles obligations et de plus on est toujours inquiet sur le bon déroulement de l'opération -Pierre accepte mal de voir ses armes en vadrouille! Si bien que nous décidons d'effectuer la sortie finale depuis Cairns, ce qui nous interdit tout contact avec la terre jusqu'à la sortie des eaux territoriales Australiennes; et comme nous avons fait notre approvisionnement en boissons "duty free", nous ne pouvons même pas envisager une nouvelle entrée dans un port Australien, sous peine d'avoir à payer les droits du "duty free". Un brave douanier, qui n'a pas l'air très futé, vient nous expliquer avec force détails toutes les foudres qui nous guettent en cas d'infraction; il nous agace et nous le faisons marcher; par exemple comment ne pas polluer le lagon de nos ordures -ce qui serait un délit, sans aller à terre -autre délit; on ne peut pas tout garder à bord? Le malheureux se tortille en grimaçant, ne sachant quoi dire, et maudissant intérieurement ces affreux Français qui ont toujours l'art de compliquer les choses simples! Nous avons finalement pitié de lui et suggérons que nous pourrions jeter ce qui est vite dégradable, immerger ce qui coule, et ne garder à bord que les emballages plastiques? Il acquiesce, soulagé - mais déclare tout de même qu'il va vérifier au bureau que l'on peut bien procéder ainsi!

Finalement, le 26 Juin au matin nous quittons Cairns, sous le regard amical de Virgo, venu assister à notre départ; eux ne partiront que quelques jours plus tard, et comptent flâner le long de la Barrière, ayant accepté tous les diktats de la douane et de la quarantaine pour avoir le permis de naviguer; ils ne pensent pas monter sur Madagascar et Mayotte -allant directement de La Réunion à Durban, et ils disposent donc de plus de temps; nous devrions nous retrouver à La Réunion ou au plus tard à Durban; entre temps nous pensons garder le contact radio.

Nous avons environ 600 milles à parcourir dans la Barrière de Corail jusqu'au Cap York, 2.700 milles pour les îles Cocos -qui seront notre première possibilité de ravitaillement (500 habitants!), 2.300 pour l'île Maurice, et 120 (un jour) pour la Réunion.

## **I 1.2. La Grande Barrière de Corail.**

La première journée, nous faisons une toute petite navigation de 35 nautiques et allons mouiller à Low Islet, une anse nichée entre deux petites îles couvertes de mangroves, où nous passons une excellente nuit, enfin débarrassés de toute considération terrestre. Nous sommes partis avec un bateau en grand désordre, sachant que nous ne risquons guère d'être chahutés dans le lagon; nous profitons de nos arrêts pour remettre tout en ordre afin d'être prêts à affronter le large après le Cap York.

Nous nous levons le lendemain à 5h et nous partons dans la nuit, pour faire une longue étape de 74 nautiques jusqu'à la baie (déserte) du Cap Bedford; Cooktown, à la hauteur de Low Islet, est la dernière agglomération de la côte; après il n'y a plus rien, que quelques campements aborigènes ou

petites fermes perlières; il existe toutefois une piste qui court jusqu'au Cap York, très fréquentée paraît-il par des randonneurs 4X4. Toute cette côte est marquée par le passage de Cook, sur son vaisseau "Endeavour", cherchant une route vers le Nord depuis Sydney. On est confondu d'admiration pour ces navigateurs qui se déplaçaient à la voile et sans carte dans ce labyrinthe d'îles et de coraux affleurants! C'est également dans ces parages (mais plus au Nord, vers Torrès) que passa le Captain Bligh dans la petite baleinière que lui avaient laissée les mutins de la "Bounty" - mais lui a eu beaucoup de chance, pour réussir à passer sain et sauf, en plus de ses incontestables talents de navigateur!

Le paysage change beaucoup à partir de cap Bedford; les hauts sommets couverts de forêts tropicales, typiques de la région de Cairns (mais pas de l'Australie!), font place à un relief bas, une végétation de maquis, et des dunes de sable, dont certaines contenant du mica étincellent sous le soleil; de temps en temps des buttes rouges de bauxite, souvent parsemées de gigantesques termitières (fourmis "magnétiques", dit-on ici).

Le 28 Juin nous faisons une petite étape de 35 nautiques jusqu'à Lizard Island, haut lieu touristique Australien, où d'énormes catamarans à moteur déversent des centaines de touristes; il n'y a pourtant rien d'extraordinaire à voir, à part un petit lagon intérieur, ce qui est assez rare dans la Barrière (mais tellement banal quand on a vu les Tuamotu !) et une colline avec une table d'orientation, qui rappelle que Cook (encore lui!) grimpa ici pour chercher un passage; nous lisons cela dans le guide, puisque la douane Australienne nous interdit la descente à terre! Et tous les jours un bimoteur de la douane (c'est écrit dessus) vient nous survoler à basse altitude, pour surveiller nos faits et gestes! Cela rappelle à Pierre les patrouilles de l'Aéronavale au large des côtes d'Algérie, pendant la guerre, pour repérer les trafiquants d'armes! On imagine le PC Opérations de la douane, où les positions de l'Aventure sont soigneusement relevées sur de grandes cartes murales, les opérateurs radio étant prêts à capter le moindre message d'infraction qui déclencherait une alerte immédiate et l'envoi aux troussees du délinquant d'une vedette rapide, toutes sirènes hurlantes!

A part les groupes de plongée venus dans les grands catamarans, on ne voit pas de baigneurs. Sans doute l'eau est-elle un peu fraîche avec le vent du Sud Est (le Sud étant ici l'équivalent de notre Nord): 21 degrés; peut être aussi que chacun se rappelle toutes les horreurs que peuvent receler les eaux Australiennes; requins agressifs (certains disent que c'est à cause de la pêche intensive, qui raréfie le poisson); méduses au contact mortel (il paraît que ce n'est pas la saison -mais sait-on jamais?); énormes crocodiles de mer (5 à 7 mètres de long!), qui firent au moins deux victimes parmi les "yacht people" sur la côte Nord Australienne durant notre séjour à Cairns: un Américain qui se baignait près de son bateau et une femme qui, se penchant par dessus une filière, a été happée après un bond de l'animal (on dit qu'ils peuvent sauter 2 ou 3 mètres hors de l'eau); les estuaires de rivières regorgeraient de crocodiles (d'eau douce, plus petits) qui étant maintenant protégés des chasseurs prolifèrent et ne craignent plus de s'attaquer aux hommes; sans oublier les dangers habituels des eaux coralliennes -poisson pierre (mortel), coquillages et poissons divers plus ou moins venimeux...Bref, on ne souhaite pas avoir besoin de plonger pour dégager son ancre - particulièrement dans les estuaires boueux! Ce n'est plus l'aimable Polynésie, où l'on peut se baigner seul à peu près partout; ici les moniteurs des groupes de plongée doivent connaître suffisamment bien les lieux pour amener leurs clients dans des zones sans risques; Virgo, quelques jours après notre passage à Lizard Island, a pêché un gros poisson au lancer dont ils n'ont ramené que la tête, un requin vorace ayant dévoré le reste au passage! (grâce à notre radio BLU, nous gardons un bref contact quotidien avec eux).

Le lendemain 29 Juin, nous sommes au mouillage de l'île Howick, parmi les mangroves, calme et sauvage, et toujours sous surveillance de l'avion de la douane! Le 30 Juin nous gagnons le joli mouillage de Flinders Islands, un petit archipel qui sert de base de repos aux nombreux bateaux de pêche du coin; il y a une barge de ravitaillement gazole pour les pêcheurs; sans illusion, "pour rire",

nous demandons à la douane, par l'intermédiaire de la station radio côtière, l'autorisation de prendre du gazole (en fait nous n'en avons pas besoin); la réponse arrive très vite: un tel délit serait punissable d'une amende de 50.000 A\$! Le soir du 1<sup>er</sup> Juillet nous sommes au minuscule mouillage de Morris Island; c'est une mince langue de sable sur un immense banc de corail découvrant et portant un unique cocotier et du sisal; le tout aurait été implanté là par la Marine Britannique, comme en beaucoup d'autres lieux, pour fournir des moyens de survie à d'éventuels naufragés, la noix de coco donnant à boire et à manger, et le sisal les bâtons pour faire tomber les noix! Nous nous apercevons que depuis Lizard Island nous nous trouvons régulièrement mouillés à côté du même bateau -"Finback", joli sloop de 13 mètres à coque noire et battant pavillon Américain; plus grand et plus voilé que nous, nous partons environ une heure avant lui, il nous double en route et arrive avant nous; nous regrettons parfois de ne pas avoir François avec nous pour oser sortir le spi et lui damner le pion! Nous nous suivons ainsi jusqu'au Cap York; il est vrai que nous avons tous le même et unique guide des mouillages -l'excellent "Cruising the Coral Coast", d'Alan Lucas -et il n'y a pas grand choix de mouillages! Le 2 Juillet nous gagnons Portland Roads, toujours avec Finback, toujours surveillés par l'avion de la douane... Le temps change, le ciel bleu se couvre de grains donnant quelques averses et le vent devient plus irrégulier; nous recueillons avec notre taud deux seaux d'eau qui sont les bienvenus! En effet nous ne trouverons pas d'eau avant les îles Cocos dans plus de quatre semaines -et encore il n'est pas sûr que nous en ayons, auquel cas il faudra encore près de trois semaines pour arriver à l'île Maurice; aussi faisons nous des économies draconiennes, ne consommant guère plus de deux à trois litres par jour. Avec cette manne liquide tombée du ciel nous nous offrons une grande toilette et un lavage de linge. Le 3 Juillet nous mouillons à Shelburne Bay et le 4 au pittoresque mouillage d'Escape River, très enfoncé dans un estuaire (toujours en compagnie de Finback).

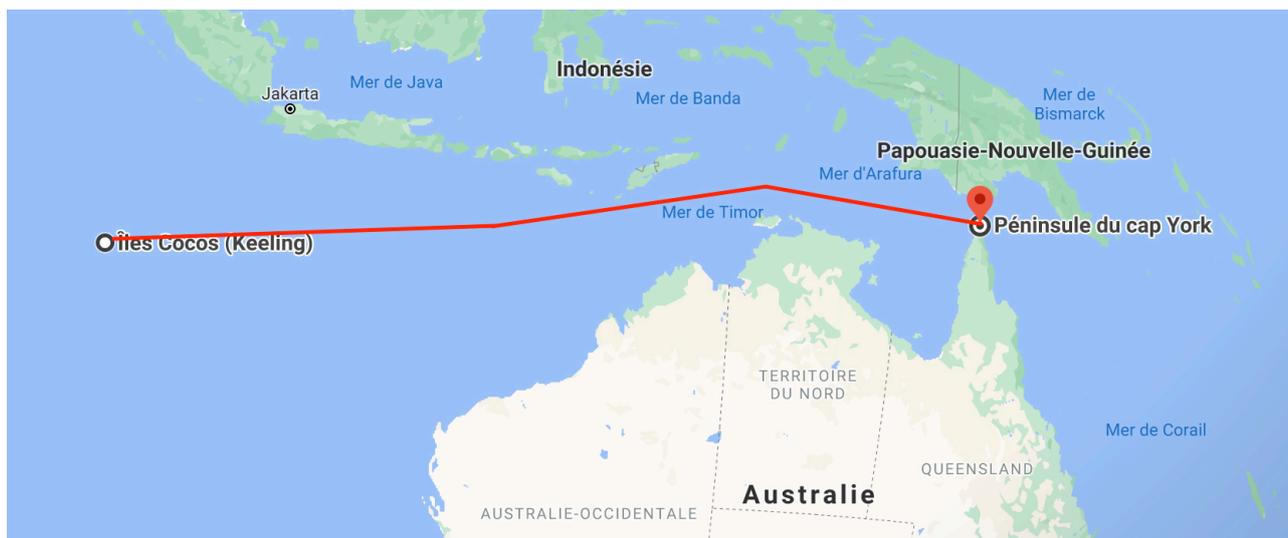
Nous arrivons enfin au bout de notre remontée le 5 Juillet; nous sommes tout près du redoutable détroit de Torrès, qui sépare le continent Australien de la Papouasie-Nouvelle Guinée, parsemé d'innombrables îles, ilots et récifs coralliens, parcouru de courants violents et imprévisibles, et responsable de bien des naufrages -même de nos jours. Venant du Sud, par la côte Est, nous ne le pénétrons pas, quittant l'Australie par le détroit de l'Endeavour (toujours Cook!). Nous arrivons au cap York par le canal Albany, entre le continent et l'île du même nom -très joli passage, et allons effectuer notre dernier mouillage Australien en baie d'York, quittant Finback qui va mouiller plus haut à Thursday Island, sous le dernier tronçon du détroit de Torrès.

Depuis Cairns, nous avons parcouru 527 nautiques, en 10 jours, soit environ 50 nautiques par jour; en mer nous couvrons de 120 à 150 nautiques -mais sans arrêt nocturne.

Nous passons le Dimanche 5 Juillet après-midi dans la baie bien abritée du Cap York, admirant les paysages sauvages et déserts de la côte et des îles avoisinantes, qui ce jour là baignent dans une lumière particulièrement limpide; c'est un des hauts lieux du tourisme de randonnée Australien, mais cela ne se voit pas de la mer. Nous passons notre dernière nuit complète d'ici longtemps -après ce sera le régime des quarts: trois heures de sommeil et trois heures de quart; dur, au début!

## 12. L'OCEAN INDIEN DU CAP D'YORK A LA REUNION

### 12.1. En route vers les Cocos Islands



Nous appareillons le Lundi 6 Juillet au matin pour les 2.700 milles qui nous séparent des Cocos Islands (en attendant les 2.300 qui suivent pour Maurice !). Nous faisons mentalement un vigoureux bras d'honneur à la douane Australienne, et nous sommes très vite au large de l'immense golfe de Charpenterie qui sépare les deux pointes Nord de l'Australie; en fin d'après-midi nous pêchons à la traîne un énorme tazard de 120 cm qui doit bien peser dans les 15 Kg! En déclinant sur tous les modes les recettes de cuisine "poisson", il va nous nourrir une semaine: grillé, court bouillon mayonnaise, en sauce blanche, en sauce hollandaise, à la tomate... Heureusement que c'est un excellent poisson dont on ne se lasse pas facilement, comme un thon ou une bonite. Le 7 Juillet au soir un fou de Bassan tourne un moment autour du bateau, avec le plané majestueux qui caractérise le vol de ces beaux oiseaux; satisfait de son inspection, il se pose sur le passavant bâbord avant, à l'abri de la planche à voile (amarrée aux filières), et décide manifestement d'y passer sa nuit; nous avons à faire pour démonter les tangons et préparer le bateau pour la nuit; nous passons parfois à quelques centimètres de lui -mais il ne bronche pas, suit attentivement nos manoeuvres et se pousse à peine pour laisser un passage; il partira le lendemain matin à l'aube, sans dire au-revoir, mais en laissant d'abondantes et polluantes cartes de visite! Le 9 Juillet nous sommes au bout du golfe de Carpenterie et nous abordons la mer d'Arafura, étendue d'eau peu profonde (environ 50 mètres) qui sépare l'Australie de l'Indonésie. Le mauvais temps s'est installé; vent de 30 à 35 nœuds, mer creuse et courte, passage de grains...On est bien chahuté, mais en compensation nous allons vite -plus de 7 nœuds de moyenne, en ces lieux souvent affectés par le calme plat, et nous battons notre record de distance journalière: 170 nautiques! Il est vrai que le nouveau PA Robertson tient bien mieux la barre et permet de porter plus de toile.

Le 11 Juillet au matin, nous passons le méridien de Darwin; nous sommes maintenant en mer de Timor; le temps s'est amélioré - 15 à 20 nœuds de vent et 1 à 2 mètres de creux; la vie à bord est plus confortable. Pendant une dizaine de jours nous aurons ces conditions clémentes, bien agréables: on peut vaquer à des occupations variées, qui ne sont plus possibles par grosse mer;

couture, bricolage en attente, le présent journal en traitement de texte...

Le vent de Sud-Est (le jour) à Est-Sud-Est (la nuit) est bien constant et nous pouvons croiser les voiles sans crainte d'empannage; nous expérimentons une nouvelle disposition de tangon bien commode: les deux tangons sont à poste en permanence et tendus par trois bouts -hâle-haut et hâle-bas classiques, plus un bras tiré sur l'arrière; il ne reste plus qu'à passer le génois d'un bord à l'autre selon l'amure, plus ou moins déroulé selon le vent; nous portons le maximum de grand voile le jour, et prenons un ris de précaution la nuit (dommage de ne pas avoir aussi la grand voile à enrouleur!).

Nous fêtons aussi dignement que possible le 14 Juillet, avec hors d'oeuvre de tomate fraîche (le luxe, après 18 jours de mer!), tarte maison au dessert, et un vin fin. Ce soir là il n'y a pas de feu d'artifices, mais de grandes illuminations causées par les torchères des plates-formes de forage pétrolier, à travers lesquelles nous passons sans être trop rassurés, craignant une bouée ou un pipeline flottant à la traine. Nous sommes sur la fin du plateau continental Australien, à la limite de la mer de Timor; le lendemain nous arrivons sur les grands fonds de l'Océan Indien.

Nous naviguons ainsi paisiblement jusqu'au 22 Juillet; ce jour là l'alizé fraîchit jusqu'à 6/7, et surtout la mer devient désagréable; le creux des vagues du vent d'Est se combine avec une houle du Sud, et atteint parfois au moins quatre mètres, la mer étant hachée en permanence; la "dolce vita" est finie et il semble bien que nous soyons dans les conditions annoncées par les Pilot Charts -pour une fois! Le 23 le vent décide de hâler à l'Est -plein vent arrière; nous affalons la grand voile et continuons sous génois seul; nous perdons à peine un noeud -filant quand même 6 à 7 nœuds, mais surtout nous gardons le bon cap, droit sur les îles Cocos.

Le 25 Juillet au matin, nous sommes en vue des îles Cocos, très basses sur l'eau -en fait on voit surtout des cocotiers; devant la passe Nord nous rentrons le génois et gagnons au moteur le mouillage de l'île Direction, où se trouvent déjà une dizaine de voiliers de toutes nationalités, dont un Français. L'île n'est pas habitée, et les autorités viennent d'une autre île (West Island) nous donner la libre pratique; la réglementation est apparemment la même qu'en Australie (c'est un territoire Australien), mais l'application est manifestement beaucoup plus "cool"! Nous n'avons pas mis le pied à terre depuis le 26 Juin, parcourant 3.445 nautiques en 29 jours, dont 527 en 10 jours de Barrière de Corail et 2.918 en 19 jours de haute mer (soit une moyenne honorable de 6,5 nœuds). C'est notre séjour à bord le plus long, et l'escale des Cocos est vraiment bienvenue!

## **12.2. Les Cocos Islands**

Nous allons rester exactement une semaine au mouillage des îles Cocos, du Samedi 25 Juillet au Samedi 1<sup>er</sup> Août. Cocos-Keeling (du nom du découvreur) forment un groupe de cinq îles coralliennes principales, très basses, réparties sur un lagon d'environ sept milles de diamètre; 150 Blancs vivent sur West Island et 400 Malais d'origine sur Home Island (chacun chez soi!); à part l'exploitation du coprah et un peu de tourisme "bout du monde" (il y a un aérodrome relié à Perth, Australie), on ne voit guère de ressources pouvant justifier le train de vie apparemment élevé des résidents; sans doute est-ce une position stratégique pour les Australiens.

Notre mouillage de Direction Island est parfait, bien abrité des vents et de la mer, avec fond de sable d'excellente tenue; mis à part les voiliers sur rade et de temps en temps quelques touristes venus en vedette de l'île voisine jouer au Robinson, les lieux sont déserts. Laisant le bateau au mouillage, nous gagnons en zodiac (super-motorisé maintenant avec ses 8 Cv) Home Island (deux

nautiques), où nous prenons une navette (gratuite) qui nous amène à West Island (sept nautiques), où se trouve la "civilisation": poste, téléphone, machines à laver, restaurant, supermarché... En fait nous trouverons à peu près tout ce que l'on peut souhaiter après un mois de mer, assez cher, mais sans exagération; au petit restaurant-buffet, nous faisons sensation en avalant des quantités phénoménales de crudités et de plats exotiques; il faut dire que la clientèle habituelle -touristes du troisième âge, grignote à peine ! Nous pouvons nous permettre quelques excès: depuis Nouméa, Pierre est passé de 76 à 68 Kg et Geneviève de 58 à 54 -presque nos poids de jeunes gens. Le cuisinier, métis indéfinissable, aime bien les Français, et nous récite des vers de Baudelaire, où Pierre reconnaît "l'homme libre qui chérit la mer".

Quelques grains abondants ont la bonne idée de déverser leur eau sur notre taud; confectionné à Nouméa par Geneviève, avec l'aide de Patrick (de Virgo), il est conçu pour recueillir un maximum d'eau de pluie, tout en nous protégeant des ardeurs du soleil tropical pendant les séjours au mouillage; nous refaisons ainsi les pleins de nos réservoirs et nous constaterons que nous avons consommé en un mois 140 litres d'eau des réservoirs (sur 240 litres), 40 litres d'eau de boisson en bidons (sur 50), et un extra d'eau de pluie recueillie en mer d'environ 40 litres consacré à la toilette et à la lessive.

Sur rade, nous lions connaissance avec deux bateaux :

"Lefteri IV" ("Liberté" en Crétois, paraît-il, et quatrième du nom) est un sloop de 11 mètres construit par Marc et son épouse en balsa-plastique; Marc, un ancien de la Marine Marchande, est devenu responsable régional de voile à la Direction de la Jeunesse et des Sports; après avoir animé la section voile de la Guyane, puis celle de Nouvelle-Calédonie qu'il vient juste de quitter, il rallie Marseille où il est nommé -en effectuant, bien entendu, tous ses trajets en voilier, ce qui n'est guère apprécié, paraît-il, de l'Administration du Personnel de l'Education Nationale! Il est provisoirement seul; son épouse est partie de Darwin pour aller en France régler des problèmes enfants imprévus, et elle doit le retrouver à Djibouti, pour remonter la mer Rouge. Marc est très content de trouver des compatriotes qui viennent rompre une solitude manifestement pesante pour ce garçon affectif et convivial. Il effectuera un départ remarqué du mouillage, avec sa grand voile lattée majestueusement déployée, louvoyant entre les yachts au mouillage et les récifs du chenal.

"Taleisin"-instrument de musique médiéval du pays de Galles (?) est l'oeuvre de Larry (Canadien) et de Lin (Californienne);lui est charpentier de marine, gagne sa vie en restaurant de vieux voiliers, et a construit lui-même ce cotre de 9 mètres en trois ans; c'est une réalisation extraordinaire, tout en bois -teck pour l'essentiel, mais avec un harmonieux mélange d'autres essences: acajou, loupe d'érable, spruce..., véritable chef d'oeuvre d'ébénisterie; les aménagements sont conçus si astucieusement que l'on a l'impression qu'il y a deux bateaux en un; Larry est resté fidèle à la tradition pure et dure de la marine en bois: pas de moteur (c'est la première fois que nous rencontrons cela!), pas d'électricité (lampes à pétrole, y compris pour les feux de navigation), pas d'électronique (le point au sextant uniquement!); il n'hésite pas à affronter les mers les plus dures: ils arrivent de Nouvelle Zélande par la Tasmanie, où ils ont d- affronter des vents de plus de 60 nœuds. Ils suivent à peu près le même trajet que nous (mais en passant beaucoup plus de temps à terre), allant en Méditerranée via l'Afrique du Sud, et nous devrions donc nous revoir quelque part.

A l'opposé de Taleisin, nous retrouvons sur la rade une vieille connaissance de Nouméa: "Turmoil", gigantesque sloop Américain en alu de plus de 20 mètres, bourré d'électronique et d'ordinateurs (rien moins que deux Compaq montés en réseau!), toujours skippé par Mike et sa blonde épouse; eux montent sur la Méditerranée par la mer Rouge, via Ceylan.

Le Samedi 1er Août, bien reposés, tous les pleins reconstitués, nous décidons d'appareiller;

devant ce parterre de vieux loups de mer, et après la brillante sortie de Marc, nous manoeuvrons tout à la voile, façon vieille marine -avec un peu d'appréhension dans les récifs de la passe, mais tout va bien. Au large nous trouvons des conditions de vent et de mer clémentes, ce qui est toujours agréable pour démarrer! Orthodromie et loxodromie ne faisant pas plus de 10 milles d'écart, la navigation est simplissime: cap au 258, large bâbord amure, avec 2.300 milles à courir pour l'île Maurice, ou 2.400 pour la Réunion.

### **12.3. Des Cocos Islands à La Réunion en passant par Rodrigues**

Nous aurons trois jours de temps superbe; bon vent, pas trop de mer, et vie agréable à bord; puis le mardi 4 Août les choses se gâtent; la pluie se met à tomber sans interruption tandis que forcent le vent et la mer; un moment on dirait que l'alizé se trompe de sens: le vent souffle de nord-ouest pendant deux jours et l'on retrouve les désagréables sensations du dahu marin! Ensuite c'est franchement le coup de vent - 35 à 40 nœuds (grand-voile à 3 ris et petit mouchoir à l'avant, filant 7 à 8 nœuds), avec des creux de 4 à 5 mètres qui donnent de temps en temps des chocs retentissants sur la coque tandis que des torrents d'eau balaient le pont. Chaque manoeuvre est une épreuve! Plutôt que de capeler les cirés, jamais bien étanches, nous affrontons les embruns nus comme des vers -il faut préserver les habits secs (nous sommes sous les tropiques, et pas en Bretagne)! Heureusement "Robertson" tient solidement la barre (moyennant une bonne dose d'ampères), ce qui nous délivre d'une énorme corvée. Dans ce temps de chien il n'est plus question de vaquer à des occupations "diverses"; lecture et musique sont les seules ressources pendant les moments libres, à quoi Geneviève ajoute la confection de bracelets Brésiliens qui semble consommer un nombre d'heures phénoménal! Pierre de son côté a trouvé une mine de lecture inépuisable dans les textes sacrés de la Bible et du Coran (ce dernier n'étant qu'un "digest" plus ou moins poétique du précédent!).

Le temps s'arrange le mardi 11 Août au soir, après 8 jours de misère; l'embellie est bienvenue, car l'équipage commence à fatiguer; Geneviève essaie vainement de rouler le génois en moulinant le winch d'écoute -bordé à bloc, et Pierre essaie sans succès de stopper le moteur en coupant l'excitation (au lieu de l'étouffoir)! Dans ces périodes de fatigue un pépin serait vite arrivé!

Bien entendu nous avons notre lot d'avaries. L'eau s'est infiltrée dans le coffre bâbord et a noyé le panneau de commande moteur, mettant hors d'usage le poussoir démarreur et les ampoules de voyant; heureusement les rechanges du bord permettent une prompte réparation. Le chauffe-eau fuit; comme il n'y a pas de vanne d'arrêt sur l'arrivée d'eau douce, il faut couper la pompe de pression. Les trois pilotes Autohelm 3000 -que nous continuons à utiliser quand la mer le permet pour économiser l'électricité, refusent tout service; et pour comble de malchance l'alternateur d'hélice recommence à défaillir, ce qui est le plus gênant compte tenu de l'appétit du Robertson et du frigidaire; ce dernier est sacrifié au profit du pilote; tant pis pour la bière fraîche! L'escale de la Réunion va être bien occupée! Seule petite consolation, nous arrivons enfin à faire marchoter le régulateur d'allure, ce qui fait toujours une petite économie d'ampères. Parfois nous envions Larry, de Taleysin, qui navigue sans moteur et sans électricité -autant de soucis en moins!

Nous avons deux jours de navigation paisible, avec toutefois une mer assez agitée (nous constaterons que l'océan Indien est beaucoup plus remuant que les autres!); puis le vent se met à baisser, jusqu'à devenir quasiment nul le 14 Août, la mer restant relativement assez creuse, ce qui est une situation très inconfortable; nous mettons le moteur, espérant que le vent va revenir (nous n'aurions pas assez de gazole pour gagner Maurice uniquement au moteur); mais le vent ne vient

pas, et nous dérivons toute la journée du 15, voiles affalées, secoués par la houle. Dans la soirée nous apercevons un minuscule point à l'horizon, sur bâbord avant; c'est l'île Rodrigues, dépendance Mauricienne. Nous décidons d'y faire escale et d'attendre là le retour de l'alizé. Ce même soir nous pêchons un beau barracuda de 110 cm, à la mâchoire impressionnante. Nous n'avons pas la carte de l'île, et nous ne disposons que des vagues indications des instructions nautiques - mouillage de Port Mathurin, dans une coupure du récif corallien, au Nord de l'île; aussi décidons-nous de rester au large jusqu'au matin, pour pénétrer en milieu de journée, soleil dans le dos éclairant bien les fonds. Nous dérivons la nuit, sans quart, dormant toute notre nuit.

Nous mettons le moteur en route au lever du jour et gagnons prudemment la côte Nord de l'île, explorant les fonds en vue plongeante avec des lunettes polaroïdes depuis les enfléchures disposées dans les haubans -technique bien au point depuis la navigation dans les lagons des Tuamotu; le sondeur ne sert à rien car les récifs de coraux sont accores (il faudrait un sonar!). Nous arrivons sans encombre tout près de Port Mathurin et là un pêcheur nous indique l'entrée du chenal qui conduit au port.

Manifestement, notre arrivée est un événement; une petite foule s'est amassée sur la jetée, on nous indique un poste d'amarrage, on prend nos aussières... Surprise: ici on s'exprime en excellent Français; les plus hardis s'enquièreent : d'où vient-on, combien de temps allons-nous rester etc... Nous pensions ne rester que 2 ou 3 jours, le temps d'attendre le retour de l'alizé; en fait nous resterons une semaine, et nous aurons bien du mal à nous arracher à l'emprise des Rodriguais!

Rodrigues (et non Rodriguez, comme l'écrivent à tort les documents nautiques) est une île de forme ovale longue de 18 km et large de 8, au relief très marqué, le sommet (mont Limon) culminant à 390m; elle est entourée d'un vaste lagon s'étendant à 5 nautiques ( 9 km) au large, ce qui rend son approche dangereuse et de nombreux voiliers s'y sont échoués; la dernière victime, un polonais, est encore sur l'île, après avoir fracassé son sloop ferrocement sur les récifs Nord il y a deux mois. L'île est très peuplée: 40.000 habitants sur 400/Km<sup>2</sup>! Les premiers habitants furent une petite colonie de huguenots Français emmenés par un certain François Leguat (il a son monument en bonne place), accompagnés d'esclaves noirs de l'île de France (devenue île Maurice lorsqu'elle passa sous domination Anglaise); une minorité de Blancs et une majorité de Noirs forment toujours l'essentiel de la population, avec quelques apports Indiens et Chinois venus de Maurice; mais la religion a changé et 98% de la population est catholique. Malgré deux siècles de domination Anglaise, les Rodriguais sont restés accrochés à la culture Française; la signalisation et les annonces officielles sont en Anglais, mais tout le reste -commerce, radio, journaux...est en Français, et il est drôle d'entendre sur "Radio Rodrigues" Lucien Genesse et le jeu des 1.000 Francs, retransmis jusqu'ici! La toponymie est délicieusement créole: Citronelle, Pointe Coton, Rivière Coco ...

La plus grande caractéristique de Rodrigues est sans conteste l'extrême gentillesse et hospitalité des Rodriguais; il semble que les vents mauvais de la méchanceté, de la hargne et de la grogne n'aient jamais soufflé sur cette île; en une semaine nous n'avons pas rencontré un seul Rodriguais qui ait l'air bougon, ou qui râle, ou qui ne nous dise pas "bonjour"... Nous lierons connaissance, sans effort particulier, avec un petit commerçant, un instituteur, le greffier du tribunal, le capitaine du port (France Elysée Levesque, descendant de breton), le responsable des travaux publics (le seul à disposer d'une voiture)... tous ravis de pouvoir parler français avec des Français de France; nous faisons d'agréables promenades dans l'île, partant en bus et revenant à pied, taillant la bavette avec les passants (la marche à pied est le mode de transport habituel des Rodriguais), la plupart mystérieusement au courant de notre qualité de yachtman français en escale à Rodrigues. Nous admirons les belles églises de cette petite île -cathédrale Saint Gabriel -"la plus grande de l'Océan Indien", et l'église Saint Esprit inaugurée par Jean-Paul II en 1990, à la grande fierté des Rodriguais! Ici, on est profondément catholique; nous discutons avec notre ami James (le greffier, descendant d'Ecossais et de Malaise) de ceux qui, selon l'Évangile, seront abaissés en voulant

s'élever -et réciproquement: "Matthieu, 23", commente-t-il machinalement (nous avons vérifié : c'est exact !).

Tout a une fin; nous fixons irrévocablement le départ au Samedi 22 Août, en dépit des supplications de nos amis pour nous faire prolonger notre séjour. Nous comptons partir à 8 heures, après avoir fait l'approvisionnement en vivres frais au pittoresque petit marché de Saint Mathurin; mais après les adieux des amis (chargés de présents: rôti de porc, jambon entier, fruits et légumes...de quoi retraverser l'Océan Indien), après une dernière "promenade" en voiture avec le chef des travaux publics ( on ne pouvait pas quitter Rodrigues sans avoir vu un certain site!), il est plus de 11 heures.

Nous quittons ce paradis d'hospitalité et de gentillesse, en remerciant la Providence de nous avoir emmenés là en arrêtant l'alizé. Lequel alizé est bien présent et souffle vigoureusement: plus de 30 nœuds de vent, la grand voile à 3 ris, et plus de 7 nœuds au loch; la mer est très creuse -plus que ne le justifie le vent ( bien 4 à 5 mètres); probablement la houle venue du Sud, où les tempêtes se succèdent sans interruption; une fois nous avons une émotion; alors que les vagues arrivent d'habitude sur l'arrière bâbord, donnant des mouvements de grande amplitude mais réguliers, une énorme vague surgie de nulle part vient frapper la coque par le travers bâbord comme un cheval fou, couche à moitié le bateau, déferle sur le pont, et pénètre à l'intérieur par tous les orifices - descente de carré, panneaux d'aération...; Pierre qui est assis à la table à cartes est copieusement arrosé, ainsi que les cartes, la cabine arrière (où nous dormons en mer) est inondée etc...; l'événement a duré quelques secondes, mais il nous faudra plus d'une heure pour éponger, essuyer, pomper -sans grand espoir de bien sécher le linge mouillé à l'eau de mer jusqu'à pouvoir le rincer à l'eau douce.

La traversée est rapide; le lundi soir nous apercevons l'île Maurice dans notre Nord, mais nous passons sans nous y arrêter, ayant décidé de rallier d'abord La Réunion pour prendre le courrier et effectuer les réparations les plus urgentes; nous irons plus tard à Maurice, avant de quitter la région. Mardi 25 Août nous sommes en vue de La Réunion, malheureusement trop tard pour arriver au port avant la nuit (c'est la rançon des effusions rodriguaises !); la sagesse serait de croiser au large en attendant le jour; mais Geneviève fait un caprice et veut absolument coucher au port. Nous mettrons un grand moment avant de trouver l'alignement d'entrée; d'une part, les illuminations de la côte ne permettent pas de bien distinguer les feux du port, et d'autre part, le GPS -notre sauveur dans ces situations, est en large désaccord avec la carte (plus d'un mille !) -les repères géodésiques ne coïncident pas, apprendrons-nous ultérieurement; mais finalement, nous repérons les feux et l'alignement d'entrée, et nous nous faufileons péniblement dans l'étroit chenal de la darse des bateaux de plaisance, où nous nous amarrons à 23 heures.

## 13. ILES DE L'OCEAN INDIEN

### 13.1. Séjour à La Réunion

Arrivés le 25 Août à la Réunion, nous allons y rester 6 semaines, jusqu'au 8 Octobre, avec une interruption du 14 au 21 Septembre pour un voyage en avion sur l'île Maurice.

Maurice, Rodrigues et la Réunion forment l'archipel des Mascareignes (du nom du découvreur Portugais). Elles furent autrefois possessions françaises, étape sur la route des Indes, îles à épices, et, à l'occasion, repaire de corsaires et de pirates (dont le célèbre "la Buse", pendu et enterré à la Réunion, dont on recherche toujours le fabuleux trésor). Maurice s'appelait alors "île de France", et la Réunion "île Bourbon". De grands marins ont sillonné ces mers, notamment Mahé de La Bourdonnais, qui assura le peuplement et le développement des îles, et le bailli de Suffren, qui infligea à la Marine Britannique une série retentissante de défaites navales (ce n'est pas si souvent!). Lors des guerres Napoléoniennes, les Anglais -maîtres des mers, ne manquèrent pas de faire main basse sur toutes les îles, et ne rendirent que la Réunion à la France. Mais l'influence française est restée vivace, ne serait-ce que par le parler créole, pratiqué partout -même par les nouveaux arrivants Indiens et Chinois.

Dés notre arrivée nous sommes pris en charge par la Marine, qui nous fait une petite place parmi les quais qu'elle loue au port de commerce; nous sommes ainsi tout près des ateliers de réparations pour les travaux que nous avons à effectuer, et nous bénéficions du gardiennage de la Marine -ce qui est appréciable sachant que le port de plaisance, très rudimentaire, a une fâcheuse réputation de vol. Les deux premières semaines seront consacrées aux travaux sur le bateau.

Peu après notre arrivée, nous prenons contact avec un cousin de Geneviève -Henri Berdollt, aperçu en France lors d'événements familiaux, sans vraiment le connaître; lui et son épouse travaillent ici pour le moment, et se montrent ravis de nous voir; ils nous accueillent à bras ouverts, et ne savent que faire pour nous aider; en particulier, durant tout notre séjour, nous disposerons de la voiture de Henri, ce qui sera bien commode, le Port se trouvant à une vingtaine de kilomètres de Saint-Denis, la capitale.

La première impression, en Réunion, est de se trouver dans un quelconque coin de France; on ne sent pas, comme aux Antilles, l'influence du folklore créole, l'exubérance tropicale... Il faut sortir de la ceinture côtière, où se concentre la majorité des 600.000 Réunionnais, pour trouver un paysage plus original; mais alors quel choc! Le relief s'élève tout de suite à 2.000 mètres par des routes vertigineuses, pour culminer à plus de 3.000 mètres au "Piton des neiges", dans le décor le plus grandiose qui soit. Relief superbement sculpté, manteaux de forêts, longues cascades baptisées du nom suggestif de "voile de mariée" -sans oublier le "piton de la Fournaise", où sont concentrés dans

un cirque d'allure lunaire les volcans en activité, dont la lave s'écoule parfois jusqu'à la mer. D'innombrables sentiers balisés (il ne faut pas avoir le vertige!), des gîtes de montagne, des chambres et des tables d'hôte (tenus pas de "petits blancs") font de cet intérieur Réunionnais le paradis des randonneurs. C'est d'ailleurs la principale attraction touristique, l'île n'ayant ni lagon ni bord de mer agréable, contrairement aux Seychelles ou à Maurice.

La population est constituée d'une majorité Créole, avec davantage de Blancs qu'aux Antilles - "petits Blancs" des hauts et "gros Blancs" des villes et des plantations, les Blancs de métropole étant appelés des "z'oreilles"; les Créoles tout noirs sont appelés des "Cafres"; quelques apports Indiens - malabars, tamouls, hindouistes, et musulmans, ces derniers étant dénommés les "z'arabes", et comme ils sont le plus souvent commerçants, on dit un "z'arabe voleur!"; bien entendu, pour compléter la palette, on trouve une petite colonie de Chinois et, plus récemment, des Vietnamiens. De ce brassage racial peu commun ressortent quelques filles d'une beauté rare! Il paraît que l'un de leur passe-temps favori consiste à chiper le mari "z'oreille" de couples fraîchement débarqués à la Réunion; Pierre s'expose à maintes reprises dans la rue, mais en vain!

Apparemment il n'y a ici aucune velléité indépendantiste; on serait même plutôt cocardier, et les drapeaux tricolores sortent facilement. Il est vrai que l'île bénéficie d'une assistance métropolitaine massive, qui lui donne une prospérité enviée des autres îles "indépendantes"; par exemple le sucre de canne -une des principales productions de l'île, est subventionné à 250%! Même ainsi le ramassage de la canne pose problème: les coupeurs de canne -traditionnellement des "petits boulots" saisonniers, préfèrent rester chez eux avec le RMI! A noter dans les essais de diversification un certain succès pour les essences de parfum: ylang-ylang, vétiver, géranium.... dont la Réunion est l'un des principaux producteurs mondiaux.

La construction de logements sociaux est une grosse activité de l'île. Comme en bien d'autres endroits, la périphérie des villes tend à se couvrir de bidonvilles -la "caz'en tôle", dit-on ici; toute une population y vit sans activité bien précise à coup de petits boulots, avec ses chiens et ses poules, composant quelques airs de "sega" (la musique folklorique locale) à l'ombre des grands tamarins, cigales noires insouciantes et heureuses; mais les élus locaux n'apprécient pas ce désordre urbain; un beau jour, à l'aube, un commando municipal se saisit des malheureux, détruit leurs pauvres baraques, leur flanque le RMI, les colle dans un HLM et leur apprend à tourner un robinet d'eau et un commutateur électrique; finis l'insouciance, les airs de sega sur les "drums" et les harmonicas...Eux qui n'avaient rien (et ne demandaient rien) deviennent revendicatifs, soucieux de leurs traites, et descendent dans la rue au moindre prétexte, comme au Chaudron, à propos de "Radio Freedom".

Après avoir réglé le plus gros de nos travaux bateau, nous allons explorer les ressources de Saint Denis; nous admirons notamment les maisons créoles en bois-les "cases", dit-on ici, qui font l'objet de grands efforts de rénovation avec l'aide des autorités locales, et qui sont souvent fort belles, avec leurs longues varangues décorées (sorte de terrasse-antichambre où l'on accueillait les visiteurs), les lambrequins dentelés, les bois sculptés...La case familiale de Raymond Barre, en plein centre ville, est comme neuve. M. Barre est en effet un enfant du pays, ainsi que Roland Garros, célèbre aviateur de la première guerre mondiale (sans doute également bon tennisman ?), et Leconte de Lisle, auteur des poèmes barbares et chef de file de l'école Parnassienne.

Puis quittant la ceinture côtière nous allons explorer l'intérieur en commençant par le cirque de Salazie, l'un des trois cirques qui s'étendent au pied du piton des neiges, avec Cilaos et Mafate. Toutes les promenades devant se faire de bon matin -avant que la couche nuageuse ne recouvre le ciel et n'embrume les sommets, nous arrivons le soir dans une chambre d'hôte, tenue par Mr et Mme Parizot. Surprise : lui est un vosgien, natif d'Entre-deux-Eaux, minuscule village des environs de Saint-Dié, berceau des ancêtres de Pierre; le monde est petit ! Sa femme est une belle créole assez

claire qui attend son troisième enfant (les deux premiers sont très clairs, avec de beaux yeux bleus); il n'a fait que changer de montagne, et se trouve bien ici. Le soir, au restaurant "Chez Alice", tenu par Mr. Cocotier (c'est son nom!), nous découvrons la cuisine créole Réunionnaise: gratin de chou chou ("chailotes", en français, légume tropical), rougail de porc, coulis de goyaviers...Autant que les plats, nous dégustons les propos savoureux de Mr Cocotier sur sa région.

Le lendemain, à 7 heures, nous attaquons la pente qui mène de 1.000 à 1.500 mètres, au flanc d'une falaise vertigineuse où des rambardes permettent de s'accrocher dans les virages; nous voulons aller au "trou de fer" -10km sur la carte; il nous faudra plus de 5 heures d'un bon pas! Mais à l'arrivée le paysage est grandiose; le "trou", inaccessible par voie de terre, est tapissé d'une végétation exubérante et offre un spectacle fascinant de longues cascades en "voile de mariée". Nous ne rentrerons que vers 17 heures, complètement fourbus!

Nous allons en voiture au cirque de Cilaos, par une route de montagne très impressionnante; par endroit, la pente est trop raide pour tracer une épingle à cheveu, et le virage est pris sur une terrasse en béton qui surplombe le vide; de-ci de-là un ex-voto...Les paysages de montagne sont d'une beauté stupéfiante, les plus beaux que nous ayons jamais vus; à vous couper le souffle! Nous faisons la promenade de la cascade du "bras rouge", pas trop abrupte, qui est le début du sentier qui mène au cirque de Mafate par le col de Taçbit (il eut fallu près de 7 heures pour aller au bout de ce sentier, jusqu'au cirque de Mafate qui est dépourvu de toute voie carrossable -les quelques 600 habitants s'y ravitaillent à pied ou, à l'occasion, en hélicoptère). De retour à Cilaos, nous nous offrons un bain réparateur hydro massant, à la station thermale, où, anciennement, les riches Réunionnais se faisaient conduire en chaise à porteur. Geneviève admire longuement les célèbres broderies de Cilaos, introduites au début du siècle par Angèle Mac Auliffe pour procurer une ressource aux femmes des petits Blancs qui peuplent ces lieux; nous achetons un petit assortiment, dans la mesure de nos moyens, de ce travail admirable.

Avec Henri Berdollt et toute une équipe de son entreprise, nous ferons la descente de la rivière des remparts, en partant du "nez de boeuf", près du piton de la Fournaise à plus de 2.000 mètres, jusqu'à la côte Sud, près de Saint Joseph, avec arrêt nocturne au gîte de Roche Plate, où nous dégusterons à la table d'hôte de Mr et Mme Bègues un plat original de "choqua bleu" (coeur d'aloès râpé); Mr Bègues, conteur-né, nous réglera de récits régionaux, tout en entretenant le feu de bois où son épouse prépare le souper; son Français-créole est un plaisir de l'oreille: "mi nana 3 marmailles..." (j'ai 3 enfants).



*Randonnée à La Réunion*

Virgo arrive vers la fin de notre séjour, en provenance de l'île Maurice, et nous ferons encore deux belles promenades avec eux (Patrick, Jocelyne et le fils Emmanuel); d'une part le piton de la Fournaise, après arrêt nocturne au gîte du Volcan; nous irons jusqu'au cratère "Zoé", dans l'espoir de voir couler la lave d'une éruption récente; hélas! après une marche harassante de 5 heures dans les scories et les coulées refroidies, dans un paysage lunaire embrumé d'un crachin glacial, nous constaterons que l'éruption a cessé (mais dans certains trous de lave on pourrait faire cuire un oeuf); d'autre part le pic du Ma<do, où après une longue montée en pente assez douce on tombe sur une falaise à pic qui surplombe le site grandiose de Mafate, 1.100 mètres plus bas; il y a ce jour là une exhibition de parapentes qui nous offre un ballet de montées et descentes sur les courants ascendants de la falaise, dans un déploiement de corolles multicolores: on aurait envie de se joindre à eux !

### **13.2. Maurice**

Le 14 Septembre, nous prenons l'avion pour l'île Maurice (une demi-heure de vol); nous y sommes attendus par Huguette Labour (dont nous avons fait la connaissance à l'île Rodrigues) et son mari; ils nous conduisent en voiture jusqu'à Rose Hill, près de Port Louis, où le frère d'Huguette, Hervé Nicolas, également rencontré à Rodrigues -il y réside pour le moment, nous prête son appartement. En un peu moins d'une semaine nous faisons connaissance avec l'ancienne "île de France". La première impression est de se trouver en territoire Indien; il faut dire que sur les 1.200.000 habitants (pour 1.865 Km<sup>2</sup>!) on compte 70% d'Indiens; les quelques milliers d'Indiens introduits au siècle dernier par les Anglais pour assurer la culture de la canne à sucre (après l'abolition de l'esclavage) ont largement proliféré ! L'allure de la foule, la cuisine au curry, les marchés et magasins... on se croirait davantage en Inde qu'en pays créole. Pourtant tout le monde parle le patois créole -dans une version plus proche du Français qu'en Réunion; les journaux et la radio sont en Français -bien que l'Anglais soit la langue officielle. Il n'y a apparemment pas de problème racial; on a toutefois l'impression que la majorité Indienne occupe de plus en plus l'espace Mauricien, et que l'époque créole ne sera bientôt plus qu'un souvenir; par exemple beaucoup de créoles blancs -surtout chez les jeunes, émigrent à l'étranger, en particulier en Australie. En observant que les autorités Mauriciennes (en majorité Indiennes) revendiquent énergiquement les îles Chagos (inhabitées et sous autorité Britannique), situées sur la route de l'Inde, on peut se demander s'il n'y a pas là une forme d'impérialisme Indien?

Le pays est très fier de son développement économique, et critique volontiers l'assistanat Français dans l'île soeur de la Réunion; il est vrai que les Mauriciens ont développé beaucoup d'activités, pour compléter l'industrie du sucre -notamment dans le domaine du vêtement prêt à porter; mais en y regardant de plus près, on s'aperçoit que la plupart des projets bénéficient de financements CEE, que beaucoup de produits sont d'une qualité médiocre, et que certaines pratiques sont contestables -comme l'importation de textiles chinois vers la CEE, qui bénéficient ainsi de tarifs préférentiels; sans parler du scandale récent des importations de drogue destinée à l'Europe (le gouvernement Mauricien ayant réagi en rétablissant la peine de mort contre les trafiquants).

Cela étant, Maurice est une très belle île; mais peut-être pas autant que les affiches publicitaires ne le proclament. Beaucoup de belles plages, en général réservées aux hôtels voisins -tous assez chers, couramment 1.000 FF/personne la journée: ils sont loin d'afficher complet! Quelques beaux sites, comme l'île aux cerfs, le jardin de Pamplemousse (fondé au 18<sup>e</sup> par le botaniste Français Poivre), la côte sauvage du sud ...mais rien qui approche la beauté des sites de l'intérieur Réunionnais.

Le moment le plus émouvant sera la visite à la basilique et au tombeau du père Jacques Laval, missionnaire ici au siècle dernier (ne pas confondre avec le père Laval missionnaire aux Gambier, en Polynésie). Cet homme a suscité une ferveur religieuse extraordinaire dans tous les milieux de l'île -Chrétiens, Hindouistes, Tamouls, Musulmans...tous se pressent au pèlerinage annuel de l'anniversaire de sa mort, ou viennent solliciter une grâce sur son tombeau; il n'est que béatifié, et les Mauriciens attendent avec impatience qu'un nombre suffisant de miracles dûment constatés permettent de le proclamer Saint !

Nous passerons de très agréables moments avec la famille Labour -Huguette, Jacques, et leur fille adoptive Val. Jacques, chef du laboratoire chimique de la principale sucrerie de l'île, nous fera visiter son usine; 600 tonnes de sucre roux sont extraites chaque jour des cannes broyées.

Le 21 Septembre, après une dernière journée passée avec Jacques et Huguette (côte sud, terres colorées de Chamarel...), nous regagnons l'aéroport de Plaisance (rebaptisé d'un nom Indien imprononçable!), où un Boeing d'Air France nous a vite ramenés "chez nous", en Réunion, où Henri nous attend avec "notre" voiture.

Le temps s'écoule, inexorablement, d'autant plus vite qu'il est agréable! Nous fixons le départ au 7 Octobre, puis nous reculons d'un jour pour attendre Virgo, qui doit réparer un petit problème moteur. Le Jeudi 8 Octobre l'Aventure et Virgo quittent la plaisante Réunion, direction les îles Glorieuses, à quelques 600 milles d'ici.

Après mûres réflexions, nous renonçons à faire escale à Madagascar; nous savons que cette grande île est fort belle, et que ses habitants sont très chaleureux avec les Français, mais les échos que nous avons eu font état d'une extrême misère de la population -ce qui est un spectacle toujours pénible pour les nantis que nous sommes, même si nous vivons modestement; il serait impossible d'y laisser son bateau sans se faire piller -il faut appointer des gardiens pour le jour et pour la nuit; enfin la saison est bien avancée et le séjour ne pourrait être que de courte durée, ce qui serait dommage; nous arrivons finalement à la conclusion que Madagascar sera mieux appréciée en voyage par voie de terre, plus tard.

### **13.3. Les Glorieuses.**

Après le départ du Jeudi 8 Octobre, les quatre premiers jours se passent dans un tout petit temps -vent de large force 1 à 2; quand le vent mollit trop et que les voiles claquent, nous mettons le moteur; le gazole file rapidement! Comme après chaque appareillage, nous égrenons notre chapelet d'avaries; le panneau de commande moteur -maintes fois noyé par la mer, refuse tout service; nous utilisons un fil volant monté directement sur le démarreur; la clavette d'axe d'alternateur d'hélice se casse -plus d'alternateur! Le loch se met à dérailler et nous affiche des vitesses de vedette rapide. Même la pêche laisse à désirer: nous ne ramenons qu'un vulgaire thon rouge.

Le mardi 13 Octobre nous arrivons enfin au Cap d'Ambre, pointe extrême Nord de Madagascar; et là le temps change brutalement; en quelques minutes, le vent monte à force 6 et la mer commence à se creuser. Nous avons décidé avec Virgo de tenter le mouillage des îles Glorieuses, ce qui fait une route plein Ouest après le cap d'Ambre; plein vent arrière, nous amenons la grand voile et faisons route sous génois seul. Le matin du mercredi 14 Octobre nous arrivons au mouillage, sur les talons de Virgo qui avait pris un peu d'avance; en cet endroit supposé désert nous découvrons un

grand catamaran -un charter de Mayotte qui vient de transporter des amis Réunionnais du chef de poste météo, venus en avion jusqu'à Mayotte.



*Les parachutistes en visite à bord*

Il y avait bien longtemps que nous n'avions abordé une petite île déserte, aussi contemplons-nous avec ravissement ce paysage fait de plages de sable blanc bordées de cocotiers et de filaos. En fait l'île n'est pas tout à fait déserte; dans un baraquement vivent les trois personnes de la station météo et un gendarme -tous Réunionnais, et dans un autre une demi-section du 2<sup>ème</sup> RPIMA (14 parachutistes); tous séjournent 45 jours avant d'être relevés par un Transal qui amène hommes et ravitaillement. Les paras sont de jeunes appelés "bien de chez nous" : un descendant de Marocain, un de Yougoslave, un d'Indonésien, un de Juif Polonais, un demi-Tahitien...mais aussi, quand même, un Normand, un Berrichon, tous aussi enthousiastes et pleins de bonne volonté - le crâne rasé "boule à zéro" leur donnant une certaine uniformité; ils sont ravis de leur service en ambiance tropicale et nous invitent à l'occasion à partager leur ordinaire (chacun cuisine ses spécialités à tour de rôle). Nous sommes également reçus très amicalement à la station météo par Yoland, le chef de station, un Réunionnais blanc très chaleureux, et par son équipe. Théoriquement nous ne sommes pas autorisés à séjournier plus de 24 heures en cet endroit, classé "réserve naturelle"; en fait Yoland -représentant ici de l'autorité préfectorale, nous explique que le règlement n'est appliqué rigoureusement qu'aux étrangers et aux Français mauvais coucheurs, ou déprédateurs.

Plongées sur le récif (et belle pêche!), baignades sur les plages désertes, longues promenades à l'ombre des cocotiers....le temps passe vite; le clou de ce séjour sera de voir les tortues de mer géantes venir pondre la nuit, sans s'occuper des "voyeurs" indiscrets que nous sommes. L'inconfort du mouillage sera la seule ombre au tableau; l'alizé souffle très fraîchement (plus de 30 nœuds) et le banc de récif affleurant censé nous protéger de la mer laisse passer la houle -surtout à marée haute; le fond de sable tient bien, mais la ligne de mouillage tire durement sur l'étrave, malgré l'amortisseur. Nous avons espéré aller en zodiac jusqu'à la petite île du Lys, au bout du récif et paraît-il fort belle; mais il y a trop de clapot et nous devons y renoncer.

Le mardi 20 Octobre, après 6 jours dans ce petit paradis, nous appareillons vers Mayotte, avec un bon vent portant; les 140 milles qui nous séparent de l'île sont couverts en une grosse journée, et vers midi nous prenons la passe "Bandélé", dans l'Ouest du lagon; après deux heures de chenalage, nous mouillons à Dzaoudzi, où nous trouvons une bonne douzaine de yachts, en transit vers le Sud pour la plupart, comme nous-même.

### 13.4. Mayotte

Mayotte est un groupe de deux îles de surfaces très inégales (375 Km<sup>2</sup> au total), d'origine volcanique, au relief marqué, dont les sommets dépassent 600 mètres; bien arrosée (surtout côté Est, vers l'alizé), elle est couverte d'une végétation luxuriante -notamment beaucoup de badamiers qui donnent une ombre épaisse, et de grands baobabs, qui rappellent la proximité de l'Afrique. Elle est entourée d'un lagon continu de 150 Km de long, le plus grand de l'Océan Indien. La "petite terre" - 24 Km<sup>2</sup>, abrite notamment l'Administration Française et les forces armées -Marine, Légion et Spahis; elle est reliée à la "grande terre", à deux kilomètres, par une navette de barges de débarquement; là se trouvent l'essentiel de la population et de l'activité.

Géographiquement, elle fait partie de l'archipel des Comores, qui comprend deux autres îles plus importantes: Anjouan et Grande Comore. Au référendum de 1975, contrairement aux autres îles, Mayotte a voté contre l'indépendance et a choisi de rester Française -probablement plus par réaction traditionnelle contre les autres comoriens que par francophilie. Elle est dotée du statut de "collectivité territoriale", un peu moins français que celui de "territoire d'outre-mer" (comme la Polynésie ou la Nouvelle Calédonie), et a-fortiori que celui de "Département d'outre-mer", comme La Réunion.

L'île est peuplée de 70.000 habitants, dont 60% ont moins de 20 ans. Nous contemplons avec étonnement nos "compatriotes" Mahorais; noirs, musulmans (l'influence des navigateurs arabes), ils ne font guère d'efforts pour parler Français, et pratiquent un langage fait de Swahili, de Malgache et d'Arabe. Les autorités religieuses, qui ont beaucoup d'influence, voient d'un oeil méfiant le développement de l'école Française -"l'école du diable", et la contrebalancent par leur école Coranique; si bien que les petits Mahorais commencent leur journée à 5 heures du matin pour subir 5 heures d'école Française encadrée par 5 heures d'école Coranique (2 heures le matin, 3 heures l'après-midi, où ils récitent par coeur des versets du Coran en langue arabe, qu'ils ne connaissent pas. Pour encourager la scolarité Française une prime mensuelle de 470 FF est versée à tout élève à partir de la classe de 6<sup>e</sup>; c'est ainsi que nous rencontrerons une jeune femme de 17 ans, en classe de 5<sup>e</sup>, mariée avec deux bambins (dont le village s'occupe en son absence): sa prime en faisait un beau parti pour un jeune chômeur Mahorais. Mais nous sommes loin de la ferveur patriotique de nos compatriotes Maoris de Wallis/Futuna, qui célébraient le 14 Juillet habillés en bleu-blanc-rouge, drapeaux tricolores à la main. L'assistance Française est spectaculaire: enseignement public jusqu'au baccalauréat suivi de nombreux collèges techniques, hôpitaux dans tous les centres, superbes routes goudronnées sur toute l'île, électrification en cours de généralisation (Mr Le Pensec, ministre des DOM/TOM, était venu présider cet événement), établissements agronomiques ... bien des régions Françaises envieraient un tel budget!

Que penser de l'évolution de ce pays? Les pessimistes pensent que les mahorais prennent le maximum d'assistance Française avant de réclamer leur indépendance; les optimistes croient voir des signes encourageants d'évolution chez les jeunes qui s'intégreraient de plus en plus dans la communauté Nationale et demanderaient la Départementalisation de leur territoire. Il est certain que l'emprise de la religion musulmane ne favorise pas une telle intégration. Un dialogue par graffitis interposés témoigne de l'ambiance locale: "Vivent les Comores", dit l'un d'eux, probablement tracé par un Mahorais; "Vivement qu'on s'en aille", répond un autre, sans doute dû à un métropolitain. Cela étant, bon nombre de jeunes et jolies Mahoraises pratiquent l'intégration à leur manière en

séduisant les "M'Zougous" (Européens blancs) qui passent à leur portée; elles font apparemment des épouses assez autoritaires, et les femmes blanches prétendent (jalousie?) qu'elles maintiennent leur emprise sur leurs maris par des drogues secrètes Africaines et Malgaches.

Nous envisageons un moment d'aller faire un tour en voilier jusqu'à Anjouan, la plus proche des îles Comores; nous y renonçons sur les conseils de la Gendarmerie: les Comoriens sont en pleine agitation, se fusillent entre eux, et se sont mis en tête que le redoutable mercenaire Bob Denard (qui fit la loi ici il y a quelques temps, avant d'être chassé par l'armée française, à la demande des Comoriens) va revenir à bord d'un yacht!

Finalement sur les trois semaines de séjour à Mayotte, nous passerons une grosse semaine à travailler sur le bateau, et le reste à nous promener dans l'île, sur terre et en voilier en faisant le tour du lagon.

L'exécution des travaux sera facilitée par l'arrivée du navire-atelier "Jules Verne", de la Marine Nationale (Sainte Marine!); ce gros bateau est doté de toutes les compétences -on regrette de ne pas avoir plus d'avaries! Toutes les mécaniques défaillantes de Mayotte, civiles et militaires, affluent sur le Jules Verne, qui ne chômera pas pendant ses trois semaines de séjour ici. En compensation l'équipage est choyé par les heureux bénéficiaires de ces travaux; pour notre part nous organisons une sortie "plongée" près du récif. En outre le Commandant organise une agréable soirée, "cocktail dinatoire", où se retrouvent les autorités locales et les anciens de la Marine dont nous sommes. Durant cette période, la Marine sera très présente sur la rade; outre le Jules Verne, il y a le patrouilleur "La Boudeuse", stationnaire de Mayotte, et le bâtiment de débarquement "La Grandière", de passage. Le 11 Novembre sera l'occasion d'une belle cérémonie interarmes, dominée par le ballet inimitable de la Légion Etrangère et le défilé en grande tenue saharienne des Spahis.



Prise d'armes le 11 novembre à Mayotte

La promenade à Mayotte sera marquée par la rencontre de la famille Bole; c'est une longue histoire! Lors du passage à l'île de Futuna, en Juillet 1991, nous y avons été reçu par Marcel Deysine, conseiller pédagogique; précédemment il était en poste à Mayotte en même temps que les Bole; connaissant notre programme, il nous a introduit auprès d'eux par courrier. Sur l'île depuis plus de six ans, les Bole en connaissent tous les recoins et nous font découvrir tout à la fois les paysages et les habitants, notamment les instituteurs, vaillants propagateurs de la civilisation

Française, malgré leur petit niveau (classe de 3ø!); ils essaient en particulier de lutter contre la démographie galopante, qui menace de ruiner les ressources de l'île. Lesquelles ressources sont assez maigres; des cultures vivrières et un peu d'élevage, qui suffisent à nourrir la population avec un complément de riz importé; mais aussi des épices (vanille, café, poivre...) et de l'essence d'ylang-ylang (parfumerie). Sans l'appoint du budget Français, les Mahorais seraient aussi démunis que leurs voisins Malgaches ou Comoriens!

Pour les "M'Zoungous" que nous sommes, l'île ne manque pas de pittoresque; les routes bien tracées dans le relief dégagent continuellement de beaux points de vue sur le lagon; les maisons en torchis aux toits végétaux s'harmonisent bien dans le paysage; elles sont malheureusement de plus en plus remplacées par les universelles constructions de parpaings recouvertes de tôles ondulées. Les maisons appartiennent aux femmes et à leurs enfants, le mari n'y disposant que d'une pièce lorsqu'il honore la famille de sa visite; selon la loi Coranique, il peut être marié quatre fois, mais doit pourvoir aux besoins de tous les siens. Selon la tradition locale, les jeunes garçons arrivant à la puberté doivent quitter le toit familial et s'installer dans un "banga" qu'ils construisent eux-mêmes - petite cabane d'une pièce unique dont les murs de torchis sont soigneusement décorés, à l'extérieur, de dessins et d'inscriptions humoristiques.

Nous ferons découvrir aux Bole un aspect de Mayotte qu'ils ignoraient en faisant avec eux le tour du lagon en voilier, en trois jours, à leur plus grande joie; en particulier Michèle Bole se réglera à tenir la barre de l'Aventure, dans les eaux calmes du lagon.

La mi-Novembre approche, et les dépressions cycloniques pourraient commencer à se manifester; il est temps de songer au départ; avec Virgo, nous fixons le départ au premier vent favorable -secteur Nord à Est; d'autres voiliers font le même plan, notamment "Charivari", ketch acier de 13 mètres, avec Maurice, Evelyne et leurs deux garçons Thierry et Frank, ainsi que "Vavitu", coque Bénèteau de 11 mètres, avec Henri et Isabelle; nous avons entendu parler d'eux aux Gambier, en Polynésie, où ils avaient revendu leur précédent voilier, "Sapristi", racheté par Daniel, le frère de Marie Louise, épouse de Dominique Devaux (de bons amis); ils arrivent de France par l'Atlantique, travaillent aux escales pour terminer l'armement de leur bateau (ils vivent sur une coque nue); ils sont très nostalgique des Gambier (on les comprend!), et comptent y retourner par le Pacifique Sud, après avoir refait leur cagnotte en Nouvelle Calédonie.

Nous suivons la météo avec le maître du port, grand ami de tous les navigateurs, et radio amateur qui fait le relai de météo France, connu de tous par son indicatif -"Charlie-Tango".

Le Samedi 14 Novembre souffle une bonne brise Est-Nord-Est qui devrait tenir quelques jours; le bateau paré à affronter la mer du canal de Mozambique, nous appareillons dans la matinée et franchissons vers midi la passe de Bاندrelé, cap au Sud-Sud-Ouest.

### **13.5. De Mayotte à l'Afrique du Sud.**

Sur la route de l'Afrique du Sud, nous avons l'intention de faire un arrêt à Juan de Nova, petite île Française semblable aux Glorieuses, au large de Madagascar, avec une station météo et un détachement de parachutistes. Il y a environ 400 milles, vite couverts par un vent frais de secteur Nord à Nord-Est, voiles croisées au vent arrière. Nous arrivons en vue de l'île au petit jour; hélas! Le mouillage est au Nord de l'île (les vents dominants sont habituellement de Sud-Est), et avec un vent de Nord force 6 il est totalement impraticable: il y a plus de deux mètres de creux; notre

connaissance de Juan de Nova sera limitée à un contact radio (aimable) avec le chef de la station météo; dommage! Nous infléchissons notre route vers l'Ouest, direction la côte d'Afrique, pour profiter du courant du Mozambique, qui porte au Sud.

Il ne sera pas facile de reprendre la bonne route, car nous rencontrons un fort courant contraire (portant au Nord) dans le milieu du canal de Mozambique; il nous faudra plus d'une journée pour nous en extirper et retrouver le tapis roulant du bon courant. Heureusement que ce courant nous fait avancer, car le vent n'est pas très favorable: secteur Sud dans l'ensemble (au près), et très irrégulier.

Après cinq jours de navigation difficile, marqués de nombreuses manoeuvres de voile (on fatigue!), nous arrivons près de la fin du canal de Mozambique. Nous savons, d'après nos Instructions Nautiques, que nous arrivons en des eaux dangereuses et qu'il faut être très vigilants. Le schéma classique est le suivant; le vent se met à souffler très fort de Nord-Est, tandis que le baromètre baisse; puis sans transition le vent souffle très fort de Sud-Ouest (parfois jusqu'à la tempête), tandis que le baromètre remonte; cela peut durer plusieurs jours; puis le baromètre se stabilise et le vent tourne Sud-Est à Est; et le cycle recommence... Jusque là rien qui soit particulièrement inquiétant -cela ressemble assez bien à nos cycles de dépressions dans l'Atlantique; les ennuis proviennent de la présence du courant des Aiguilles; c'est la continuation du courant du Mozambique, renforcé du courant sud-équatorial qui a contourné Madagascar; il s'étend de la ligne des fonds de 100 brasses (185 mètres), qui passe à quelques milles de la côte Sud Africaine, jusqu'à 20 milles plus au large, en atteignant sa force maximale (3 à 4 nœuds) près des 100 brasses -grand fleuve d'eau chaude coulant au Sud vers l'Océan Antarctique; lorsque le vent souffle fort de Sud Ouest (vent contre courant), il se lève une mer énorme, et certains trains de vagues peuvent même entrer en résonance et former des vagues monstrueuses de 20 à 30 mètres de haut (les "freak waves"), capables d'endommager gravement des superpétroliers et de couler comme fétus de paille nos petits voiliers.

Le Mardi 24 Novembre, dix jours après avoir quitté Mayotte, nous sommes à moins de 100 nautiques de Richards Bay, et nous pouvons espérer arriver le lendemain matin; mais la météo est inquiétante; le vent souffle fort de Nord Est, et le baromètre a baissé de 1.017 Hp (sa valeur moyenne à cette époque) à 1.007; en fin d'après-midi, nous sommes à moins de 60 nautiques de Richards Bay -mais à une dizaine de nautiques seulement de la ligne des 20 milles au-delà des fonds de 100 brasses qui marque l'entrée dans le courant des Aiguilles; le ciel sur la côte est recouvert d'une immense cloche nuageuse; puis le vent de Nordet tombe brutalement, relayé en quelques instants par un fort Suroit; il ne nous faudrait que 5 ou 6 heures pour rallier la côte, à vitesse normale, et échapper ainsi aux grosses vagues du courant; mais le vent forcé sans arrêt, et, au fur et à mesure que nous avançons dans le courant, la mer se creuse de plus en plus; trop tard! Il faut se remettre au large et prendre la cape. C'est ainsi que prenant la cape sèche hors de la zone de courant, nous avons la surprise de rencontrer Virgo -déjà en cape sèche (inattendu, après dix jours de mer!). Le vent nous ramenant dans le courant, nous prenons une cape courante, avec la grand voile au 4ø ris et un "mouchoir" au génois, avançant ainsi à 1,5/2 nœuds, ce qui équilibre la dérive; par la même occasion cela permet d'apprécier la cape recommandée par notre ami Larry, de Talleysin: cape courante à 60 degrés du vent; mais pour bien faire il faudrait -comme lui, disposer d'une voile de tempête, dite voile Suédoise; ce sera pour plus tard!

Nous allons ainsi rester à la porte de l'Afrique du Sud pendant quatre jours, capeyant au large du courant des Aiguilles, avec un vent Suroit soufflant à 45 nœuds -jusqu'à 55 nœuds dans certaines rafales, et une mer creusée à 6 mètres environ; de temps en temps nous pointons le nez vers la zone de courant, pour constater que la mer y est effectivement beaucoup plus mauvaise. Pour comble de malchance le trafic est important; par la mauvaise visibilité qui prévaut et sachant que la veille des cargos n'est pas toujours très soutenue, nous sommes obligés de redoubler de vigilance; la cuisine est simplifiée à l'extrême; le sommeil est difficile à trouver; les manoeuvres de voile sont

scabreuses. Nous essayons de déchiffrer la météo Sud-Africaine, mais nous avons beaucoup de mal à comprendre leur anglais; de braves radio amateurs prennent le relai et nous traduisent les prévisions en un langage compréhensible -mais cela ne nous avance guère, car les prévisionnistes sud-africains ne se compromettent pas!



*Tempête au large de l'Afrique du Sud*

Plus tard, nous apprendrons qu'il y a eu pas mal de casse sur ce coup de vent : voiles déchirées, haubanage cassé, membres ou côtes fracturés... Nous sommes loin de la douceur tropicale! Mais il est vrai que nous serions encore plus mal lotis dans un cyclone. Durant notre dernière nuit de cape, du 27 au 28 Novembre, nous apercevons encore Virgo près de nous (son feu de mâât à lentilles de Fresnel, très brillant, est caractéristique).

Le Samedi 28 Novembre arrive l'embellie; nous démarrons aussitôt, droit sur Richards Bay à vitesse maximale, suivi de Virgo qui profite de la navigation directe que permet notre GPS (sinon il faudrait atterrir plus au Nord, pour pallier la totale absence d'amers de cette côte dénudée). A 11 heures nous sommes amarrés dans le port, à couple de Charivari, arrivé une heure plus tôt, le bateau recouvert d'une épaisse couche de sel, et l'équipage recru de fatigue!

## **14. SEJOUR EN AFRIQUE DU SUD.**

### **14.1. Richard's Bay.**

La lagune où se trouve implanté le port de Richards Bay a d- être fort jolie -vaste étendue lacustre déserte où devaient prospérer des colonies d'oiseaux, de singes (il en restent quelques uns), de crocodiles, de rhinocéros... Aujourd'hui c'est un gigantesque complexe industriel et portuaire qui s'étend sur un front de mer (à l'intérieur de la baie) de plusieurs dizaines de kilomètres, spécialisé dans le traitement et l'acheminement de matériaux lourds; c'est l'un des plus grands terminaux charbonniers du monde (des trains interminables amènent le charbon des mines à ciel ouvert du Transvaal), fonderies d'aluminium et de fonte, cimenteries, bois de mine et de pâte à papier... Sur une colline dominant l'entrée de la baie, le "port control", installé dans une tour comme sur un aérodrome, règle le ballet incessant des énormes cargos qui entrent et sortent du chenal d'accès; les malheureux yachts que nous sommes font figure de menu fretin parmi ces mastodontes.

Les "yacht people", malheureusement, sont soumis par les autorités locales aux mêmes formalités que les cargos! Soit un marathon de 40km pour remplir les interminables paperasses que requièrent l'immigration, la douane et le port; à vrai-dire le lieu n'est absolument pas prévu pour recevoir des plaisanciers, et ces derniers doivent se débrouiller comme ils peuvent dans ce dédale portuaire; il existe bien un petit yacht-club dans la rivière qui alimente la lagune, mais l'accès, par un chenal sinueux et peu profond, est très périlleux, surtout par les vents frais qui soufflent souvent ici; de toutes façons le séjour dans ce club ne simplifie en rien les formalités administratives. Finalement les trois bateaux Français qui se retrouvent ici -Virgo, Charivari et L'Aventure, décident de rester à l'amarrage précaire du port des remorqueurs, où ils sont tolérés par les autorités portuaires.

Pour la première fois depuis que nous faisons escale quelque part, les autorités ne demandent pas si nous avons des armes -apparemment cela va de soi, mais recommandent seulement de ne pas se les faire voler.

Dans une disposition assez typique de l'Afrique du Sud, les centres d'activité sont implantés très loin les uns des autres, comme des îlots sur la mer; le supermarché est à 5 km à l'ouest, le téléphone à 5 km au Sud, le bar du Club Nautique à 3 km au Nord...Et comme le "stop" ne va pas très fort, nous devenons des champions de la marche à pied!

Nous allons rester une dizaine de jours à Richards Bay, du Samedi 28 Novembre au Lundi 7 Décembre. Nous louons une voiture quatre jours avec Virgo; cela nous permet d'effectuer les courses "lourdes" dans les lointains centres commerciaux, les formalités administratives "arrivée/sortie", et surtout d'aller explorer les splendides parcs animaliers des environs -Hluhluwe (se prononce "schlou-schlou-oui") et M'folozi ("Oumfolozi") -ce sont les noms Zoulous des lieux.

Ces parcs comptent parmi les merveilles de la planète; le paysage est laissé à l'état naturel -mises à part les pistes où l'on circule, très lentement, en voiture, et le spectacle de la flore sauvage est déjà un plaisir des yeux; à l'abri de tout contact humain les animaux évoluent en toute liberté, sans prêter la moindre attention aux voitures avoisinantes: gazelles de toutes espèces, grands rhinocéros blancs

(en extinction ailleurs en Afrique, où ils sont massacrés par les braconniers qui font le trafic de leurs cornes, achetées à prix d'or par les Chinois pour leurs soi-disant vertus aphrodisiaques), girafes broutant la cime des arbustes, troupeaux de zèbres en "pyjamas rayés"....Les fauves -lions, léopards, jaguars... sont plus difficiles à découvrir; le spectacle d'un couple de lions faisant la sieste sous les arbustes n'en est que plus réjouissant! Bien entretenus, bien organisés, à l'abri des bandes de braconniers sanguinaires qui font tant de ravages ailleurs, les parcs Sud Africains sont probablement les plus beaux du continent Africain.

Le lundi 7 Décembre à 14h00 nous appareillons de Richards Bay pour Durban où nous arrivons le lendemain en matinée, après une petite navigation de 90 nautiques.

## **I 4.2. Durban.**

Après inscription temporaire au "Royal Natal Yacht Club", et quelques déploiements de charme auprès de Sheila Hagen, la gérante des lieux, nous obtenons une place confortable sur les pontons de la Marina, avec eau, mais sans électricité -ce qui importe peu puisque le chargeur est en panne (éolienne et panneaux solaires suffisent à alimenter le bord, sans frigidaire -mais nous trouvons de la glace à deux pas). La Marina touche le centre ville et nous trouvons à proximité immédiate tout ce que l'on peut souhaiter: c'est la belle vie !

A part les commodités d'une grande ville, Durban n'offre pas de charme particulier; côté Océan on trouve une très longue plage s'étendant sur plusieurs kilomètres, hyper-touristique, protégée des requins (très agressifs par ici) par d'immenses filets disposés au large, baignant dans les odeurs de friture et de baume solaire.

Nous retrouvons à la marina un grand nombre de bateaux connus, en attente pour la plupart de conditions météo favorables pour passer "le" Cap.

Ce n'est pas le cas de "Vavitu" -déjà vu à Mayotte, qui doit faire route vers l'Est: Tasmanie, Nouvelle Calédonie (où ils comptent travailler pour remonter la cagnotte du bord) et enfin la Polynésie, le pays de leur coeur! Ils se préparent à affronter les "40èmes rugissants", dans le froid et les mers redoutables. Au cours des déjeuners bon marché du Club Nautique (environ 25 FF par personne), nous nous lions d'amitié avec l'équipage, Henri et Isabelle, sympathiques gauchistes impénitents; Henri, architecte de formation, très lié avec les constructeurs Rochelais (notamment Berets -First série "S" de Bénéteau), est un spécialiste des coques plastiques, et une source intarissable d'informations; nous évoquons le petit monde de l'archipel des Gambier, où Isabelle était infirmière peu avant notre arrivée. Ils naviguent entièrement à la voile, et n'utilisent qu'un petit moteur hors-bord de 10 CV pour les manoeuvres de port. Adeptes inconditionnels du spi aux allures de largue, ils viennent à notre bord pour nous donner des cours de maniement de spi et mettre au point le grément idéal.

Pas le cas non plus de "Pierre Louis", lourd ketch acier de 15 mètres aux allures (et à l'équipement) de chalutier Terre-neuva ! Il est skippé par Louis, dit "Loulou", qui veut revendre son bateau ici et rentrer en France pour mettre son sac à terre; Loulou a été gravement blessé à la colonne vertébrale lors d'une tempête subie à l'arrivée à Durban (comme nous en essayons tous, avec plus de chance!); à peu près réparé, il ne veut plus naviguer. Cet ancien industriel à la retraite est resté très dynamique, et a reconverti son énergie dans la peinture marine; son ambition est de représenter toutes les formes de bateaux à voile qui naviguent encore sur la planète -d'après lui

environ 250, dont un grand nombre en Indonésie; ses aquarelles font notre admiration, et nous négocions une aquarelle de l'Aventure contre la fourniture de photos de bateaux inédits (nous avons déjà donné une représentation originale de barque vietnamienne du Cap Saint-Jacques). Quand il ne peint pas, Loulou met au service des Français de passage ses vastes connaissances locales, accumulées durant ses nombreux mois de séjour à Durban.

En revanche "Gaspard", petit sloop acier skippé en solitaire par Jean-Yves, "Zoréol", maracuja armé par Michel et Marie-Claude (ce nom de Zoréol étant une expression Réunionnaise, qui désigne le mariage d'un "zoreil" -un métropolitain, avec une créole), "Talleysin", cotre Canadien avec Larry et Lin, déjà rencontrés aux Cocos-Keeling et "Finback" -vieille connaissance de la Grande Barrière de corail Australienne, sont tous en route pour Le Cap.

Le 17 Décembre nous accueillons à l'aéroport nos cousins de la Réunion, Henri et Christiane, venus passer une partie de leurs vacances de fin d'année avec nous (ils passeront le reste à l'île Rodrigues, sans doute influencés par notre description enthousiaste de ce petit paradis).

Nous laissons à nos cousins une petite journée pour récupérer la fatigue de leur voyage, puis nous partons avec une voiture de location pour un grand tour. Nous montons à travers le Kwa Zulu (protectorat Sud Africain), puis le Swaziland (état indépendant, d'aspect fort agréable, aux paysages alpestres), jusqu'à l'entrée du parc Krüger, à Malelane, où nous passons la nuit dans un chalet de location très confortable.

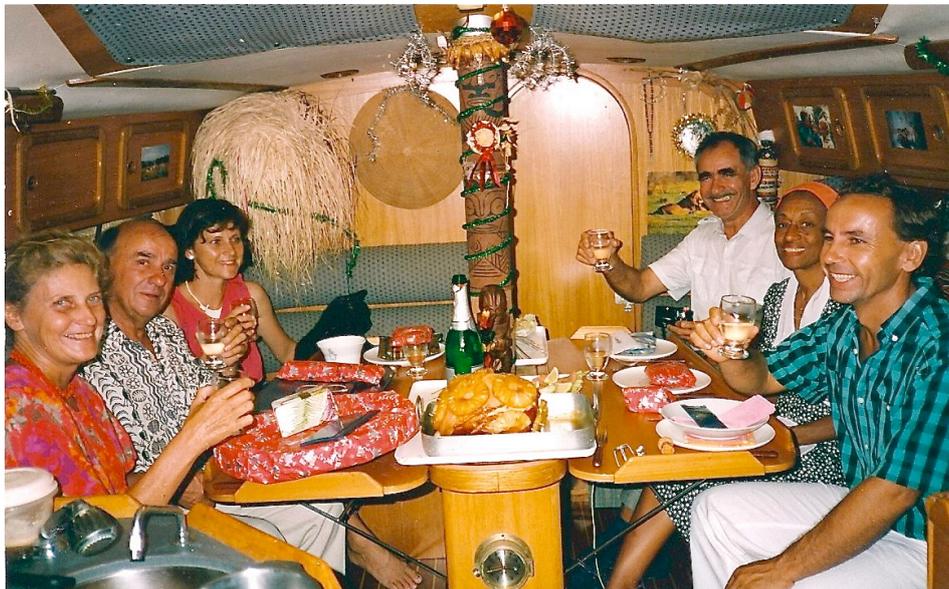
Le "Krüger" est le plus grand parc Sud Africain -360km x 60km; isolés dans cette nature sauvage, oubliant la civilisation et notre véhicule automobile, nous retrouvons l'excitation et les vieux instincts chasseurs de nos ancêtres à la recherche du gibier, armés toutefois de nos seuls appareils photographiques. Quelle joie de voir un troupeau d'éléphants évoluer dans les bois, l'un d'entre eux abattant un arbre pour en brouter plus commodément la verdure des branches, un couple de lions faisant la sieste à l'ombre -sans doute après un bon repas de gazelle, les gros hippopotames sortant de leur apnée dans les fonds des rivières, le ballet incessant des antilopes, des zèbres, des phacochères.... On se croirait revenu à l'époque préhistorique du printemps de la terre. Après une nuit passée dans l'un des camps du parc (à Talamati, envahi par des hordes de singes effrontés et jacassants), nous visitons quelques hauts lieux du Krüger -Skukuza, Satora, Oliphant...puis nous quittons à regret le parc pour aller en direction de l'Eastern Transvaal, à quelques dizaines de kilomètres de là.

Après une nuit confortable à Graskop, nous admirons les paysages de l'Eastern Transvaal, regrettant fort de passer si vite! La région est splendide; relief prononcé, avec parfois des formes inattendues, comme aux trois rondavels (huttes, en zoulou), manteaux de forêts somptueux, cascades spectaculaires, gorges pittoresques creusées par les torrents, à Potholes... Il faudrait rester une semaine et parcourir quelques uns des innombrables sentiers de randonnée qui sillonnent la région.

Puis nous piquons plein sud, roulant à vive allure sur le macadam impeccable des routes nationales Sud-Africaines, en direction du Drakensberg, vers l'hôtel du Royal Natal National Park, où nous arrivons à la nuit après avoir parcouru 600km. Le lendemain nous nous offrons une grande journée de randonnée sur les sentiers de montagne avoisinants, un peu écourtée par une pluie orageuse.

Ces cinq journées de tourisme ont passé trop vite; les sites traversés auraient mérité un séjour de plusieurs semaines. Il faut pourtant regagner Durban; nous rentrons par l'autoroute en passant par Ladysmith et Pietermaritzburg, dans ce relief tourmenté qui vit se dérouler quelques uns des combats les plus acharnés de la guerre anglo-boers (1898-1902).

Le 24 Décembre, avec nos cousins et Virgo, nous fêtons Noël, et nous avons le plaisir d'assister à une messe de minuit en français à la cathédrale de Durban (dite avec un fort accent Ecossais par le prêtre local!); il y a de nombreux francophones par ici -principalement des Mauriciens blancs; chaque semaine un cinéma de la ville présente un film français en version originale.



*Noël 92 à Durban dans le carré de l'Aventure*

Le 29 Décembre, Henri et Christiane nous quittent et vont terminer leurs vacances à Rodrigues (peu après leur retour en Réunion ils affronteront le cyclone "Colina"). Nous célébrerons la nouvelle année avec Virgo et Vavitu, dans une orgie de champagne Sud-Africain (très bon marché), et avec un excellent réveillon au restaurant tournant "Roma", perché sur le plus haut immeuble de la ville, d'où nous verrons Durban rougeoyer aux lueurs des innombrables feux d'artifices qui saluent l'année nouvelle (non sans déclencher quelques incendies de-ci de-là!).

Nous commençons l'année 1993 dans le labeur. Nous avons en effet un certain nombre de travaux en attente, différés jusque là. La plus grosse tâche consiste à réviser notre enrouleur de voile, qui donne des signes de fatigue; avec l'aide précieuse de Virgo l'étai est démonté et mis sur le quai, un tube alu tordu (après rupture de rivets) est changé, le rivetage est refait, le tambour est démonté et les roulements -à moitié bloqués par la corrosion, sont nettoyés et graissés. Les voiles sont révisées par un voilier local, les attaches de bôme sont renforcés... bref, nous faisons de notre mieux pour affronter la redoutable "côte des tempêtes" dans les meilleures conditions possibles.

Tous les mercredis après-midi, nous assistons à la même animation dans la marina; tous les skippers arrivent avec famille et amis, encore en tenue de ville, la boîte de bière à la main; tout ce beau monde appareille joyeusement, dans le plus grand désordre, et gagne le milieu de la rade (jamais à l'extérieur, sans doute trop agité); on boit beaucoup de bière, on cuit sur le "braai" (barbecue local), on plaisante bruyamment...Et on rentre à la nuit, un peu éméché -si un tel voisin vient accoster près de son bateau, il est prudent d'avoir la défense à la main! Et dans tous les ports d'Afrique du Sud nous assisterons au même spectacle!

Vers le 15 Janvier nous sommes parés, bateau en état et tous les pleins effectués; mais la météo n'est pas au rendez-vous. Depuis notre arrivée nous avons "potassé" dans le détail la météo locale, en particulier avec l'aide de l'école locale de voile (Ocean Sailing), où Chris Bonnet, son directeur, partage volontiers son expérience avec les navigateurs de passage.

Au sud de l'Afrique, l'océan antarctique est une machine à dépressions et il en fabrique quasiment une par jour, grande ou petite; avec son front froid associé cette dépression remonte la côte Est, précédée d'un vent frais de Nord Est auquel succède un vent de Sud Ouest rarement inférieur à 30 nœuds, atteignant couramment 40 à 50 nœuds, et pouvant même dépasser 60. Lorsque ces vents violents rencontrent le courant Agulhas dans sa plus grande force (4 à 5 nœuds), il se forme ces vagues monstrueuses hautes de 20 à 30 mètres qui peuvent endommager les super-pétroliers.

La navigation la plus délicate se situe au départ de Durban; jusqu'à East-London, à 260 nautiques de là (trop loin pour y arriver en une journée); il n'y a aucun abri, et la ligne des 100 brasses (où le courant Aghulas est très fort) passe à une dizaine de nautiques seulement de la côte; la tactique consiste à partir de Durban sur un coup de Suroit finissant, avec un bon capital de millibars (au moins 1020), et l'assurance qu'un autre coup de Suroit n'est pas en vue avant 48 heures; dans ces conditions on est assuré d'atteindre East-London sans encombre, en se plaçant au plus fort du courant; comme ce port charbonnier n'est pas très agréable pour les yachts, et si le baromètre n'est pas tombé à 1010 mbs (ce qui annoncerait un Suroit imminent), on continue jusqu'à Port-Elizabeth, 120 nautiques plus loin; la navigation ultérieure est plus facile, au moins jusqu'au Cap Agulhas, pointe extrême Sud de l'Afrique, à 320 nautiques: d'une part le courant Agulhas s'éloigne sensiblement de la côte, et d'autre part on trouve des ports ou des mouillages abrités du Suroit à moins d'une journée de navigation. Le parcours Aghulas-Cap de Bonne Espérance -90 nautiques- ne doit être entrepris que par beau temps, la mer y étant extrêmement rude par fort vent, quelle que soit sa direction.

Nous allons rester 11 jours à attendre la météo favorable. Nous en profitons pour bricoler, et notamment pour faire une grande toilette au bateau, coque et pont. Sacrifiant aux usages locaux, nous louons les services d'un jeune zoulou, à 30 rands/jour (soit 54 FF); il n'est pas très efficace, mais plein de bonne volonté; un jour, nettoyant la coque sur une plate assez instable, il se largue involontairement et part à la dérive dans le chenal; il ne doit pas savoir nager et panique complètement; Pierre lui fait signe de ramer avec les mains: il répète la mimique, mais dans l'air! Ramené sain et sauf à bord, il rentre précipitamment chez lui, au bord de l'évanouissement. Une plaisanterie a cours ici: on enferme un zoulou avec deux boules d'acier dans une pièce nue sans ouverture; que va-t-il se passer? Deux possibilités: ou bien le zoulou a cassé les boules, ou bien il les a perdues! Plaisanterie mise à part, les zoulous sont très sympathiques; sans complexes vis à vis des Blancs, fiers de leurs traditions, leur voisinage est sans problème.

### **I4.3. De Durban au Cap.**

Enfin, le Mardi 26 Janvier les bonnes conditions météo sont réunies; nous quittons Durban en matinée sur un suroit finissant, baro à 1026, en compagnie de Virgo. Nous gagnons le courant Agulhas sur la ligne des 100 brasses et, grace au GPS, nous constatons que nous filons sur le fond à une vitesse prodigieuse: plus de 12 nœuds! Le 27, le vent hâle au nordet et souffle en coup de vent (force 8); nous affalons la grand voile et roulons le génois en petit foc; la mer est très creuse et le Robertson n'arrive pas à tenir le cap: nous devons barrer à la main, ce qui est l'horreur! Dans l'après-midi nous sommes à hauteur d'East-London; le baro est à 1011; Virgo décide d'aller à E.L.; la mer étant encore maniable, nous décidons de poursuivre jusqu'à Port Elizabeth, en serrant la côte pour éviter la mer du suroit qui ne va pas tarder à s'installer. Nous passons une nuit très inconfortable à tirer des bords entre la côte et la ligne des 100 brasses, notre progression étant très ralentie par un contre courant. Au jour nous atteignons le côté nord du golfe d'Algoa, Port Elizabeth ("PE") se

trouvant côté sud. Le golfe nous offre un spectacle extraordinaire de faune marine: ballet animé de dauphins, les premiers phoques que nous apercevons, des myriades de fous du cap (bordure des ailes noires, tête jaune dorée), des cormorans....Le golfe doit être bien poissonneux; en outre Bird Island, toute proche, classée réserve naturelle, offre un abri sûr à toute cette faune.

Le vent de suroît souffle fraîchement, et nous n'avançons guère; aussi nous décidons d'appliquer une "risée moteur" pour arriver avant la nuit. A 19 heures nous entrons dans le port et allons nous amarrer à couple d'un bateau de pêche.

Le lendemain 29, le vent ayant bien faibli, nous décidons de continuer la route, avec un petit baro -1011; mauvaise initiative: vers midi le suroît se renforce et le baro baisse fortement; nous faisons demi-tour et revenons nous amarrer à PE. En fin d'après-midi, surprise! Virgo arrive d'EL et s'amarre à couple, juste à temps pour l'apéritif.

Nous allons rester à PE jusqu'au Vendredi 4 Février, sillonnant cette ville au style colonial Britannique, ainsi que ses environs verdoyants, grâce aux voitures de quelques locaux sympathiques. Le 4, après avoir soigneusement préparé notre météo, nous appareillons, cap direct sur Agulhas. Nous sommes dans une zone de haute pression, et les vents sont très faibles et très irréguliers; comme nous ne tenons pas à traîner dans ces parages, nous utilisons largement le moteur. Ce même jour nous pêchons une magnifique daurade coryphène (Ma<-ma<) de 112cm, dont nous apprécions toujours autant la saveur délicate (et dont nous faisons trois gros bocaux). Le samedi 6 dans la matinée nous passons le redoutable cap Agulhas par tout petit temps, mer plate, mais avec un baro en baisse; Pierre, responsable de la flotille Aventure-Virgo, commet une erreur de jugement en continuant la route vers la péninsule du Cap, à quelques 90 milles de là; le vent s'installe au suroît et fraîchit de plus en plus, tandis que la mer se creuse; vers 18 heures il devient évident que nous ne pourrions pas passer et il faut faire demi-tour, avant que la mer ne devienne trop grosse (prendre la cape au vent de la côte ne serait pas recommandé). Geneviève juge le moment opportun pour s'offrir une crise de lumbago; à demi clouée sur sa banette, elle assure néanmoins ses quarts, sauf pour les manoeuvres, où le malheureux skipper se retrouve seul! L'accès de nuit au mouillage n'est pas évident; il faut se faufiler entre une ligne de récifs débordant à l'est du cap, et des brisants encore plus à l'est, dans une mer déjà bien formée; mais grâce au GPS et au radar, tout se passe bien et nous arrivons à 2 heures du matin à quelques centaines de mètres du mouillage préconisé, avec Virgo sur nos talons (eux ne disposent pas de nos moyens de navigation perfectionnés!).

Nous passons une journée à l'excellent mouillage d'Agulhas ("Struis Bay"), laissant passer le coup de suroît et une bonne partie des douleurs lombaires de Geneviève. Le lundi 8 février nous appareillons de Struis Bay, au moteur d'abord pour remonter un vent de suet fraîchissant, puis sous génois seul une fois passé le cap Agulhas. Nous arrivons dans la nuit au large de la péninsule du Cap et nous réduisons la toile au maximum pour attendre le jour; la mer, très hachée, est très inconfortable; au lever du jour nous entrons dans Hout Bay, à une vingtaine de kilomètres au sud de la ville du Cap, et à 7 heures nous allons nous amarrer dans le port de pêche, où se trouve une petite marina.

Nous resterons 11 jours à Hout Bay, port de pêche et station balnéaire; l'endroit est très joli, assez ressemblant à la côte d'Azur -mais beaucoup moins encombré, et très tranquille. Nous nous refaisons une santé, allant chercher le courrier à Capetown, recomplétant le ravitaillement, et effectuant quelques belles promenades dans les environs -notamment l'ascension de Chapman Peak, d'où l'on jouit d'une vue admirable sur toute la péninsule du Cap. Les phoques sont nombreux à s'ébattre dans le port, sortant leur petite tête de chien en soufflant bruyamment, et poussant parfois des meuglements qui font sursauter! C'est un port de pêche, et, si on l'oubliait, de fortes odeurs de marée nous le rappelle. La population locale est très accueillante, et on se fait facilement des amis;

nous serons ainsi invités à un "braai" (le barbecue local) très sympathique, chez Pierre et Elma, deux jeunes "Boers" bon teint, qui rêvent de partir un jour en voyage sur un voilier.

#### **14.4. Séjour au Cap.**

Le Jeudi 18 février, Virgo nous quitte pour prendre la route de l'Atlantique sud; Patrick doit reprendre son travail à Fort de France début Avril, et il leur faut parcourir plus de 5.000 miles. Nous quittons également Hout Bay le Samedi 20 février, mais seulement pour Capetown, où nous devons effectuer un certain nombre de travaux; nous effectuons d'abord un carénage rapide, de façon à entamer la longue traversée de l'Atlantique avec une coque propre et retarder le plus possible l'accroche des anatifes, dont les longues protubérances freineraient fortement le bateau; en même temps nous remédions aux inévitables avaries: changer l'antenne GPS, remettre en état les PA Autohelms, recolmater le ballon d'eau chaude, qui fuit à nouveau, réparer le hâle-bas rigide, coincé, etc. Le Cap dispose de toutes les ressources techniques nécessaires, mais les artisans ne sont pas très nerveux, et il faut les relancer continuellement!

Peu après notre arrivée nous apprenons que "Charal", le grand trimaran de Kersauzon, rallie Le Cap; partis pour tenter le tour du monde à la voile en 80 jours (le record actuel de Titouan Lamazou étant de 109 jours), ils ont heurté de nuit un "growler" (gros bloc de glace détaché d'un iceberg) qui a crevé l'une des coques latérales, les contraignant à l'abandon. Nous rencontrons d'abord l'un des membres de l'équipe de secours venue de France par avion -Denis, à qui nous prêtons toutes nos ausières disponibles; Charal, qui limite le poids embarqué, en est dépourvu. Puis nous faisons la connaissance d'Olivier de Kersauzon, de son second Didier, et de leur immense machine à voile; nous discutons longuement avec Kersau., déçu mais pas abattu; la conversation, au langage très vert, ne manque pas de pittoresque; notre amour commun de la Polynésie des îles crée aussitôt une certaine complicité ("je me fâche avec un chauffeur de taxi qui me cassait les c..., je lui flanque une beigne, et j'étais tellement énervé que je file 8 jours à Tahiti"). Charal est une machine impressionnante : 27 mètres, 16 tonnes, 23 nœuds dans la brise, super-équipé; nous notons en particulier une formule télétype intéressante: un ordinateur PC, un minuscule émetteur-récepteur satellite, et l'on peut communiquer avec le monde entier; un baromètre électronique donne le gradient au 1/10 de millibar; un capteur de température d'eau de mer: Olivier attache une grande importance à ce paramètre; un dessalinisateur (à osmose inverse), permettant de réduire le poids d'eau embarquée. Curieusement, pas de WC! Le skipper veut limiter les trous dans la coque, et les 5 hommes du bord utilisent un seau (il est heureux que leur engin soit très stable!).



*A bord de Charal*

Début Mars, nous avons terminé nos travaux, et nous faisons un peu de tourisme. Nous flânon d'abord dans la ville du Cap, agréable, très aérée, avec de belles avenues; nous découvrons le "waterfront", anciens docks du port aménagés en centre touristique pittoresque, dont les bassins grouillent de phoques. Une boutique propose des oeufs d'autruche frais, à déguster; nous en faisons l'essai: en compagnie de Michel et Marie-Claude, de Zoréol, nous dînerons d'un oeuf d'autruche à la coque (1,3 kg, 35 minutes de cuisson, et découpage du sommet à la scie à métaux!).



*L'oeuf d'autruche à la coque*

Puis nous louons une voiture 5 jours et nous allons explorer les environs, sur la célèbre route des vins du Cap. Franshoek (le "coin des Français", en Afrikaan, qui rappelle que les Huguenots français s'installèrent là, fuyant les persécutions religieuses du 17ème siècle, via la Hollande, leurs boutures de vigne dans la poche), Stellenbosch, Boschendal...toute la région est fort jolie, très vallonnée, et parfois montagnaise. La viticulture, à une échelle presque industrielle, est la principale activité de la région. Les centres viticoles, très agréablement aménagés, sont des lieux de visites touristiques; on déguste les vins, on pique-nique, on visite les immenses chais où des milliers d'hectolitres de vin mûrent dans de vastes cuves en inox ou en fûts de chêne (venus de Vendée) pour les vins rouges; éventuellement on achète du vin. Nous avons la surprise de découvrir un centre appelé "L'Aventure" (en Afrikaan: Avontuur); le maître de chais, Jean-Luc, est un Belge, réfugié du Zaïre (les Blancs résidents ayant été chassés de ce pays à l'indépendance); nous

dégustons largement les vins de la maison, nous faisons emplette de quelques bonnes bouteilles (dans la modeste limite de notre capacité d'emport -dommage, car les prix sont très honnêtes), et nous sympathisons avec Jean-Luc, content de trouver des clients francophones. Il nous invite le lendemain, Samedi, à déjeuner chez lui, où nous passerons une agréable journée. Jean-Luc nous présente un ami, François, ingénieur en forage pétrolier off-shore, originaire de Cannes. François est un plongeur émérite, et il nous invite le jour suivant à une partie consistant à pêcher des langoustes la journée qui seront dégustées au "braai" (barbecue) le soir. Le jour dit toute une petite caravane prend la route de la plage de Springle Bay, en bas de False Bay; il y a là une quinzaine d'adultes et quelques enfants, en quasi-totalité des francophones (Belges et Français) résidant dans la région; François, muni d'une épaisse combinaison, part aussitôt à la chasse; nous avons emmenés nous aussi nos combinaisons, mais elles sont trop minces, et nous reculons devant la fraîcheur de l'eau: 13°! François est seul à glaner les langoustes, qu'il ramasse à la main, en apnée. Sur la plage nous avons d'intéressantes conversations avec tout un chacun; tous sont de "vieux" Africains, regroupés dans le dernier bastion blanc de l'Afrique noire, pleins d'anecdotes couleur locale. Est-ce l'influence Africaine? Nous sommes surpris de leurs croyances aux médecines ésothériques (le "reiki", imposition des mains qui soi-disant fait passer un influx bienfaisant, "instinctothérapie" du docteur Burger, qui retarde le vieillissement...), de leur intérêt pour les sociétés secrètes (franc-maçons, bonderbrood...), et autres pôles d'attraction sentant un peu le soufre! Le soir, chez François, l'ambiance est joyeuse; le braai de langouste est délicieux, le vin apporté par Jean-Luc coule à flot, les plaisanteries vont bon train... un tableau à la Breughel! Nous sommes invités de toutes parts: il va falloir partir vite, sinon nous allons passer la saison au Cap. François profite de notre présence pour évoquer son grand projet; il a acheté une coque de voilier en acier, qui est dans son jardin, et il voudrait partir autour du monde; nous examinons la chose; hélas! C'est un tas de rouille percé de tous côtés qui ne résistera pas à la première mise à l'eau; nous faisons de notre mieux pour le dissuader de se lancer dans ce projet (lui pense qu'en changeant quelques tôles...); espérons que nous aurons été convainçants !

Le lundi 8 Mars, tous travaux terminés, nous commençons nos préparatifs de grande traversée, ce qui n'est pas un vain mot: près de 5.500 miles devant nous. Nous avons en effet décidé de rentrer à Toulon en passant par les Antilles, soit deux traversées de l'Atlantique; sur la carte, cela paraît surprenant - mais en fait c'est un choix logique; il faut quitter le Cap en Mars au plus tard, au début de l'automne austral: après ce sera le régime des vents de Noroit et des tempêtes de Suroit; une route directe sur l'Europe nous ferait passer la zone inter-tropicale (le "pot au noir") près des îles du Cap Vert, là où elle est la plus large (plus de 300 nautiques sans vent, dans les grains, les orages et la chaleur moite); il faut ensuite remonter jusqu'aux Açores, au près contre l'alizé de nordet, pour retrouver les vents d'ouest qui porteront jusqu'à Gibraltar et la Méditerranée, avec grand risque, à cette saison (Avril), de rencontrer l'une de ces violentes tempêtes dont l'Atlantique Nord a le secret. Tout bien pesé, il vaut mieux se laisser porter par les alizés et le courant sub-tropical jusqu'aux Antilles, dans une navigation confortable au portant, passant le pot-au-noir près du Brésil, où sa largeur ne dépasse pas 100 nautiques; on attend un peu (jusqu'à mi-Mai) à Fort de France, dans la douceur créole, puis on retransverse l'Atlantique Nord à la bonne saison pour arriver en Méditerranée au début Juillet, avec au passage une escale agréable aux îles Portugaises des Açores. Ayant fait le plein de tempêtes et de gros temps sur les côtes Sud-Africaines, le commandant et l'équipage votent à l'unanimité pour ce programme.

Le mercredi 10 Mars, bien en retard sur nos prévisions, faisant la sourde oreille à toutes les invitations de nos amis franco-belgo-sud-africains, nous quittons le majestueux panorama de la baie du Cap et du Tafelberg, cap au Nord.

## **I4.5. Réflexions sur l'Afrique du Sud.**

Ce petit pays africain est fascinant à bien des égards.

L'épopée des Boers, ces descendants d'immigrés franco-hollandais renforcés ultérieurement d'Allemands, est déjà une aventure digne de celle des pionniers Américains du Far West; malheureusement pour les Boers, ils ne réussirent pas, comme les Américains, à se débarrasser de la présence Britannique!

La colonie du Cap fut fondée au 17<sup>ème</sup> siècle par les Hollandais pour fournir une escale aux bateaux en transit entre l'Europe et l'Orient, à l'époque où le cap de Bonne Espérance était connu des marins comme cap des tempêtes, ou cap de désespérance (ce qu'un amiral Hollandais trouva tout à fait fâcheux pour le moral des équipages - d'où cette nouvelle dénomination). Ayant quelques difficultés à trouver des colons, les Hollandais s'empressèrent d'y envoyer les réfugiés Huguenots français qui affluaient par centaines lors des persécutions religieuses en France; on estime aujourd'hui que 25 à 30 % des Boers est d'origine Huguenote; cela se remarque dans beaucoup de noms propres: les Villiers, Joubert, Marais...sans compter les noms français "Hollandisés"; cela se ressent aussi dans les habitudes alimentaires: le vin, le pastis, le camembert, la baguette de pain...il ne manque que le saucisson!

A l'époque, cette région n'était peuplée que de quelques tribus hottentotes peu nombreuses (Africains à peau très claire), qui se fondirent rapidement avec les nouveaux arrivants pour donner une grande partie de l'actuelle population métisse (les "coloured").

Pendant les guerres napoléoniennes, profitant de l'effacement de la Marine française (victime de la Révolution), les Anglais annexèrent la colonie, soit disant pour la soustraire à l'emprise des Français qui occupaient la Hollande; mais ils la conservèrent après 1815 et y envoyèrent des colons Britanniques, qui se répandirent sur toute la côte, du Cap à Durban (du nom du fondateur, Monsieur d'Urban).

Les rapports entre Boers et colons anglais n'étaient pas des meilleurs; aussi de nombreux Boers décidèrent-ils de quitter la côte et d'aller s'installer sur les hauts-plateaux intérieurs, alors inoccupés; ce furent les "vortrekkers", dont les convois de chariots à boeufs devaient étrangement ressembler à ceux des pionniers Américains; ils allèrent ainsi fonder deux états: l'état libre d'Orange, au nord du Cap, et l'état du Transvaal, au delà du Drakensberg. Ce sont des états blancs, les boers -paysans et éleveurs de bétail, n'utilisant guère de main d'oeuvre noire. Toutefois un premier afflux de noirs se produit au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, lorsque des tribus fuient en panique vers le Sud devant l'invasion des terribles Zoulous, venus du Nord. Les Boers réussissent à stopper l'invasion (notamment à la bataille de "Bloody river" -la rivière sanglante, dont la commémoration en Décembre est devenue une fête nationale), négocient un arrangement avec les zoulous qui s'installent entre le nord-est du Transvaal et le Natal, (non sans avoir subi une guerre très meurtrière avec les Britanniques installés au Natal), recasent les autres tribus noires dans des états voisins, selon leur ethnie (sothos au Lesotho, tswana au Botswana etc...).

Tout irait bien si deux circonstances fâcheuses n'avaient pas troublé le cours des choses; en premier lieu la découverte d'or et de diamants au Transvaal et en Orange attirent des milliers d'aventuriers Anglais; en second lieu en cette fin de 19<sup>ème</sup> siècle beaucoup de dirigeants Anglais veulent étendre toujours plus loin "l'Empire Victorien" -notamment l'homme d'affaires Cecil Rhodes, très influent à Londres, et Alfred Milner, gouverneur de la colonie. Si bien qu'en 1898 la guerre éclate entre les Boers du Transvaal et de l'Orange d'une part, et la Grande Bretagne d'autre part. Les quelques 50.000 hommes de l'armée Britannique de la colonie, dont les effectifs sont immédiatement doublés, pensaient ne faire qu'une bouchée des 30 à 40.000 miliciens boers; il fallut

déchanter! Bien armés (fusils à répétition Mauser, canons Creusot et Krupp), très mobiles (tous montent à cheval), très motivés, les boers infligent une série humiliante de défaites à une armée Britannique trop lourde, dont le commandement ne sait pas s'adapter au terrain. Mais les renforts Anglais ne cessent d'affluer, et bientôt, face à une armée de près de 300.000 hommes, les boers sont incapables de résister en bataille rangée; commence alors une guérilla très dure dont les Anglais ne viennent pas à bout après plus de 2 ans de lutte; ils utilisent tous les moyens, même les plus atroces; les fermes et les récoltes sont brûlées, le bétail abattu, parfois les prisonniers fusillés; mais le record sera l'invention des camps de concentration pour la population civile (ce n'est pas une invention nazie!); parqués dans ces camps, délibérément sous-alimentés, sans hygiène, femmes et enfants meurent comme des mouches (plus de 30% de mortalité), jusqu'à ce qu'un journaliste Anglais indigné n'alerte l'opinion publique Britannique et fasse cesser ces horreurs. Les Boers finiront par céder en 1.902, mais les plaies de cette époque ne sont pas encore cicatrisées aujourd'hui et bien des noms de "héros" de l'Empire Britannique résonnent ici comme ceux de criminels de guerre: Rhodes, Kitchener, Baden Powel, Roberts...

Les Boers ne retrouveront pas le pouvoir avant les élections générales de 1948, où ils seront majoritaires; la politique menée entre temps par les Anglais au pouvoir consistera, entre autres choses, à pousser le développement des activités économiques les plus rentables -notamment l'extraction minière et les plantations, ce qui requerrait beaucoup de main d'oeuvre. Contrairement à la politique des Boers, qui voulaient rester des états "blancs", les Anglais vont faire venir des milliers de travailleurs de tous les états africains avoisinants, et même des Indiens (pour les plantations de canne à sucre du Natal); la démographie galopante des noirs aidant, ces derniers deviennent rapidement très majoritaires. Lorsque les Boers reviennent au pouvoir, en 1948, ils refusent de reconnaître la légitimité politique des noirs, qu'ils considèrent comme des immigrés appartenant à d'autres états -d'où la création de "l'apartheid", que l'on pourrait traduire comme "chacun chez soi"; le concept ne manquait pas d'idées généreuses; il était notamment proposé aux noirs de pouvoir créer des états indépendants, conformes à leurs traditions, avec l'aide économique de la République blanche; c'est ainsi que furent créés le Bophutatswana (tribu tswana), le Ciskei et le Transkei (tribu Xhosa et Sotho) etc...Malheureusement des dispositions assez mesquines (le "petty apartheid": ségrégation dans les lieux publics, relégation en ghettos pouilleux, etc...), et le refus des noirs dans leur majorité d'accepter de mener une existence séparée indépendante, ont fait capoter cette entreprise; en fait, aujourd'hui, les 5 millions de blancs ne peuvent plus ignorer qu'il existe plus de 20 millions de noirs, quelle que soit leur origine; c'est cette pression démographique énorme qui aura amené l'abandon de l'apartheid, et non pas la politique des sanctions internationales, qui n'a jamais beaucoup gêné les Sud Africains, d'autant moins que seuls les USA, la France et la Scandinavie l'ont réellement appliquée (perdant ainsi l'un des rares marchés solvable du continent Africain, pendant que Japonais, Allemands, Anglais etc...continuaient discrètement à commercer; et même un grand nombre de pays Africains, tout en tonitruant contre l'apartheid, avaient de fructueuses relations commerciales, via le Botswana, par exemple).

Cela étant, les Blancs, premiers occupants du territoire, "victimes" de ce qu'ils considèrent comme une agression démographique, refusent catégoriquement de se sacrifier sur l'autel de l'égalité démocratique: "one man, one vote", comme dit l'ANC. Renforcés de centaines de milliers de réfugiés blancs d'autres pays Africains voisins (ex-Rhodésie, Angola-Mozambique, Zaïre...), le dos à la mer sans terre d'accueil possible, ils sont bien décidés à préserver leur nation et leur culture; cela est particulièrement vrai pour les Boers et les réfugiés; les Blancs Anglophones -dont la politique passée a largement contribué à créer la situation actuelle, ont souvent un deuxième passeport dans la poche (Anglais, Australien, Canadien...), et sont prêts à filer à la première alerte sérieuse. Il n'y a guère d'exemple de ce genre de situation dans le monde, à part l'île Maurice, à une bien plus petite échelle: un beau jour les Créoles, Blancs et Noirs, occupants des lieux depuis l'origine des temps, découvrent qu'ils sont minoritaires dans leur propre pays, dépassés par l'expansion démographique des Indiens, amenés par les Anglais (encore eux!) pour cultiver la canne

à sucre; ils n'ont pas cherché à lutter, mais tous ceux qui le pouvaient, surtout les jeunes, ont émigré, notamment en Australie ...et en Afrique du Sud. Lorsque l'on accueille sur son sol des immigrés que leur culture rend inassimilable à la communauté locale, il faut être conscient du risque que l'on prend pour l'avenir.

Que va-t-il se passer? La situation des Blancs n'est pas aussi critique que l'on pourrait le croire à première vue; aux 5 millions de Blancs s'ajoute l'appui de 3 millions de Métis, 1 million d'Indiens et surtout celui de 6 millions de Zoulous, face aux 15 millions d'autres Noirs (Sothos, Xhosas, Tswanas...); la situation sur le terrain n'est pas aussi limpide -notamment en ce qui concerne les Zoulous, déçus que les Blancs n'aient pas purement et simplement partagé le pouvoir avec eux; par ailleurs se livre une lutte sourde et sans merci entre factions noires, qui fait des dizaines de victimes tous les jours, notamment entre partisans de l'Inkhata (Zoulous) et de l'ANC; les Blancs sont à l'écart de ces règlements de compte, mises à part les attaques des groupuscules armés du PAC (Pan African Congress: "one white, one bullet!"), peu meurtrières jusqu'à présent. De l'avis général, passées les turbulences actuelles, on s'oriente vers une solution fédérative, où chaque "tribu" -y compris la "tribu blanche" (les Boers se dénomment parfois ainsi), conservera une large autonomie; en somme, une nouvelle formule d'apartheid, revue et corrigée, acceptable pour tous.

En ce moment le gouvernement en place fait d'énormes efforts pour accélérer l'intégration économiques des Noirs; suppression des ghettos et construction massive de logements sociaux, généralisation de la scolarisation (non sans mal: de jeunes Noirs, refusant d'investir leur temps en scolarité, ne se rendent pas aux écoles, et les br-lent si l'on insiste!), création d'emplois prioritaires - ce qui met au chômage les "petits Blancs" sans qualification (nous avons été surpris par le nombre de mendiants Blancs dans les rues, avec le panneau "en chômage, aidez-moi").

Compte tenu du décalage de mentalités et de culture entre Noirs de tradition Africaine et Blancs de tradition Occidentale, il est à craindre que le chemin à parcourir ne soit très long et semé d'embûches. Pour un grand nombre de Noirs, travaillés par certains démagogues de l'ANC (tous ses dirigeants ne le sont pas, heureusement), la solution est simple: on met la main sur les biens que les Blancs ont confisqués pour leur seul profit, et ils auront tous ainsi voiture, belle maison, Hifi etc...Peu qualifiés, peu enclins à s'investir dans la formation, incapables de rester au travail lorsqu'ils sont sollicités par le moindre événement convivial, ils admettent mal, néanmoins, d'être moins payés que les Blancs ou les Indiens, plus productifs, ou de ne pas trouver d'emploi (30% de chômeurs chez les Noirs!). De leur côté les Blancs et assimilés (Indiens et Métis) ont le sentiment de ne voler personne et de mériter leur niveau de vie (assez modeste au demeurant, et nettement inférieur à celui d'un Français de condition équivalente).

Souhaitons en tous cas que la communauté internationale se tienne à l'écart de l'Afrique du Sud: l'imbraglio economico-politico-racial de ce pays est tel qu'il est impossible de l'extérieur d'y intervenir de manière juste et efficace; seuls ceux qui y vivent peuvent espérer résoudre les problèmes qui se posent, sans doute non sans convulsions, sacrifices et compromis.



*Le Cap de Bonne Espérance*

## 15. DU CAP A FORT-DE-FRANCE : UNE LONGUE TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE

### 15.1. Départ du Cap.

Le mercredi 10 Mars, nous voyons la montagne de la Table s'éloigner peu à peu; nous doublons Robben Island, où Nelson Mandela fut emprisonné de nombreuses années; il y a tout petit temps, et seul le moteur permet d'avancer. En fin d'après-midi nous arrivons au mouillage de Dassen Island, où se trouvent un voilier et quelques bateaux de pêche. C'est une réserve naturelle consacrée surtout aux pingouins du Cap, dont les rassemblements en grande tenue "queue de pie" peuplent la plage.



*Les pingouins du Cap*

Sur le plan d'eau, les occupants du yacht se livrent à une mystérieuse occupation depuis leur dinghy; nous en avons l'explication lorsqu'ils passent nous saluer: ils ramassent des langoustes par dizaines! Nous nous faisons expliquer la méthode; très simple! On utilise une nasse (justement nous en avons une) dans laquelle on dispose une tête de poisson, on laisse couler au fond avec un bout muni d'un flotteur, et l'on revient une dizaine de minutes après; nous nous empressons d'aller faire le tour des bateaux de pêche au mouillage pour récupérer quelques têtes de poissons, avant la nuit (les pêcheurs appareillent en cours de nuit). Le lendemain nous allons tenter notre chance et mouiller la nasse munie d'une grosse tête de barracuda; divine surprise! Nous ramenons une demi-douzaine de langoustes frétilantes; selon les règlements locaux, nous rejetons les petites et les

femelles (pas toujours évident à identifier!); nous n'arrêterons qu'en croulant sous les langoustes: 55 bêtes! Les repas suivants sont des orgies de langoustes; Geneviève en attrape une indigestion telle, que nous craignons un moment une crise d'appendicite; comme nous ne pouvons pas tout consommer, après en avoir mis une dizaine de côté, nous préparons celles qui restent à l'armoricaine et les mettons en bocaux.



*Pêche à la langouste miraculeuse !*

Dans la journée, nous allons à terre; c'est en principe interdit, mais le gardien nous accorde un petit tour en sa compagnie; c'est un expert en faune sauvage et ses commentaires sont passionnants (les sud-africains sont très amoureux et très respectueux de la nature).

Le soir une épaisse brume recouvre les lieux, tandis que mugit la sirène du phare, ce qui rend le sommeil difficile! Nous sommes dans le courant froid du Benguela (l'eau est à 13ø) et le brouillard s'installe en soirée, lorsque tombe le vent.

Au jour, dans la brume qui se dissipe au soleil, nous constatons qu'il n'y a guère de vent; nous décidons de rallier Saldanha Bay, une vingtaine de nautiques plus au Nord, d'aller saluer nos amis de Zoréol, qui y carènent, et d'attendre des jours meilleurs. La baie de Saldanha découpe un vaste plan d'eau bien abrité sur cette côte inhospitalière et dangereuse (baptisée "côte des squelettes" à cause des nombreuses épaves éventrées qui montrent leurs membrures sur les plages); une station balnéaire y a été bâtie, avec une petite marina et un "travellift" pour caréner dans la tranquillité et la beauté du décor sauvage; elle est baptisée "Mykonos" en réminiscence du village grec du même nom. L'architecture est vaguement grecque, les constructions sont bien blanches, mais les allées tracées au cordeau, la propreté méticuleuse et toute la netteté Afrikaan n'ont rien de grec! Zoréol, ravi d'avoir de la visite inattendue, nous accueille à bras ouverts; c'est justement l'anniversaire de Michel, et nos langoustes tombent à point nommé! Nous restons deux jours à Mykonos, complétant notre ravitaillement en fruits et légumes et ramassant de splendides moules sur les rochers qui feront quatre excellents repas.

Le Dimanche 14 Mars s'installe un vent frais de Suet qui, renseignement pris avec la météo par

téléphone, devrait tenir au large. Salués par Zoréol, qui aurait bien voulu que nous restions davantage, nous larguons les amarres et gagnons le large, cap sur Sainte Hélène, à 1.700 miles de là.

## **I 5.2. En route vers Sainte-Hélène.**

Pendant les trois jours qui suivent le vent souffle très fraîchement -un bon force 7, et la mer est fort rugueuse! Grand largue bâbord amure, avec trois ris, nous allons un train d'enfer, mais sans connaître notre vitesse: le loch tombe en panne peu après l'appareillage (et c'est le deuxième, le précédent étant également en panne!); le GPS indique plus de 150 nautiques par jour, soit une moyenne de 6,5 nœuds, et compte-tenu des zig-zags du pilotage automatique nous devons marcher près de 8 nœuds. Sans doute l'Afrique du Sud nous fait-elle payer notre défection par cette météo agressive; du moins évitons-nous ainsi les désagréments du calme plat, fréquent dans ces parages et à cette saison.

Au quatrième jour s'installe un petit vent du Sud, force 4 bien régulier, qui nous propulse confortablement avec nos voiles croisées. Et au huitième jour nous touchons l'alizé du Sud-Est, qui ne nous lâchera plus jusqu'à l'équateur, toujours voiles croisées, soufflant en moyenne force 4, faiblissant parfois à 2, ou fraîchissant à 5. Une navigation de velours! Nous profitons de ces conditions clémentes pour sortir le spi, mettant en pratique les enseignements de Vavitu; pas de problème, notre spi à rayures blanches et rouges se déploie majestueusement, sans toutefois nous donner un gain de vitesse bien spectaculaire par rapport à nos voiles croisées: à peine un nœud de plus; nous le rentrons en fin de journée, n'osant pas, contrairement à Vavitu, le laisser la nuit.

Au onzième jour, à la veille de l'arrivée à Sainte Hélène, l'alizé a une défaillance et nous laisse "scotchés" sur l'océan, voiles pendantes; nous mettons le moteur en route.

Le Vendredi 26 Mars, après douze jours de mer, au petit matin, nous découvrons l'île de Sainte Hélène, en partie embrumée. De forme massive, la côte rocheuse et dénudée s'élève à la verticale depuis la mer qui brise à ses pieds jusqu'à 400 mètres, comme les murs d'une gigantesque prison. Tout débarquement paraît impossible, jusqu'à ce que l'on découvre une étroite faille dans la montagne qui descend vers la mer: c'est Jamestown, principale localité de l'île, bordée d'une minuscule plage qui sert aux liaisons avec les navires sur rade.

## **I 5.3. Sainte Hélène.**

Il y a grande animation le jour de notre arrivée; le navire de ravitaillement, qui passe mensuellement, est sur rade et déverse sa cargaison sur des allèges remorquées jusqu'à terre. La rade n'est pas très grande et sa partie la plus praticable doit être laissée libre pour permettre la circulation des allèges. Le maître du port nous indique un mouillage par 30 mètres de fond; nous refusons catégoriquement: nous n'avons que 60 mètres de chaîne (et encore en ajoutant les 20 mètres du mouillage arrière aux 40 du mouillage principal); il n'est pas question d'aller trop près de la plage: d'après les instructions nautiques on peut subir d'énormes rouleaux du Nord et il faut au

moins 10 mètres d'eau sous la quille pour ne pas être drossé sur la côte ou talonner le fond; finalement après avoir tourné en rond plusieurs fois, nous choisissons un mouillage un peu à l'écart, par 20 mètres de fond (notre mouillage le plus profond), priant le ciel de ne pas avoir à plonger pour dégager l'ancre. Nous sommes un peu loin du débarcadère, mais une navette appelée par VHF fait le taxi. Le débarquement sur une petite jetée balayée par le ressac est assez scabreux et rappelle les Marquises!

Sainte Hélène est une île de forme carrée, de 121 Km<sup>2</sup> de superficie et de 400 mètres de haut, qui tombe partout sur la mer par des falaises rocheuses abruptes sauf au Nord où s'ouvre un étroit défilé au fond duquel se trouve une rivière et la ville de Jamestown; l'île a été colonisée tour à tour par les Portugais, les Hollandais et finalement les Anglais, et chaque colonisateur a amené son lot de serviteurs des quatre coins du monde: Malais, Indiens, Africains, Chinois...si bien que les 5.000 "Saint-Héléniens" forment une race indéfinissable, de petite taille, dont la couleur de peau est plutôt foncée, et avec des yeux souvent très clairs. Ils se veulent citoyens Britanniques à part entière -le moindre édicule public est marqué "HM" (Her Majesty) et la photo officielle d'Elizabeth est partout; ils parlent un Anglais à l'accent très pur, à croire que leurs instituteurs sont tous passés par Oxford! Au temps de la marine à voile ce fut un port d'escale très actif pour les navires de l'Atlantique Sud, où l'on venait chercher de l'eau, des fruits, changer de bateau...

Mais bien entendu, le principal intérêt de cette escale consiste à découvrir les traces de l'exil napoléonien.

Quatre lieux principaux rappellent le passage de l'Empereur déchu. On voit d'abord à Jamestown la maison où Napoléon et sa suite séjournèrent à leur débarquement, en 1815; puis la maison de Briars, près de la ville, sur le plateau intérieur, où ils s'installèrent quelques mois en attendant que soit édifiée leur résidence définitive; ensuite cette résidence de Longwood, très isolée dans l'est de l'île, balayée par les vents humides de l'alizé, et où Napoléon restera jusqu'à sa mort, en 1821; enfin le tombeau, dont le site fut choisi par Napoléon lui-même dans une agréable forêt, près d'une petite source, où son corps restera jusqu'au rapatriement en France en 1840. Ces trois derniers lieux ont été cédés ou rachetés par la France -c'est donc un territoire français, et constituent un musée national sous la direction d'un consul, actuellement Gilbert Martineau (que nous n'avons pu voir: il était en congé). A Briars et à Longwood, beaucoup d'objets personnels, de documents et d'illustrations diverses ont été rassemblés, qui permettent de se faire une bonne idée de la vie de l'Empereur exilé. Autant peut-on regretter l'intrusion de cet homme dans l'histoire de France, autant se sent-on pris de compassion et de sympathie pour son existence digne et courageuse -pathétique par moments, sur ce rocher de Sainte Hélène. L'un des premiers documents présentés est une lettre de Napoléon protestant contre son exil à Sainte Hélène; le roi George et le gouvernement d'Angleterre l'auraient assuré qu'en se rendant à eux il pourrait choisir librement son lieu d'exil (il pensait aller en Amérique); on est étonné d'une telle candeur de la part du grand homme: connaissant les Anglais de longue date il aurait dû savoir qu'il ne pouvait pas se fier à la parole de la perfide Albion! Dans une autre lettre écrite peu avant sa mort il demande que l'on procède à l'autopsie de son corps pour vérifier s'il n'est pas, comme son père, en train de mourir d'un cancer de l'estomac: effectivement on découvrit un ulcère cancéreux au pylore gros comme une pièce de monnaie; il demande également que son coeur soit mis dans une urne et envoyé "à sa chère Marie Louise", ce que le gouverneur anglais se garda bien de faire, sachant, lui, que la Marie Louise en question se consolait depuis longtemps avec un bel Autrichien dont elle avait déjà deux enfants, n'attendant que la mort de Napoléon pour se remarier.

Ce fut une visite passionnante, d'autant plus qu'il n'y a que fort peu de touristes et que l'on peut s'attarder sur les lieux tout à loisir; en effet sans aéroport, avec un seul bateau par mois, l'île est à l'abri de tout déferlement touristique!

Nous faisons le tour de l'île avec un taxi, ce qui prend à peine deux heures; l'intérieur est un plateau vallonné, d'aspect agréable, malheureusement défiguré par les plantations de sisal et autres fibres végétales réalisées par les Anglais au siècle dernier, au prix d'un déboisement massif; l'utilisation de ces fibres a été supprimée par l'apparition du plastique, mais le déboisement reste! Fort peu de cultures de nos jours, alors que cette île ravitaillait les navires de la marine à voile en produits frais (apparemment, les habitants préfèrent les allocations du gouvernement aux maigres revenus de l'agriculture); à notre grande déception nous ne pourrions guère compléter notre ravitaillement en fruits et légumes: nous ne trouverons sur place qu'un peu de haricots verts, 2 papayes et quelques figues de barbarie! Nous devons vivre sur notre stock de fraîcheur Sud Africain, bien amoindri après 12 jours de mer et 4 jours d'escale.

#### **15.4. De Sainte Hélène à Cayenne.**

Le mardi 30 Mars, vers 14 heures, nous relevons lentement notre ancre, mètre par mètre: un mouillage au bout de 60 mètres de chaîne demande un gros effort au guindeau électrique; mais tout se passe bien, et nous mettons le cap au 330, direction Cayenne, à 3.040 milles d'ici. Nous avons en effet décidé de faire un bref arrêt en Guyane, qui est le seul morceau de France tropicale que nous n'avons pas encore visité.

Jusqu'à l'équateur, l'alizé sera d'une remarquable constance, soufflant du sud-est force 4 en moyenne, parfois faiblissant à 2 ou fraîchissant à 5-6; grand largue, voiles croisées, sous pilote automatique, nous n'aurons pratiquement aucune manoeuvre à effectuer et nous pourrions vaquer tranquillement à nos occupations favorites. Geneviève travaille ses cours de flûte et termine sa tapisserie de Bayeux (un extrait), et Pierre se lance dans une étude d'économie industrielle (en cours depuis l'Australie: on n'a pas un grand rendement en mer !). De temps en temps, Radio France Internationale nous apporte les dernières nouvelles; bref, c'est une petite vie tranquille de rentier!



*Une traversée paisible...*

Le 12 Avril, nous passons au large de l'archipel Brésilien de Fernando de Noronha, près de la corne nord-est du Brésil, mais sans nous y arrêter. Nous arrivons en des parages où des actes de

piraterie auraient été signalés, aussi tenons-nous notre artillerie sous la main, prête à servir.

Le 15, la ligne est franchie, sans cérémonie particulière puisque nous avons déjà célébré son passage dans le Pacifique, en arrivant aux Galapagos. Presqu'instantanément, le vent hâle à l'est, puis au nord-est, force 4-5, et nous établissons nos voiles travers tribord amure. Le 16 Avril notre fidèle pilote automatique Robertson a des défaillances et les trois pilotes Autohelm ne semblent pas très vaillants; finalement nous installons le régulateur Atlas, qui se met pour la première fois à fonctionner sans histoire! Il faut dire que nous l'avions profondément modifié à la Réunion, avec l'aide de la Marine, puis lors du carénage à Cairns, Australie, renforçant la rigidité de la liaison au gouvernail et supprimant la contre-réaction (sans l'avoir essayé depuis lors). Quelque temps après les Autohelms, puis le Robertson, se remettent à fonctionner normalement; que s'est-il passé? Anomalie magnétique? Perturbation d- au passage de l'équateur? Dégradation de l'alimentation électrique du bord? Mystère...

Le lundi 19 Avril nous sommes dans la zone de convergence ("le pot-au-noir"), à près de 30° de latitude nord; ciel gris rempli de grains, petits vents tournoyants, air moite... Nous amenons les voiles et avançons au moteur. A cette longitude la zone de convergence n'est pas très large et nous la franchissons en moins de 24 heures. Dans la nuit du 20 au 21 Avril nous sommes devant Cayenne, et nous tournons en rond pour attendre le jour.

## **15.5. Séjour en Guyane.**

L'accès à Cayenne n'est pas évident; la côte est basse et dénuée d'amers, et jusqu'à 10 nautiques au large il y a moins de un mètre d'eau à marée basse (le marnage atteignant deux mètres). Deux chenaux permettent d'accéder à la ville; à l'est le chenal dragué pour les cargos, bien balisé, et à l'ouest un pseudo-chenal non dragué, utilisable seulement à marée haute, et peu balisé, où la carte indique par endroits 0,1 mètre d'eau! Nous embouquons au petit jour le chenal est; peu après nous avons le contact VHF avec la capitainerie, qui nous demande de dégager: on ne veut pas de plaisanciers au port de commerce! Nous tirons au large et allons nous mettre en attente devant le chenal ouest, pour la marée haute de fin d'après-midi. Le moment venu nous nous dirigeons vers la bouée d'entrée de chenal, non sans appréhension; l'eau est extrêmement boueuse, nous avons à peine deux mètres de fond sous la quille, et comme une bonne houle se fait sentir, le sondeur indique moins de un mètre par moment. Si nous talonnions brutalement nous risquerions d'arracher les boulons de fixation de la quille rapportée -une quille en forme serait plus sécurisante. Les rares bouées qui jalonnent le chenal sont à peine visibles, mais heureusement notre fidèle GPS supplée cette carence (nous avons vérifié au préalable que les références géodésiques carte/GPS coïncidaient bien). Finalement nous arrivons sans encombres au mouillage, qui est situé devant Cayenne au débouché d'une rivière boueuse.

Nous contemplons les lieux sans enthousiasme; nous sommes les seuls plaisanciers au mouillage; les autres bateaux sont des grosses barques Vénézuéliennes, que l'on n'aimerait pas trop rencontrer au large; ces soi-disant pêcheurs aux mines patibulaires doivent être plus vraisemblablement contrebandiers, voire pirates occasionnels; à part les Vénézuéliens les lieux sont déserts; à chaque marée un énorme courant balaie la rivière; la mise à terre se fait par une jetée en mauvais état, où le ressac rend le débarquement difficile et ne permet pas de laisser son annexe. Nous armons le zodiac (avec le moteur 8 cv nous pouvons remonter le courant, ce qui serait impossible avec le petit AX2 à rames) et nous allons explorer les environs. Nous découvrons un petit canal qui permet à mi-marée de remonter jusqu'au dépôt des barques de pêche locales, dans

une vasière en bas du centre ville, près du marché; moyennant arrangement (un paquet de cigarettes) avec un "local", nous pouvons laisser l'annexe en sécurité.

Cayenne est une petite ville coloniale sans grand charme; on ne dirait pas qu'elle abrite près de 40 000 habitants (130 000 pour toute la Guyane), mais une grande partie de la population habite des quartiers excentrés. La brise océane ne semble pas venir jusqu'ici et l'atmosphère est chaude et moite. La population est un mélange de métropolitains, de Créoles (venus des Antilles), majoritaires à Cayenne, d'Amérindiens, d'immigrants divers (Brésil, Surinam, Haïti) et de Chinois (venus pour travailler sur les plantations, on les retrouve, selon un processus classique, tenant tous les commerces d'alimentation). Quelle que soit la race, le contact est facile et chaleureux. Bien que l'on ne ressente pas ici de tension raciale, nous entendons dire que les Amérindiens se plaignent du racisme des Créoles à leur égard -comme quoi on peut toujours être le raciste de quelqu'un.

La Guyane mérite certainement que l'on s'y arrête une ou deux semaines, et que l'on entreprenne une de ces expéditions comme la remontée du Maroni, à la découverte des tribus Indiennes, de la flore et de la faune sauvages restées intactes; mais nous ne voulons pas trop retarder notre retour en métropole, et, d'autre part, nous ne pourrions pas laisser le bateau au mouillage précaire actuel. Aussi après deux jours de séjour, ayant téléphoné à la famille, expédié le courrier, lavé le linge, complété les pleins d'eau et de gazole et pris au marché local un ravitaillement de produits frais, nous quittons les lieux en profitant de la marée du matin pour reprendre l'horrible chenal boueux qui conduit au large.

Nous n'allons pas très loin, gagnant les îles du Salut à quelques vingt nautiques de la sortie du chenal, où nous arrivons en fin de matinée. Cet archipel est composé de trois îles: île Royale, la principale, île du Diable (où fut déporté Dreyfus), et île Saint-Joseph. L'ensemble de l'archipel était baptisé "îles du Diable" par les Indiens, pour quelque raison inconnue; leur nom actuel vient de l'épilogue de la malheureuse tentative de colonisation faite par Choiseul au 18ème siècle, lorsque près de 15.000 colons envoyés dans la région de Kourou furent littéralement décimés par la malaria, la fièvre jaune et autres maladies et réduits à quelques centaines de survivants; regroupés sur les îles en question, plus salubres que le continent, et rebaptisées "îles du Salut" pour l'occasion, ils purent se refaire une santé avant leur rapatriement en France, où, comme on l'imagine, ils ne firent pas de bonne publicité pour la Guyane! Aujourd'hui ces îles sont célèbres pour le bagne qui s'y trouva pendant un siècle, de 1852 à 1953. A vrai-dire les 90.000 bagnards qui se succédèrent durant cette période étaient répartis sur tout le territoire Guyanais (qui acquit ainsi un fâcheuse réputation dont il se serait bien passé!), et les îles du Salut furent réservées à certaines catégories de bagnards: personnages dangereux, candidats à l'évasion, crimes de haute trahison, malades graves....Tous les bâtiments de l'époque sont encore bien visibles, mais gravement menacés par l'exubérance équatoriale, qui ronge les toitures, désagrège les murs, pourrit les boiseries...Un certain effort de conservation est en cours, mais il y aurait beaucoup à faire; pourquoi ne pas y affecter quelques délinquants volontaires? Sur l'île Royale d'anciens bâtiments des gardiens ont été transformés en une "auberge" qui a beaucoup d'allure, perchée sur une colline d'où l'on a une vue admirable sur tout l'archipel; sa clientèle principale vient de Kourou et de son centre spatial, quelques milles en face, et de temps en temps de passagers de paquebots en escale. Avec l'inévitable paire de gendarmes, et quelques légionnaires tenant un centre de repos à l'île Saint Joseph, ce sont les seuls résidents des lieux.

Nous resterons deux jours au mouillage de l'île Royale, rendu assez inconfortable par la houle qui y pénètre. A terre nous visitons tous les anciens bâtiments du bagne et surtout nous nous promenons sur les sentiers empierrés qui entourent l'île, faits de pavés taillés à la main par les bagnards. La flore équatoriale est exubérante, avec une dominante de cocotiers, surtout près de la mer; de nombreux aras aux couleurs chatoyantes jacassent dans les grands arbres, et au sol grouillent les agoutis, sympathiques petits rongeurs peu farouches; nous abandonnons le projet

d'une visite à l'île du Diable -voir le banc de pierre où Dreyfus pouvait de temps en temps contempler la mer, avant d'être ramené, fers aux pieds, dans son cachot; la passe entre les îles est très agitée, parcourue de courants violents, et l'île est totalement dépourvue de point d'accostage (au temps du baigne on s'y rendait par un petit funiculaire à câble reliant l'île du Diable à l'île Royale).

Après deux journées aux îles du Salut, le lundi 26 Avril, nous reprenons la mer, direction la Martinique, à 720 nautiques d'ici.

## **15.6. De la Guyane à la Martinique.**

Le parcours sera vite couvert en un peu plus de cinq jours. Les deux premiers jours le vent de Nord Est nous oblige à naviguer au près; puis le vent tourne au Sud Est et nous retrouvons le confort des allures de large. Le mercredi 28 Avril nous ramenons une daurade coryphène de 118 cm, dont nous savourons toujours autant la saveur délicate, et dont nous faisons quatre repas et trois bocaux. Le Vendredi 30 Avril en fin d'après-midi, nous sommes en vue de la côte Ouest de l'île de la Barbade, la plus orientale des Antilles. Nous y sommes accueillis par un véritable festival d'énormes dauphins, qui resteront plus d'une heure autour du bateau, même après le coucher du soleil; on ne se lasse pas de leur ballet adroit et gracieux; ils rasant l'étrave et tournent la tête pour s'assurer que nous sommes toujours là, puis, prenant leur élan, font faire quelques sauts groupés spectaculaires un peu plus loin; quelques coups de sifflets lancés du bord déclenchent un nouveau numéro de cabrioles.



*Les dauphins accueillent l'Aventure*

Le Samedi 1<sup>er</sup> Mai nous longeons la côte Est de Sainte Lucie, puis nous arrivons en vue de la côte Sud de la Martinique, bouclant ainsi effectivement notre tour du monde, puisque nous

recoupons notre route de Janvier 1990. Depuis la veille, le vent est très faible, et nous appliquons généreusement la "risée moteur" pour arriver à Fort de France avant la nuit. Fatigue du tour du monde? Mauvaise humeur d'avoir à tourner si longtemps? Le moteur a des ratés et s'étouffe; plus tard nous croirons que le pré-filtre a simplement été encrassé par du gazole de mauvaise qualité - mais en fait nous découvrirons à l'arrivée en France que ce moteur Volvo 2003 arrivait à bout de souffle, à 3000 heures de fonctionnement, ce qui est bien peu pour un moteur diesel! Nous arrivons péniblement en baie des Flamants, devant Fort de France, à la tombée de la nuit, moitié voile et moitié moteur, lequel ne fonctionne plus qu'en actionnant à la main la pompe à gazole. Nous mouillons avec soulagement dans la baie très encombrée, dont la surface a fortement rétréci depuis la construction d'une longue jetée. Le lendemain, nous gagnons l'amarrage du fort Saint Louis, dans l'ombre de la Marine Nationale, bien situé près du centre ville. Eau et électricité à volonté, à proximité des commerces locaux, commence la période faste des bonnes escales!

## 16. SECOND SEJOUR AUX ANTILLES

Nous allons rester aux Antilles du 1er Mai au 2 Juin, réparant les avaries, retrouvant les amis et accueillant une grande semaine notre fils François et son amie Sophie.

Les avaries sont multiples; en fait il n'y a plus guère d'équipements qui fonctionnent correctement, à part le guindeau électrique et le sondeur! A Fort de France, le mécanicien Volvo a vite remis le moteur en état; il suffisait de changer le pré-filtre à gazole, très encrassé (en fait nous nous apercevons en arrivant en métropole que le moteur arrive à bout de souffle, et cette panne, qui se prolongera par la suite de difficultés continuelles de démarrage, n'était qu'un signe avant-coureur); l'excellent mécanicien Suédois de Volvo est un ancien homme de bateau, familier de la Polynésie et des Gambier; nous évoquons quantité de souvenirs communs, et finalement ne payons qu'une somme symbolique! Le bateau est hissé au travelift du carénage et la bague hydrolube, fatiguée, est changée; le groupe électrogène est réparé chez Yamaha etc... Les réparations électroniques sont différées jusqu'à la marina de Pointe à Pitre, en Guadeloupe, où se trouve le seul atelier compétent des Antilles françaises (et peut-être même de toutes les Antilles).

Nous retrouvons nos amis de Virgo -Patrick, Jocelyne et Emmanuel, toujours à bord de leur bateau, ancré à l'anse Mitan, de l'autre côté de la rade de Fort de France; Patrick a repris son travail chez Canon Antilles; Mousse, le chat du bord, est en pleine forme, malgré son grand âge (plus de 15 ans). Grâce à la voiture de fonction de Patrick nous faisons un grand tour de l'île, à la découverte de sites insolites; nous faisons la connaissance d'un cousin de Patrick, Fabrice, également en bateau avec sa femme Gisèle et leur fils, et amarré à l'anse Robert (côte Est), ainsi que d'un ami Antillais, Luc Eryngé, propriétaire d'une chaîne de boutiques d'optique, "chabin" (Antillais aux yeux clairs), marié à une blonde Normande, et installé dans une superbe villa qui domine la côte Nord de la baie de Fort de France.

Nous retrouvons également notre amie Dominique, la secrétaire de Monsieur de Colombel qui s'était occupée de notre courrier lors de notre premier passage et nous avait rendu d'innombrables services; elle est maintenant mariée, et mère d'une petite fille; comme le temps passe!

Par l'intermédiaire du Commandant de la Marine, le Capitaine de Vaisseau Kergal, nous aurons deux visites intéressantes.

Tout d'abord, nous participerons à la soirée organisée par la Jeanne d'Arc, qui effectue sa traditionnelle escale à Fort de France (nous avons déjà rencontré la Jeanne à Tahiti en 1991, mais à cette époque toute festivité avait été annulée en raison de la guerre du Golfe).

Ensuite nous découvrirons l'un des plus jolis sites de la Martinique, "l'habitation" Lagrange, résidence de luxe pour millionnaires créée dans une ancienne plantation béké et gérée par un jeune couple de bateau qui fait la pause sur la route du tour du monde pour remonter la cagnote et laisser pousser leur deuxième bambin avant de reprendre la mer; ils nous reçoivent très chaleureusement et nous posent de multiples questions; nous nous mettons dans la peau de riches touristes, le temps du somptueux déjeuner offert par nos hôtes.

Avec une voiture de location nous faisons un dernier tour de la Martinique, partie Nord que nous apprécions plus particulièrement pour son relief marqué et ses splendides forêts tropicales. Nous visitons la plantation Leyritz -reconstitution d'une exploitation créole du 18<sup>ème</sup> siècle: habitation de maître, cases-nègres, moulin de canne à sucre...pas mal, mais très touristique. A signaler toutefois l'extraordinaire musée de figurines végétales réalisées par l'artiste Antillais Will Fenton, très

originales et très expressives. En passant par la source de l'Alma, route de la Trace, nous ne manquons pas de faire le plein d'eau de boisson pour la prochaine traversée; selon la croyance locale boire cette eau fait inmanquablement revenir en Martinique; ce doit être vrai puisque, ayant déjà fait le plein en 1990, nous y voici revenus!

Le Samedi 15 Mai, nous accueillons François et son amie Sophie, blancs comme des cachets d'aspirine (en dépit de toutes leurs crèmes ils seront cruellement mordus par l'impitoyable soleil tropical!).

Le Lundi 17 Mai nous quittons la Martinique, après un dernier adieu à Virgo, et nous commençons à remonter vers la Guadeloupe. Le soir nous mouillons en baie de Saint Pierre, au Nord de Martinique, au pied de la montagne Pelée, dont le volcan détruisit la ville (alors capitale de l'île) au début du siècle sous une avalanche de cendres incandescentes (comme le Vésuve à Pompéi), faisant périr ses 30.000 habitants, sauf un prisonnier qui survécut du fond de son cachot (l'histoire aurait plu à Sacha Guitry!). Le jour suivant nous gagnons la baie Prince Rupert, au Nord de l'île de la Dominique et le lendemain nous louons un minibus avec chauffeur pour explorer l'île. Nous ne reconnaissons plus la Dominique de 1.990; les mauvaises pistes d'alors ont fait place à de superbes routes goudronnées, où circule une armada de minibus chargés de touristes, et la population a acquis un esprit très business. Les excellents fruits de l'île vendus autrefois pour quelques "bewees" (dollars Caraïbes) sont maintenant hors de prix; encore un coin de paradis qui disparaît! Nous passons les deux jours suivants dans les jolis mouillages des Saintes, tout près de la Guadeloupe, notamment en baie de Pompierre, très abritée et très pittoresque, au Nord-Est de Terre de Haut; François se met en chasse vers les récifs avec le fusil tahitien du bord et fait des ravages dans la gent poisson; en dépit d'un bon appétit, nous avons du mal à avaler toute sa pêche ! Les Saintes sont très touristiques mais le pays reste agréable et de bon goût; le spectacle de ces Antillais blonds aux yeux bleus est toujours aussi étonnant.

Le Samedi 22 Mai, nous gagnons la Guadeloupe au mouillage de Sainte Anne, dans le milieu de la côte Sud de Grande Terre, puis le lendemain, après un arrêt au Petit Havre, derrière un banc corallien, pour permettre une dernière plongée à nos hôtes, nous allons nous amarrer à la marina de Bas du Fort, près de Pointe à Pitre. François et Sophie, peu empressés de se remettre au travail, ne reprennent l'avion que le Lundi 24 Mai.

Dans la semaine qui suit nous entreprenons la remise en état de toute l'électronique défailante avec l'assistance de l'excellent atelier de la LGEM; les Autohelms 3000 sont démontés et remis en état, la carte électronique du Robertson est remplacée, remédiant à ses défaillances périodiques, la réfection du câblage redonne vie au loch -mais pour cela, il aura fallu démonter la quasi-totalité du vaigrage du plafond: la maintenabilité des yachts de série est vraiment lamentable! Antenne et masse radio sont rectifiées, améliorant sensiblement le fonctionnement de l'ICOM 800; enfin l'adjonction d'un petit modem (de la taille d'une grosse prise électrique) monté sur la sortie HF/BLU et d'un logiciel adéquat dans le micro-ordinateur permet de recevoir les cartes météo diffusées en fac-similé. Quelques autres travaux sont menés en parallèle, notamment le remplacement du chariot d'écoute de grand voile, dont les roulettes plastiques ont rendu l'âme (non sans mal tant les vis de la barre d'écoute étaient grippées: toujours la corrosion!). En fin de semaine, nous avons pratiquement tout réparé; après avitaillement nous serons prêts à prendre la mer.

Le Lundi 31 Mai, jour de Pentecôte, tous les magasins sont fermés. Nous décidons de nous offrir une journée de congé bien méritée. Avec la navette rapide de Pointe à Pitre nous allons passer la journée à Marie-Galante, l'une des îles du Sud de la Guadeloupe, si bien chantée par Laurent Voulzi. Le tour de l'île faisant 90 km nous louons une petite mini-moke découverte, priant le ciel qu'il ne pleuve pas (voeu exaucé en dépit d'un ciel très chargé). Nous retrouvons tout le charme des petites îles, la beauté des paysages restés intacts -notamment les plages et les falaises du bord de mer, la gentillesse des insulaires...La canne à sucre pour la distillation du rhum (le meilleur des

Antilles, paraît-il) est la grande ressource de l'île; nous ne pourrions malheureusement pas en acheter, car tout est fermé en ce jour férié: les habitants ne se laissent pas gagner par l'esprit "business"!

La journée du Mardi 1er Juin est consacrée à l'avitaillement; nous rendant au marché de Pointe à Pitre en zodiac nous avons la surprise de trouver Zoréol au mouillage, devant la ville; retrouvailles, embrassades, rafraîchissement à leur bord, apéritif le soir sur le nôtre, et chacun de raconter sa traversée de l'Afrique du Sud aux Antilles. Comme nous ils partent le lendemain, allant vers le Sud, pour hiverner dans les îles du Nord du Vénézuéla pendant la saison des cyclones, et repartir l'année prochaine vers Panama, le Pacifique et la Polynésie.

Le Mercredi 2 Juin, tous pleins effectués, nous appareillons vers l'Ouest en longeant la côte Sud de Grande Terre. Le temps est détestable; vent fort de l'avant et mer creuse, nous n'avancons guère; ne souhaitant pas commencer une grande traversée dans ces conditions nous faisons demi-tour et allons jeter l'ancre juste après l'entrée du lagon de Pointe à Pitre, derrière l'ilet Cochon.

Enfin le Jeudi 3 Juin les éléments se calment et nous appareillons pour de bon, avec une bonne brise sur l'avant; nous devons appuyer au moteur jusqu'à la pointe des Châteaux, extrémité Est de la Guadeloupe; puis à hauteur de l'île de la Désirade, qui fait suite à Grande Terre, nous prenons notre cap au près Nord-Nord Est, direction Est pour la première fois depuis que nous tournons autour de la planète.

## 17. DERNIERE TRANSAT VERS TOULON

### 17.1. De la Guadeloupe aux Açores.

Pendant la majeure partie de cette croisière, nous connaissons les désagréments de la navigation au près: objets volages, progression chaloupée de point d'appui en point d'appui, ascension de la cuisine par la face bâbord, descente aux toilettes par la face tribord...

Les six premiers jours, un alizé léger (Est 4) nous permet de monter vers le Nord, cap au 030 à la recherche des vents d'Ouest, que nous ne trouverons pas -ou si peu! Le Mercredi 9 Juin le vent tombe et pendant une journée nous avançons au moteur, espérant ainsi sortir des "horse latitudes" (pourquoi les appelle-t-on ainsi? Peut-être que les voiliers de l'ancien temps, transportant des chevaux et encalminés trop longtemps, les jetaient-ils par dessus bord pour économiser l'eau...). Le lendemain 10 Juin toujours pas de vent, mais nous avons consommé une quarantaine de litres de gazole, sur les 120 que contient le réservoir; nous stoppons le moteur et laissons le bateau aller à la dérive, sur une mer complètement lisse mais néanmoins ondulée par une longue houle qui nous agite désagréablement. Outre leur inconfort, ces calmes nous minent le moral; on se demande si nous n'allons pas rester ainsi "scotchés" sur la mer pendant des jours et des semaines, épuisant nos provisions d'eau et de vivres... Enfin le 11 au soir une légère brise se lève, Sud Ouest 2, permettant de nous remettre en route au largue, à toute petite allure. Cela ne dure pas longtemps; le Dimanche 13 Juin, le vent revient au Nordet, et nous revoilà au près. Ce même jour nous avons la surprise désagréable de constater que nous remorquons un tronçon d'énorme aussière qui nous bloque l'hélice et empêche l'alternateur de sillage de fonctionner; Geneviève, le meilleur plongeur du bord, se met à l'eau fraîche (21°) et a vite fait de la dégager: elle est trop grosse pour avoir pu s'entortiller vicieusement; même mésaventure le 16 Juin avec un gros bout de pêche, et re-plongée: cet Atlantique Nord est une poubelle !

Nous avons maintenant dépassé les 30° de latitude Nord et nous trouvons l'atmosphère bien fraîche, surtout par vent de Nordet; 17 à 18°, pour nous, c'est polaire! Le Samedi 19 Juin le vent tourne au Suet et forçit jusqu'à 8; c'est le seul coup de vent signalé par la météo pour l'Atlantique Nord, dans une zone où la pilot chart du mois n'en signale aucun; nous sommes toujours dans la mauvaise statistique! Selon une procédure bien au point face à l'inclémence des éléments nous prenons la cape sèche et attendons ainsi le retour au calme pendant une demi-journée. Les cinq jours suivants le vent prend enfin une orientation favorable, du Sud au Noroit par l'Ouest, mais tellement faible et inconstant que nous n'avançons guère et manoeuvrons beaucoup, ce qui est éprouvant pour l'équipage.

Dans la nuit du 24 au 25 Juin le baromètre monte à 1.030 millibars et le vent devient pratiquement nul; nous venons de pénétrer dans le célèbre anti-cyclone des Açores qui fait la pluie et le beau temps sur notre douce France mais qui, pour le moment, nous arrête sur la mer. Nous ne sommes plus qu'à une cinquantaine de nautiques de Horta, le port de l'île de Faial, et nous continuons au moteur, arrivant à la marina dans l'après-midi.

Nous avons parcouru 2.412 milles en 22 jours (pour 2.160 sur la route directe), soit une médiocre moyenne de 109,6 milles/jour, et une vitesse moyenne de 4,6 nœuds; les vents contraires ont allongé la route d'environ 12%.

## **I 7.2. Séjour aux Açores.**

L'archipel Portugais des Açores est formé de neuf îles volcaniques, qui sont, d'Ouest en Est : Florès, Corvo, Faial, Pico, San Jorge, Graciosa, Terceira, San Miguel (la plus grande) et Santa Maria; le nom d'Açores vient de la présence sur ces îles, au moment de leur découverte, de faucons que l'on appelle "açors" en Portugais (le faucon étant maintenant l'emblème du territoire). Peuplées de 250.000 habitants (dont la moitié à San Miguel) elles sont situées à environ 750 milles du Portugal (et 1.000 milles de Gibraltar); c'est une escale bienvenue pour les yachts en transit de l'Amérique à l'Europe (de même que les îles Canaries dans l'autre sens).

Les plans d'eau abrités sont rarissimes autour de ces îles volcaniques, qui tombent à pic dans la mer, offrant parfois le spectacle de cascades spectaculaires, et Faial possède le meilleur à Horta, sa capitale; dans ce havre naturel une splendide marina a été aménagée, grouillante de voiliers de passage, à cette saison. Au siècle dernier ce fut une base de repos très appréciée des navires-baleiniers; le célèbre café des sports, de Peter, connu depuis plusieurs générations par les marins en escale, est un véritable musée rétrospectif de cette époque et vend de magnifiques "scrimshaws" - sculptures sur ivoire de cachalot, que nous évitons d'acheter en dépit d'une forte envie pour ne pas encourager le braconnage des malheureux cachalots. Les gens du cr-, notamment ceux de l'île voisine de Pico, étaient eux-même chasseurs de baleine, depuis leurs petites embarcations; fort heureusement la réglementation internationale a mis fin au carnage de ces sympathiques cétacés.

Nous allons rester six jours à Horta, du Vendredi 25 Juin au Jeudi 1<sup>er</sup> Juillet. Pour une fois nous n'avons pratiquement pas de travaux de bord à effectuer -juste une petite panne de loch vite réparée et une vidange moteur. Après avoir fait une grande toilette au bateau pour le débarrasser de tout le sel accumulé, nous nous consacrons au tourisme et à la gastronomie (taxis et restaurants sont très bon marché).

Horta est une petite ville pleine de charme; côté terre, vers le Nord et l'Ouest, montent les pentes extraordinairement verdoyantes de l'île de Faial; côté mer, vers l'Est, au-delà d'un étroit chenal, se dresse le sommet majestueux du mont Pico (2.350 mètres, point le plus haut du Portugal), souvent empanaché de nuages, d'où émerge un pic pointu; enfin vers le Sud la haute presque-île de Guia délimite la baie abritée de Pim où se trouve le port. Les coquettes maisons blanches sont souvent rehaussées d'une petite construction en bois peinte de couleurs vives; églises et monuments sont bâtis en un style baroque qui s'harmonise bien avec l'ensemble; rues, trottoirs et places publiques sont recouverts de petits pavés blancs où des pavés noirs dessinent toutes sortes de motifs naïfs: étoiles, phares, bateaux, mouettes...Partout poussent les arbres locaux à l'abondante floraison de houpettes rouge-bordeaux, les "métrosidios" (en Anglais "Pink powder puff tree"), qui donnent un cachet original à la ville. Les lieux sont d'une propreté méticuleuse, et la population se montre extrêmement affable et accueillante. La ville a toujours été tournée vers la mer; hier c'étaient les voiliers, puis les vapeurs, en escale, les baleiniers et les câbliers, au repos... Aujourd'hui ce sont les équipages des centaines de yachts en transit qui animent les bars, restaurants, boutiques artisanales...Le marin en escale se sent chez lui.

Le bâtiment scientifique "Monge", de la Marine Nationale, se trouve de passage, et nous ne manquons pas, grâce à la gentillesse de son commandant -le Capitaine de Vaisseau Laurent, de visiter en détail ses installations techniques sophistiquées, ensemble fort complexe de radars, télémessures, ordinateurs etc.

Suivant les conseils de la maison du tourisme, nous entreprenons une grande promenade à travers l'île. Nous partons en taxi jusqu'au pied du sommet de l'île, le Cabeço Gordo (1.040 mètres), que nous escaladons et d'où nous apercevons l'impressionnant cratère de la Caldeira, 400 mètres plus bas; nous continuons à pied sur une crête vers la côte Ouest de l'île, soit une marche de 12 km jusqu'au petit village de Capelo, qui a la particularité d'avoir eu son territoire communal accru de plusieurs dizaines d'hectares par suite d'une résurgence volcanique au-dessus de la mer dans les années 50. D'innombrables bovins nous regardent passer avec curiosité (les distractions sont rares sur ces hauteurs!) et font parfois mine de nous suivre, à la grande inquiétude de Geneviève; à part les bovins, les lieux sont déserts; l'ensemble du paysage offre une symphonie de verts, où domine le vert-prairie des pâturages; routes et chemins sont bordés de hautes haies d'hortensias et d'agapanthes en pleine floraison bleutée, leur donnant des allures d'allées jardinières; pas de forêts - sol volcanique et vents océan ne leur sont pas propices, mais on trouve de nombreux petits bois d'espèces introduites par l'homme: acacias, araucarias, pins, cèdres japonais (cryptoméria)...L'air marin est tonique, le soleil léger, et c'est un plaisir de marcher dans ce paysage magnifique dont on a l'impression de disposer pour soi seul.

La plupart des villages sont sur la côte, à l'exception du village "Flamengo", où vivent les descendants des colons Flamands venus au 16ème siècle chercher des métaux rares (qu'ils n'ont pas trouvés!), et qui ont introduit sur les crêtes de l'île de pittoresques moulins à vent qui broyaient le grain -aujourd'hui purement touristiques. Arrivés à Capelo, les jambes lourdes, nous constatons qu'il reste encore 24 km pour rallier Horta; mi-marche, mi-stop (les camionnettes locales ne font que de petits parcours) nous gagnons notre marina en fin d'après-midi, flageolants mais contents.

La marina de Horta présente une caractéristique originale: chaque bateau de passage réalise un dessin, par terre ou sur les murs; presque toutes les surfaces libres sont utilisées, et on dirait une marina "tatouée"; les moins imaginatifs inscrivent le nom de leur bateau, la date de leur passage, et les principales étapes de leur croisière; mais certains ont réalisé de véritables chefs-d'oeuvres: peintures naïves, abstraites, souvent humoristiques... L'un de ces artistes inconnus a peint une véritable fresque dans le genre "jeu de l'oie"; ports de départ et d'arrivée en début et fin, et entre les deux toutes les avaries qui guettent les malheureux voiliers en croisière: pas de vent -attendre 4 jours, moteur en panne -se détourner sur "X", recevoir la bôme sur la tête -hors jeu 2 tours etc... La tradition locale veut que les bateaux qui ne font aucun dessin soient victimes d'avaries sérieuses; de fait, n'ayant rien dessiné faute du moindre sens artistique nous subirons une avarie grave en quittant Horta et il s'en faudra de peu que nous ne cassions notre mât, par suite d'une rupture de support de cadène! Pourtant le cas était prévu: ceux qui ne sont pas capables de produire un dessin original devaient restaurer un dessin ancien en voie d'effacement.



*Les peintres de la marina de Horta*

Le 30 Juin, nous procédons à l'avitaillement, décidant d'appareiller le lendemain; le petit marché local nous fournit un assortiment de fruits, légumes, oeufs, fromages... d'une fraîcheur et d'une qualité remarquables; les légumes ont la saveur oubliée des produits fraîchement cueillis dans le jardin, le fromage affiné de Pico fait les délices de Geneviève qui a tendance à s'en approprier la consommation, et le petit vin local au goût de framboise coule tout seul...

Le Jeudi 1er Juillet, nous quittons la charmante île de Faial pour Punta Delgada, capitale de l'île de Sao Miguel et des Açores, à 155 milles plus à l'Est. Nous avons fait la connaissance à Horta d'un journaliste Açorien, résidant à Punta Delgada et propriétaire d'un Feeling 1090 identique au nôtre, qui nous a invité à lui rendre visite; en outre cette étape se trouve être sur la route du retour.

En principe ce ne devrait être qu'une navigation facile de deux petites journées, mais les conditions de mer défavorables qui nous poursuivent depuis la Guadeloupe en feront une galère de trois jours, où nous pourrons vérifier la véracité de l'adage de Tabarly: "tirer des bords au près, c'est deux fois la route, trois fois le temps, et quatre fois la peine!". Comble de malchance, nous constatons que le mât a une gîte anormale tandis que le pont a tendance à se soulever: un support de cadène a cassé net (c'est pourtant un rond d'inox de bon diamètre!); nous payons la rançon de notre carence à produire un dessin de l'Aventure à la marina de Horta (et peut-être aussi les efforts supportés par le grément autour de l'Afrique du Sud).

Nous resterons cinq jours à Punta Delgada, les deux premiers jours étant consacrés à la réparation du support de cadène avec le concours d'une entreprise locale; pour accéder à la pièce défectueuse, il nous faudra démonter (puis remonter) la totalité du côté tribord du carré, bataillant avec des vis rebelles nichées dans des recoins impossibles!

Nous retrouvons notre ami journaliste Ruben Rodriguez, qui nous promène toute une journée à la découverte des beautés de son île, et qui nous fera profiter de sa voiture pour compléter notre avitaillement à l'hypermarché local. A l'Ouest nous admirons le site grandiose de la caldeira de Sete Cidades, au fond de laquelle se trouvent deux lacs, l'un très vert et l'autre très bleu; il paraît que lors de la découverte de l'île se dressait là un haut sommet; revenant quelques années après les navigateurs eurent la surprise d'y trouver l'actuelle caldeira avec ses lacs: par ici le paysage est très changeant! La côte Nord est très découpée, toute couverte de pâturages verdoyants qui s'arrêtent net sur des falaises tombant à pic dans la mer; au petit village de "Bretanha" vivent les descendants de pêcheurs Bretons venus s'installer ici au siècle dernier. Partout on trouve de somptueuses églises, des chapelles, des prieurés, des monastères et des couvents (souvent récupérés par le gouvernement); Ruben nous explique que sur ces îles instables, où l'on peut à tout moment être englouti dans les entrailles de la terre ou projeté dans les airs par des flots de lave, les habitants ont jugé prudent de prendre la plus grande assurance possible avec les instances Divines!

Le spectacle le plus fantastique se trouve à Furnas, au centre de l'île; autour d'une immense caldeira et de son lac se trouvent les chaudrons du Diable; un peu partout jaillissent des geysers d'eau bouillonnante; de grottes aux parois teintées en jaune et vert par des sels minéraux s'échappent d'énormes volutes de vapeurs méphitiques; le sol lunaire est br-lé par le soufre; à tout moment on s'attend à rencontrer quelque diabolin cornu et fourchu! Sur certains sites on tire un profit pratique des conditions locales: dans des trous creusés à même le sol on peut glisser une marmite et cuire à l'étuvée le "cusido" Portugais, que la famille déguste ensuite tout chaud sur les tables de pique-nique avoisinantes. Le soir en revenant par les petites routes de montagne on peut voir de jeunes garçons juchés sur leur mulet, deux gros bidons de lait en croupe, qui viennent de traire leurs vaches sur les hauteurs (ces heureux bovidés vivent en totale liberté!).

Durant ce court séjour à Punta Delgada nous ferons plus ample connaissance avec "Ortholoxo",

petit ketch vert battant pavillon Canadien; Philippe, le skipper, est un Corse de Bonifacio émigré au Canada avec son frère; il profite d'un congé sabbatique pour revenir au pays, naviguant avec son jeune neveu et sa compagne, une solide Québécoise à l'accent bon teint; l'épouse Canadienne de Philippe et leurs deux jeunes enfants le rejoindront en Corse par avion; nous resterons en liaison radio BLU en mer, et Philippe nous fera rêver par ses narrations lyriques de navigation parmi les bancs de thon et les baleines à bosse, n'hésitant pas à plonger parmi eux pour mieux les approcher; c'est un fou de pêche, et il utilise des hameçons sans ardilhon pour pouvoir pêcher et relâcher les poissons (du moins ceux qui n'ont pas eu l'honneur de griller sur son splendide barbecue à gaz et pierres de lave, fonctionnant en mer jusqu'à force 6 !).

### **17.3. Des Açores à Toulon.**

Le Samedi 8 Juillet la carte fac-similé décryptée par l'ordinateur nous dit que les conditions météo sont acceptables; l'anticyclone s'est déplacé au Nord-Ouest, levant le barrage du vent d'Est pour faire place à du Nord-Est, et nous pourrons faire route, au près évidemment!

Le matin de bonne heure, en compagnie d'Ortholoxo, nous quittons Punta Delgada et les Açores, cap sur Gibraltar, à plus de 900 milles d'ici. Au près, par petit temps -force 3/4 en moyenne, nous n'avancions guère: 90 à 100 milles par jour (où sont les étapes de 150 milles dans l'Alizé!). Ortholoxo, en contact radio quotidien, est encore plus mal loti: son petit ketch serre très mal le vent et fait très peu de route. Comme d'habitude nous célébrons la fête nationale du 14 Juillet par un repas amélioré et une bonne bouteille, mais sans feu d'artifice.

Le 15 Juillet, près des côtes espagnoles, le vent devient un souffle incapable de gonfler les voiles et nous mettons au moteur; le Samedi 16 Juillet nous sommes en vue du cap Trafalgar, de sinistre mémoire pour les marins français, tout près du détroit; le vent revient, mais d'Est, en plein dans le nez ! Dans ces parages le vent ne souffle que d'Est ou d'Ouest; en ce moment c'est le "levante", vent d'Est, qui devient de plus en plus frais; nous n'avons pas d'information météo, mais nous n'avons aucune envie de tirer des bords en ces lieux d'intense navigation: un bateau au moins passe toutes les dix minutes; sachant en outre que le vent d'Est va sûrement lever une mer très hachée contre le courant permanent qui pénètre en Méditerranée, nous décidons de continuer le bord de Nord-Est en cours jusqu'à Cadix, toute proche, où nous devrions pouvoir arriver vers midi.

Ce fut une sage décision, car nous apprendrons en arrivant à Cadix que ce jour là le vent a soufflé à Tarifa (à mi-détroit) jusqu'à force 9 ! Nous restons un jour et demi à Cadix, en attendant la chute du vent contraire; la marina toute neuve est confortable, l'accueil sympathique et les formalités réduites au minimum; quelques promenades en ville nous permettent d'admirer les vieilles rues pittoresques, leurs balconades en fer forgé, les orangers disposés en arbres d'agrément...

Nous apprenons le Samedi que le vent d'Est devrait tomber le lendemain; aussi le Dimanche, de très bonne heure, nous quittons cette agréable cité de Cadix, afin de profiter du calme matinal et passer en Méditerranée en début d'après-midi. Nous partons au moteur par calme plat; en arrivant devant le grand entonnoir que forment les côtes Marocaines et Espagnoles une surprise de taille nous attend: le petit ketch vert "Ortholoxo" de Philippe est tout près de nous, venant de remonter son handicap de deux jours sur l'Aventure! Contact radio, rapprochement bord à bord, embrassades simulées par dessus les filières, ravitaillement en bière fraîche d'Ortholoxo... Du coup nous changeons nos plans; plutôt que l'Aventure ne file directement sur les Baléares et Ortholoxo ne

s'arrête à Ceuta, nous décidons de faire une escale commune au pied de ce bon vieux rocher de Gibraltar.

Le vent est maintenant établi à l'Ouest et souffle fraîchement, nous propulsant à toute allure voiles croisées, tandis que de forts remous créés par la rencontre de courants contraires nous secouent par moments. Nous arrivons sans encombres à la marina de Gibraltar où nous nous amarrons à couple et passons ensemble une excellente soirée, bien animée et bien arrosée.

Nous quittons Gibraltar le lendemain Lundi 19 Juillet en début d'après-midi. Au début un bon vent Ouest-Sud-Ouest nous propulse à bonne allure; mais ce vent tombe dans la nuit, puis fait place à un vent faible et irrégulier Est-Nord-Est, qui nous fait retrouver les désagréments des bords de près et des risées moteur, tout en faisant peu de route; nous sommes tout près de la côte Espagnole, grouillante de pêcheurs qui, selon l'habitude de tous les pêcheurs, ne prêtent aucune attention aux bateaux avoisinants; en outre nous nous trouvons sur une route de cargos, et nous devons exercer une veille particulièrement attentive, et éprouvante pour un équipage à deux; enfin pour corser le tout nous rencontrons de temps à autre des filets dérivants, immenses engins de plus d'un kilomètre de long, où l'on ne souhaiterait pas empêtrer sa quille; ils sont bien balisés (bouées radarisables et feux pour la nuit) mais difficiles à repérer au ras de l'eau. Nous n'avions pas eu tous ces problèmes au voyage aller, en 1989, mais alors nous étions passés beaucoup plus au large et naviguions en équipage à trois.

Après quatre jours de cette galère, nous arrivons près d'Ibiza, la plus Sud des îles Baléares; le moteur nous cause quelques soucis, présentant la même défaillance qu'à l'arrivée en Martinique; le circuit de gazole est encrassé, croyons-nous, sans doute à cause des dépôts dans le réservoir que nous ne savons pas comment éliminer, et le moteur s'étouffe -en fait il est en train de rendre l'âme!

Nous décidons un arrêt à San Antonio, sur la côte Ouest, pour reposer l'équipage et remettre le moteur en état. L'accueil n'est pas des plus chaleureux; la marina nous refuse l'amarrage et nous renvoie au mouillage, et le mécanicien, débordé, nous donne des délais prohibitifs; en outre les lieux sont horriblement touristiques, dans le genre béton, friture, et sonos hurlantes... Nous quittons dès le lendemain Samedi 24 Juillet ces lieux peu hospitaliers.

Nous avons toujours l'intention de rallier Toulon directement; mais le temps se gâte; la météo annonce un fort coup de vent sur le golfe du Lion; au niveau des Baléares cela se traduit par un vent frais d'Est à Nord-Est.

Le Dimanche 25 Juillet, nous assistons à un spectacle extraordinaire; nous naviguons dans un immense banc de thons en train de chasser de petits poissons (des anchois?), qu'ils poursuivent à toute allure au ras de la surface, faisant parfois des sauts spectaculaires à plus d'un mètre de hauteur, tandis que des nuées de puffins piaillants leur disputent leurs proies, plongeant souvent devant les thons; il semblerait que l'Aventure soit un refuge pour un certain nombre de petits poissons, aussi sommes-nous au centre de l'action, et toute cette animation nous suit lors de nos changements de route. Un moment nous apercevons une énorme baleine, à quelques longueurs de bateau, sans doute également en chasse; elle est beaucoup plus grosse que nous, et nous la regardons évoluer avec un peu d'appréhension; et si elle venait chasser sous notre quille? Mais la grosse bête s'éloigne paisiblement.

Dans la soirée, la météo annonce un coup de vent dans notre zone pour le lendemain; de fait le vent a bien fraîchi -force 6, et au près nous n'avancions guère; nous n'avons pas envie de nous coller avec la mer et nous décidons de rallier le port de Ciudadelad, à Minorque, distant d'une quarantaine de nautiques sous le vent. Nous arrivons devant l'étroit goulet du port vers trois heures du matin, après une navigation délicate conjuguant GPS et radar; nous essayons d'aller nous amarrer dans le port, mais un vigile nous expulse sans ménagement et nous allons mouiller dans la

baie extérieure, médiocrement abritée.

Nous revenons le lendemain matin nous amarrer en catimini, sans demander aucune autorisation. Là encore nous constatons un afflux touristique démentiel et un accueil sans enthousiasme pour les malheureux plaisanciers de passage: trop de monde! Lors d'un précédent passage à Minorque, en 1986, les lieux étaient beaucoup moins fréquentés et l'accueil plus chaleureux; nous pensons avec nostalgie aux mouillages déserts de Polynésie! La météo annonce un affaiblissement des vents forts, nous sommes très en retard sur notre prévision de route, l'accueil n'est pas très sympathique...Nous décidons de quitter les lieux ce même jour, Lundi 26 Juillet, direction Toulon.

Au début nous touchons un vent Nord-Nord-Ouest qui nous fait naviguer au près (nous avons l'habitude!); puis le vent hâle à l'Ouest, permettant enfin une confortable navigation au travers. Le Mercredi 28 Juillet nous sommes en vue des côtes françaises; nous décidons, comme nous le faisons à l'aller ou au retour de chaque croisière, de mouiller à Porquerolles.

En début d'après-midi, nous sommes mouillés plage d'Argent, en des lieux qui nous sont bien familiers; cela ne nous empêche pas de déraper, ce qui n'était pas arrivé depuis bien longtemps ! Sur les posidonies, notre ancre CQR ne tient pas bien, et il faut la changer pour la FOB. Au village nous passons un coup de fil à notre fille Catherine, en vacances à la maison de La Valette, et rendez-vous nous est donné à Toulon, à 18 heures précises le lendemain.

Le Jeudi 29 Juillet, à 18 heures, nous sommes devant le quai d'honneur du Club Nautique Marine, où un sympathique comité d'accueil nous attend; famille, amis et vieux camarades, Président du Club, et même les journalistes de la presse locale! Il ne manque que la fanfare municipale pour célébrer le retour des enfants prodiges!

Un cocktail réunit tout le monde et clôt ainsi ce tour du monde réalisé en trois ans et neuf mois. Maintenant il va falloir se réadapter à la vie terrestre, sans exclure de prendre, un peu plus tard, un nouveau départ...

