

MARINE & Océans

Histoires de mer pour l'été

- Les derniers chasseurs du Groenland
- Navigation dans les mers australes
- À la voile, de Lorient à la mer des Caraïbes (...)



DESSIN : CHRISTIAN CALLEAUX

Juillet-août-septembre 2013

R 92100 - 240 - F: 8,00 €



Appareillages

Ce numéro de *Marine & Océans* vous emmène aux confins de tous les mondes avec pour objectif de raconter la mer, le voyage, la rencontre, la découverte... C'est un numéro d'été, fait de récits et d'images tout simplement. Un numéro fait pour appareiller, tranquillement amarré à son transat dans le repli d'une *malouinière* ou à sa serviette, étendu sur le sable chaud d'une plage de Méditerranée.

Nos auteurs ont des âges et des parcours différents avec pour point commun la passion de la mer, souvent de la Marine, et bien sûr des longues pérégrinations qui libèrent l'esprit et éveillent les sens. Ils restituent la magie des embarquements et des grandes traversées.

Il y a Jean-Wandrille Méchet, 21 ans, élève-officier au long-cours, destiné aux navigations incessantes de la Marine marchande, qui nous raconte son expérience de deux mois dans la Marine nationale et son embarquement à bord des *bateaux gris*. Il y a Emmanuel Laccoux, 49 ans, capitaine de vaisseau de réserve, ancien patron d'une frégate de la Royale, qui a décidé de mettre sa vie d'homme de mer au service de l'économie de son pays. Devenu capitaine au long cours, il nous dévoile le quotidien des marins engagés sur le front de l'exploitation pétrolière au large du Nigéria. Il y a Foucauld Dalle, 28 ans, étudiant en management à HEC et à Polytechnique, une tête bien faite comme l'on dit, engagé pour un an dans la Marine au titre du *Volontariat officier aspirant*, version nouvelle du service national ouverte aux étudiants désireux de connaître les armées. Il nous ouvre les portes d'une partie du domaine maritime français – le plus vaste au monde après celui des États-Unis – et pas la plus neutre : les Terres australes et antarctiques dont les eaux n'ont pas encore toutes été cartographiées. Christian Cailleaux, 45 ans, auteur de bande dessinée et illustrateur, futur peintre de la Marine (?), nous les raconte avec émotion : « *Embarquer sur une frégate militaire en partance pour les terres australes, c'est rejoindre des rêves de petit garçon...* ». Il y a Stéphane Dugast, 39 ans, infatigable reporter au long cours parti sur la côte orientale du Groenland sur les traces de Paul-Émile Victor dont il prépare la biographie (sortie prévue aux éditions Robert

Laffont). Il nous emmène aux côtés des derniers chasseurs de phoques pris au piège du réchauffement climatique. Il y a Hervé Allaire, 32 ans, Breton volontaire et aventureux, un plémassime (?), formé sur le Třeux aux épissures, aux manœuvres de coffre et à l'art de la godille par un *grand-père pédagogue*. Il est parti en famille, à l'assaut de l'Atlantique, sur *Mahatma* un sloop côtier de 27 pieds transformé en croiseur apte aux navigations les plus ambitieuses.

Et comment clore l'éditorial de ce numéro d'été sans mentionner ceux qui l'ouvrent : le vice-amiral d'escadre (2S) Olivier Lajoux et le Premier ministre Estelle Proteau, un concentré de ce que peut produire de meilleur la Marine nationale. Le premier, après quarante ans d'une carrière débutée comme matelot, plusieurs commandements à la mer et les plus hauts postes à terre, est aujourd'hui président de la Société nationale de sauvetage en mer. Il rappelle notamment que ce dernier espace de liberté que sont les océans exige, outre le respect, *une pratique plus responsable et plus sûre*. Estelle Proteau est la première et unique femme pilote de port militaire.

Elle nous livre son témoignage sur un métier méconnu – *on ne pilote pas*, écrit-elle, *une frégate comme un sous-marin* – et nous confie ses aspirations : *le commandement d'un petit navire ou le pilotage du porte-avions* Charles de Gaulle.

Bonne lecture avec une nouvelle fois tous nos remerciements pour votre fidélité à *Marine & Océans* dont – nous dit-on – l'audience ne cesse de croître. Tant mieux pour la mer.



En couverture :
En route vers les terres australes et antarctiques.
Dessin de Christian Cailleaux.
(www.cailleauxdalle.com)



BERTRAND DE LESOUEEN RÉDACTEUR EN CHEF



see the FUTURE

DCNS

Le 21^e siècle sera maritime

DCNS est convaincu que la mer est l'avenir de la planète. Le Groupe invente des solutions de haute technologie pour la sécuriser et la valoriser durablement. DCNS est un leader mondial du naval de défense et un innovateur dans l'énergie. Entreprise de haute technologie et d'envergure internationale, DCNS répond aux besoins de ses clients grâce à ses savoir-faire exceptionnels et ses moyens industriels uniques. Le Groupe conçoit, réalise et maintient en service des sous-marins et des navires de surface. Il fournit également des services pour les chantiers et bases navals. Enfin, DCNS propose un large panel de solutions dans l'énergie nucléaire civile et les énergies marines renouvelables.

Pour en savoir plus, connectez vous sur
www.dcnsgroup.com
et retrouvez nous sur



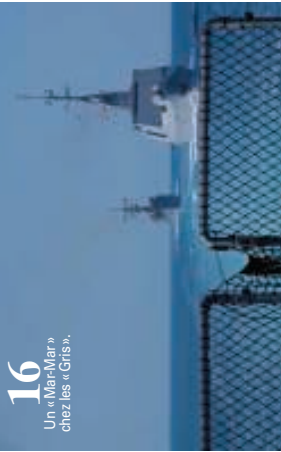
blooplanet
le réseau social de la mer
Rejoignez nous sur www.blooplanet.com
pour que ne soit pas le jour de la fin des temps.
Avec sur son www.blooplanet.com
il y a tout ce que vous devez savoir pour votre activité professionnelle.

Sommaire



6
« L'engagement
bénévole est
le véritable trésor
de la SNSM. »

PHOTO : BRUNO BOUVRY



16
Un « MarMar »,
chez les « Gris ».

PHOTO : DR



40
Groenland :
les derniers
chasseurs.

PHOTO : STEPHANE DUGAST



48
À la voile, de Lorient
à la mer des Caraïbes.

PHOTO : HERVE ALLAIRE

3 **ÉDITORIAL**
Appareillages.
Par Bertrand de Lesquen

5 **BILLET**
« L'École de la mer. »
Par Gérard Bonnier

6 **INTERVIEW** d'Olivier Lajoux :
« L'engagement bénévole
est le véritable trésor
de la SNSM. »
Propos recueillis par Stéphane Dugast

HISTOIRES DE MER POUR L'ÉTÉ

12 On ne pilote pas une frégate
comme un sous-marin...
Par Estelle Proteau

16 Un « mar-mar » chez les « gris ».
Par Jean-Wandrille Méchet

20 Des passerelles
de la Royale
au chaudron nigérian.
Par Emmanuel Laccours

26 Un an de marine,
vingt ans d'histoires.
Par Foucauld Dalle

32 Le voyage en mer
est un rêve...
Par Christian Cailleaux

40 Groenland :
les derniers chasseurs.
Par Stéphane Dugast

48 À la voile : de Lorient
à la mer des Caraïbes.
Par Hervé Allaire

54 **LIVRES
SÉLECTION**

58 **WEB**
Les musées maritimes.
Par Alain Clouet

« L'École de la mer »

Juin 2013 a vu revenir les grands voiliers à Rouen pour la traditionnelle Armada. Des milliers de spectateurs enthousiastes échelonnés sur les rives de la Seine ont applaudi les vieux gréements lors de la grande parade. Rendez-vous avec le passé, l'histoire, le patrimoine, mais aussi avec les symboles de l'aventure et de la



PHOTO : VIGORIE/AGENCE EREDA

conquête du monde. Christian Bickert – vice-président de *Tall Ships International Limited* et membre de l'association des officiers de réserve de la Marine nationale (éditrice de la revue *Marine & Océans*) –, commentait en grand spécialiste la retransmission télévisée.

Les cadets mexicains du Cuauhtémoc, grimpés dans la mâture, rappelaient de manière spectaculaire que ces grands voiliers sont aujourd'hui principalement des navires école ou ils apprennent à faire face à toute éventualité par des manœuvres périlleuses.

La participation française comptait entre autres, le *Belem*, trois-mâts marchand de la fin du XIX^e siècle, le *Maité*, terre-neuva fécompois du début du XX^e siècle et les *Pen-Duick* avec lesquels s'illustra Eric Tabarly. Le *Grand Voilier-École* moderne, que tout le monde attend, est encore à l'état d'un projet présenté par l'ancien chef d'état-major de la Marine, l'amiral (2s) Pierre-François Forissier.

Inspiré des grands voiliers-écoles dont disposent nombre de pays voisins, celui-ci vise à produire une infrastructure unique en France au service de la transmission des valeurs de la mer aux générations futures : solidarité, courage, partage, universalité.

égalité des chances. « *Où, nous les marins, sommes différents des autres mais n'avons aucun mérite. Nous sommes seulement allés à la même école : celle de la mer.* » (Pierre-François Forissier)

La Marine nationale était présente avec ses vieux gréements, la goélette *Belle-poule* et le voilier *Mutin*, mais c'est surtout le bâtiment d'essais et de mesures *Monte* qui a eu la vedette. Par ses dimensions autant que par la technologie de pointe, un peu mystérieuse et pleinement opérationnelle, qu'il recèle. Entre deux et trois mille visiteurs l'ont découvert chaque jour.

L'Armada 2013 a aussi été l'occasion de raviver le souvenir du parrainage du porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, habitué des précédentes armadas, par la préfecture de la Seine-Maritime. Une ancre du bâtiment, d'un poids de six tonnes, a été déposée et scellée sur un socle à la pointe de l'île Lacroix.

En septembre, nombre de ces grands voiliers seront à Toulon lorsque la *Tall Ship Regatta* y fera escale entre Barcelone et La Spezia. Cette course a pour objectif de promouvoir la voile auprès des jeunes du monde entier, dans la solidarité et l'amitié. La moitié des équipages a entre 15 et 25 ans à l'image des jeunes officiers de réserve, membre de l'association des officiers de réserve de la Marine nationale, qui seront à bord du trois-mâts russe *Mir*. Un nouveau rendez-vous de la mer à ne pas manquer.

Gérard BONNIER
Président de l'Acoram

ACORAM

* L'Association des officiers de réserve de la Marine (Acoram) est éditrice de la revue *Marine & Océans*. L'Acoram est ouverte à tous les officiers, anciens d'active et réservistes, ainsi qu'à tous ceux qui s'intéressent aux questions maritimes qui peuvent y adhrer en tant que membre associé. Adresse postale : 15, rue de Laborde, 75008 Paris. Tél. : 00 33 (0)1 53 42 80 39. Email : siege@acoram.fr

MARINE & Océans. Revue trimestrielle, est éditée par l'Association des Officiers de Réserve de la Marine nationale, 15, rue de Laborde - CC12 - 75398 Paris Cedex 08. Tél. : 01 53 42 80 39 - Fax : 01 53 42 86 74. E-mail : siege@acoram.fr - site internet : www.marine-acoram.fr - CCP : n° 1042 84 H Paris. **DIRECTEUR DE LA PUBLICATION** : CV (H) Gérard Bonnier. **REDACTION** : Tél. : 01 53 42 80 23 - Fax : 01 53 42 86 74. E-mail : revue-marine@acoram.fr - **REDACTEUR EN CHEF** : CF (R) Bertrand de Lesquen. **REDACTEUR EN CHEF ADJOINT** : CV (R) Christian Le Borgne. **REDACTION** : CF (H) Joseph Le Gall, CV (H) Jean-Claude Heliot, CF (H) Pascal Cognet. **SECRETARIAT DE REDACTION** : Danièle Le Quéfier. **ABONNEMENT** : membre de l'ACORAM : 25 euros ; non-membres de l'ACORAM : 28 euros (majoration de 7 euros pour les résidents des DOM-TOM, de 15 euros pour l'étranger, sauf Union européenne). Pour les non-membres de l'ACORAM, la demande d'abonnement doit être adressée directement au siège. **Prix au numéro** : 8 euros. **COTISATION ACORAM** (abonnement à *Marine & Océans* non inclus). Membres actifs et associés : taux normal 35 euros ; taux « donateur » 68 euros ; taux « bienfaiteur » 168 euros. **PUBLICITÉ** : Revue *Marine* (tél. : 01 53 42 80 23 / 01 53 42 80 39 - marine-acoram@acoram.fr) **Commission paritaire** : n° 1114 G 86 639. **ISSN** : 2262 - 2012. **IMPRESSIION** : Imprimerie de Compiègne.

Ce numéro est accompagné de 16 pages spéciales possédés sur la 4^e de couverture.



Mahatao dans l'Atlantique.
« Il m'a fallu échelonner sur six années les travaux, essais et préparatifs pour viabiliser ce projet et pour faire d'un voilier côtier de 27 pieds un croiseur paré pour des navigations plus ambitieuses. » Hervé ALLAIRE

PHOTOS : HENRI ALLAIRE

À la voile DE L'ORIENT À LA MER DES CARAÏBES

Par **HERVÉ ALLAIRE**

Retour sur les tribulations iodées de Mahatao, sloop de 27 pieds, mené en équipage puis en famille, de la ville aux cinq ports¹ jusqu'aux lagons des Grenadines.

O n l'a fait ! C'est à peu près la seule idée qui me vient à l'esprit et qui me vaut ce sourire, ces yeux bouffis de sel et ce teint mûri par le soleil. Des traits qui dénotent franchement de l'atmosphère pesante des rames de métro de cette gare parisienne, mais peut-être aussi d'une large partie

de l'hexagone où l'été et l'enthousiasme peinent à s'affirmer. Encore une fois, je m'évade de Paris vers la Bretagne pour y poser mon sac après six mois outre-Atlantique. On l'a fait ! Je ne peux pas prétendre que ce sentiment soit exempt de fierté. Même si j'ai toujours affirmé qu'il ne s'agissait pas d'une prouesse sportive, d'un exploit nautique ou tech-

nique, cette aventure reste une victoire contre les éléments et les esprits sceptiques : la parfaite arme anti-crise. S'il fallait condenser en une phrase ces six mois de navigations aventureuses, j'emprunterais à Jean-François Deniau, dont le lyrisme a habité mes meilleurs quarts, cette citation si vraie : « *Quand on a accompli quelque chose d'heureux en mer, petite croisière ou grand raid, cap Horn ou îles d'Hyères, c'est d'abord parce qu'on a évité de faire ce qu'il ne fallait pas faire. C'est ensuite parce qu'on a fait ce qu'il fallait faire. C'est enfin parce que la mer l'a voulu* ». » Alors merci Neptune et Eole, même si vous avez été parfois trop généreux.

Six ans pour six mois. Peut-être un ratio qui peut surprendre, mais il m'a fallu échelonner sur six années les travaux, essais et préparatifs pour viabiliser ce projet et pour faire d'un voilier côtier de 27 pieds un croiseur paré pour des navigations plus ambitieuses. Ces six années à « penser salé », les nuits bercées par une houle imaginaire ou hantées par les catalogues des *shipchandlers*, les contrats d'assurance indigestes, les récits stig-matisant du genre *Ce n'arrive pas qu'aux autres*, qu'il faut dissimuler à votre équipière favorite (ou comment regretter ces abonnements hâtifs à la presse spécialisée et reconsidérer ces idées d'échappées ultramarines). Puis tout se déride : un patron qui comprend et souscrit, des artisans qui se dé-cident à se mettre au boulot et l'équipage qui se constitue. Voilà le parfum du départ, l'adrénaline du coup de canon. Pour cette première phase de préparatifs souvent ingrate, mais aussi quand il a fallu encaisser et tenir dans la durée, les riches enseignements d'un passage – même rapide – dans la Marine n'ont pas menti. L'anticipation reste une valeur sûre, quand elle ne devient pas la raison d'un trop long séjour au ponton mais se fixe bien pour objectif de réduire au maximum le « facteur chance ». L'appareillage n'est pas un fait, mais bien une décision. À hisser le grand foc ! **Tant que ça flotte.** Et tant que le bateau fait route dans le bon sens dans des conditions maniables, pas lieu de se plaindre. Si le Gascogne a été conciliant, il a quand même fallu courber l'échine dans la Nor-tida, le courant des Canaries et des alizés atlantiques très soutenus, et jusque dans les canaux sé-parant les îles des Petites Antilles, où l'océan, contraint de se glisser entre deux terres après 3 000 milles nautiques de liberté, se cabre et se fâche, gra-tifiant les plaisanciers, ces marins imposteurs, de beaux paquets de mer, avec bien souvent les chan-deliers dans l'eau. À une époque où le plaisancier, cette vache à lait qui incarne une version flottante du pouvoir d'achat, ne sait plus trop qui du contrô-leur de gestion ou de l'ingénieur définit l'échan-

Hervé Allaire

Hervé Allaire, 32 ans, a été directeur du centre nautique de la Marine nationale à Lorient puis chef de cabinet et conseiller communication de l'amiral commandant la Marine et la Force maritime des fusiliers marins et commandos, toujours à Lorient, avant de rejoindre, dans le civil, une société spécialisée dans les énergies renouvelables. Il a réalisé cette Transatlantique, entre amis puis en famille, après avoir posé, non pas le sac, mais un congé sans soldes. Hervé Allaire a tiré ses premiers bords en *Optimist* dans le Trieux plusieurs jours de forte brise pour potasser les épaves sous le regard attentif d'un grand père pédagogue, aussi bien pour les manœuvres de coffre et l'art de la godille que pour les calculs de marée (quelle longueur pour l'orn du casier ?). Il a poursuivi son perfectionnement en baie de Saint-Paul, à La Réunion, puis en famille en Bretagne avec des oncles, pionniers des heures de gloire de *Jeunesse & Marine*, à une époque où les vertus éducatives de la mer n'étaient pas qu'un slogan de fédération en manque d'adhérents. Avec son premier bateau un dériveur de 4,50 m, basé dans le Sud, des Glénan à Groix, his-Belon, il écume la Bretagne toire de commencer à habiter ses patients aux dépens sans retours programmés... Suit un modeste quillard de 25 pieds pour découvrir la croisière avec sa jeune épouse et son premier fils. La famille s'agrandissant, le bateau prend encore quelques pieds et l'horizon recule. Vous connaissez désormais la suite... si vous êtes allés au bout du papier.

Le déroulé de toute l'histoire sur :
<http://tiredescaisses.blogspot.com>



tilonnage des éléments structurels du « voilier de l'année », une coque éprouvée et bien ratraçifiée vaut mieux que le fruit des prodiges de la programmation assistée par ordinateur (PAO). En tout cas, les 36 ans de *Mahatao*, notre voilier, n'ont pas accusé le poids des années et des couches de peinture. Concessions appréciables à la modernité : des moyens de positionnement et de communication fonctionnels, tels un GPS cartographique, un récepteur AIS et un téléphone satellite, sans lesquels il me semble déraisonnable de prendre la mer, en tout cas pour de grandes traversées. Le reste n'est >>>

1. Lorient est appelée la ville aux cinq ports : militaire, pêche, commerce, voyageurs et plaisance.
2. La mer est ronde, Jean-François Deniau de l'Académie française, Le Saut, 1975.

>>> que bon sens, et la sécurité ne m'a pas semblé être le résultat d'une équation associant la taille et l'âge du bateau. Sur ce sujet, souvent polémique, Philippe Harlé, à qui la plaisance doit nombre de voiliers réussis et de passionnés, affirmait avec beaucoup de sagesse et de modestie après avoir couru la Mini Transat sur un Muscadet³ : « Il n'y a pas de corrélation – ou bien peu – entre la taille du bateau et la sé-

lères : « Les relations entre l'homme et le bateau ont parfois un certain degré de sensibilité, qu'on ne retrouve pas avec un bateau de 10 tonnes. »

Où est donc Murphy ? En 6 000 milles nautiques, sa LEM⁴, on ne l'a pas vue. Pas, ou peu d'avaries. Seul le rail de tangon s'est arraché lors d'un passage en fausse panne du tourmentin dans un surf incontrôlé, que le régulateur d'allure et le barreur hirsute n'ont



« Une coque éprouvée et bien rafraîchie vaut mieux que le fruit des prodiges de la PGO. En tout cas, les 36 ans de Niniatoo, notre voilier, n'ont pas accusé le poids des années et des couchées de peinture. » Hervé ALLAIRE



PHOTOS : HERVÉ ALLAIRE

curité. La petiteesse apporte quelques problèmes mais en résout bien d'autres... les efforts à mettre en jeu sont très mesurés... Il faut davantage faire attention à se garder des conditions vivables à bord... À mon avis, les points essentiels sont la flottabilité, la stabilité, l'élasticité, la fiabilité. » L'architecte-navigateur allait même jusqu'à rappeler, en introduction à cette interview accordée au magazine *Loisirs nautiques*⁵, que naviguer sur un voilier de petit tonnage, à déplacement léger, offre des sensations particu-

la chaussette du bord se vider beaucoup plus vite que les budgets prévisionnels ne l'avaient imaginé. Je me souviens d'un artisan du nautisme qui m'avait confié sa martingale « *Plaisance rime avec aisance, faut charger la facture !* ». Encore un cas où il devient difficile du justifier le radical « plaisir ». L'adage s'est ainsi vérifié : petit bateau, petits problèmes. *Small is beautiful.*

Conquistadors. Quand un voilier atterre, après une navigation souvent tonique, dans une baie peu fréquentée de la côte sous le vent d'une des îles des Petites Antilles, les sensations sont uniques : l'alizé tournant et *rafaleux* sur une mer enfin calme, une côte accore où la végétation tropicale vient se jeter, sans transition, dans des eaux limpides et les inter-démolables courbes nonchalantes des cocotiers qui survivent aux cyclones. Cette bathymétrie et cette topographie particulières peuvent donner une idée de ce que les premiers aventuriers ont pu ressentir en mouillant leurs caravelles dans les rades nourries de ce chapelet d'îles volcaniques et tout l'équipage est forcé d'y penser tant – de loin et à première vue – certains mouillages sont encore si sauvages. Rajoutez un cordon de sable corallien quasi-blanc, quelques cayes, de la vie aquatique en profusion et une cascade d'eau claire qui fend des falaises à vous couper le souffle... et vous imaginerez ce que devaient être ces abris naturels avant de subir les effets d'un marketing touristique démesuré et dévastateur : charters-bistro-boîtes de nuit, paquebots et leurs contingents de passagers écarlates flairant le monoï (ne pas passer sous leur vent) et gestion archaïque des déchets. L'authenticité et de leurs occupants s'en trouve malheureusement très affectée.

Caribbes. Le mythe de l'Éden insulaire. Je n'ai donc pas encore trouvé le paradis de la plaisance. En tout cas, il n'est pas de l'autre côté de la ligne bleue, pas plus qu'entre Concarnau et l'île de Ré. Il y a bien des mouillages enchanteurs, qui se méritent, comme les Tobago Cays aux Grenadines (certains jours plus que d'autres), Sandy Island à Carriacou, l'anse des Deux Pitons à Sainte Lucie, et certains coins « touristiques » et néanmoins très agréables, comme Bequia ou encore Marie-Galante et même Les Saintes, où les habitants ont su conserver une vraie originalité. On sent aussi une réaction à ce laisser-aller : des zones marines protégées se multiplient, des services aux plaisanciers s'organisent... mais comme partout ailleurs, le dollar a le dernier mot, à Wallislabou Bay⁶ par exemple, où les *boatboys* se sont habitués à exiger (le verbe est choisi) 20 dollars US pour un neud de chaise approximatif. Pas d'alternative, sauf celle de voir son bateau prendre le large ou de devoir rester à bord dans la perspective d'éviter des larcins faciles. Il existe une solution éprouvée : aller là où les guides déconseillent de

« En 6 000 milles nautiques, pas ou peu d'avaries. Seul le rail de tangon s'est arraché lors d'un passage en fausse panne du tourmentin dans un surf incontrôlé. » Hervé ALLAIRE

« N'ayez jamais peur de la vie, n'ayez jamais peur de l'aventure. Faites confiance au hasard, à la chance, à la destinée. Partez conquérir d'autres espaces, d'autres espérances, le reste vous sera donné de surcroît. »

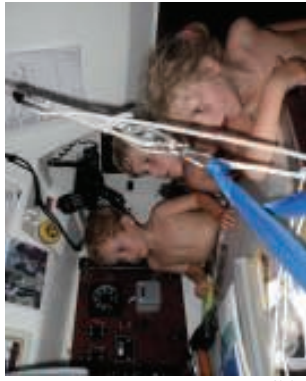
Henry de MONFRED

3. Voilier à bouchains de 6,40 m, construit en contreplaqué à près de 600 exemplaires, qui a marqué l'essor de la plaisance. Il a été dessiné par l'architecte naval Philippe Harlé à qui l'on doit plus de 200 dessins de bateaux.

4. N° 101 (1980).

5. *Loi de l'Emménagement maximum*, dite de Murphy.

6. Lieu de tournage du film *Princes des Caraïbes*, d'Saint-Vincent.



PHOTOS : HENRI ALLAIRE
Séance vidéo pour les moussaillons sur la table à carte.

>> traîner sa quille. Pour peu que la sécurité soit garantie, il ne faut pas hésiter à oublier la carte postale de la plage parfaite (donc bondée avec décharge à ciel ouvert en arrière-plan) pour la grève plus isolée et ses pêcheurs sympathiques.

Si les Nordiques, les Britanniques et les Bretons ne faillissent pas à leur réputation en sauvant l'abais aussi la moyenne annuelle de jours de sorties des voiliers, les Caraïbes ont également leurs marins engagés de navires. De la même manière qu'un navigateur du golfe du Lion finira par trouver les caniques si belles après s'être fait secouer entre la Corse et le continent ou qu'un Lorientais jugera Port-Ludy si sympathique après un coup de tabac en mer d'Iroise, nombre de voiliers, pourtant adaptés en tout point à la haute mer, ne quittent leurs catways que pour une excursion rapide vers une destination proche, pourant si près du but. Oui, il fait beau et chaud aux Caraïbes... mais l'aizé souffle frais dans les canaux !

De l'esprit d'équipage. Sur les quelques pieds de ce voilier, des équipiers vraiment différents de par leurs connaissances et leur caractère auront usé leurs semelles, essayé de maîtriser leur estomac et cherché un peu de sommeil au rythme du roulis au son des gamelles qui tintent et des poulies qui

Quelques chiffres

Le bateau

- Huit mètres de long pour 2 tonnes en charge.
- 38 m² de toile (maximum) au près,
- plus de 70 m² au portant, parfois 3 m² (version tourmentin orange fluo).

La traversée de l'Atlantique

- 24 jours, dont 16 avec un vent égal ou supérieur à force six.
- Cinq nœuds de vitesse moyenne.
- 90 bouteilles d'eau.
- Un jambon de Bayonne.
- Cinq litres d'essence.
- Aucune rencontre.

couinent. Fidèles, concentrés, cools, techniques, intello, curieux, opiniâtres, confiants, perdus ou transcendés, certains ont montré des qualités rares là où d'autres ont discerné leurs limites, mais tous, skipper compris, ont vu un rêve se catalyser, un projet se réaliser, un obstacle s'estomper. Il en est ainsi des effets du pouvoir décapant de l'ode et du vent et souvent de la fatigue accumulée : les personnalités ne peuvent plus tricher. Chaque mille qui s'ajoute au loch constitue une expérience supplémentaire, à consommer « sur place » ou à éparpiller, qui, si elle n'est pas explicitement ou systématiquement maritime, est humaine, par l'analyse que l'on peut avoir de soi-même et rappelant toujours le constat connu que la mer est un formidable révélateur des caractères. Le degré d'exigence des navigations, surtout quand elles s'inscrivent dans la durée et dans des conditions moins faciles qu'une



« Tous, skipper compris, ont vu un rêve se catalyser, un projet se réaliser, un obstacle s'estomper. Il en est ainsi des effets du pouvoir décapant de l'ode et du vent et souvent de la fatigue accumulée : les personnalités ne peuvent plus tricher. » Hervé ALLAIRE

croisière « en bon père de famille », transcende les esprits les plus forts et permet à chacun de mieux connaître ses propres limites mais aussi celles des autres, de les apprivoiser et parfois les dépasser. De cette expérience, certes relative, je ressors intimement convaincu des vertus de l'enthousiasme et de l'égalité d'humeur, surtout quand elle est bonne ! Ce sont évidemment des qualités beaucoup plus importantes que le niveau technique, bien que le sens marin soit particulièrement appréciable, plus que la capacité à régler au centimètre près le barber-hawler d'écoute du génôis tangonné.

Sur ces considérations, je comprends beaucoup mieux les préoccupations des DRH : comme dénicher le bon candidat, la perle rare, au bout d'un rapide entretien, alors que c'est à l'usure que le verminis perd de son lustre. Napoléon jugeait ses officiers « deux heures après minuit »...

Coups de cœur

- Madère.
- Marie-Galante.
- Bequia, so British et so West Indies à la fois.
- Union, la gentillesse de ses habitants et son lagon bien ventilé par les alizés.
- Carriacou, surtout ses fonds et le carry de Lambi au son du steel band du « Lambi Queen ».

Coups de gueule

- Les douaniers, toutes nationalités confondues.
- L'antipathie des Antillais des DOM.
- Le tourisme de masse.
- La malbouffe.
- Ce taquet qui n'avait pas vu mon ortel.

Trouver le tempo. Un programme trop ambitieux transforme une croisière en course contre la montre. Inversement, prolonger les escales, alors que le « plus dur est fait » et qu'il y a tant d'endroits à explorer aurait des relents aigre-doux de semi-échec consommé. Aussi, il est important de trouver le bon rythme : stop rapide aux points de passage « obligés » (pour les formalités, l'avitaillement) et *brezdek* d'une semaine ou plus dans les coins sympa. La logique inverse est infernale, et donne l'impression de consacrer une bonne partie de son temps à des considérations logistiques, dont l'aventurier cherche précisément à s'affranchir. Mon équipière, en plus d'être une femme et une maman extraordinaire, avait certainement opté pour la bonne philosophie : ne s'attendre à rien de particulier, ne pas idéaliser, et donc savourer tous ces instants magiques et uniques. Alors, même si le marin hardi et impatient veut régulièrement « secouer le cocotier », soit parce que ça traîne ou pour des raisons « locales », que décrit d'ailleurs avec beaucoup de talent Jean Raspail⁷, il faut rettenir que les aventures bien souvent, « ça se mange froid » et que bientôt notre mémoire sélective se rappellera plus des coups de cœur que des coups de gueule ! C'est d'autant plus vrai quand

on a l'idée de faire participer des enfants à des activités d'adultes – ce qui est le cas de la navigation. Il faut alors revoir ses ambitions, adapter le programme et se dire qu'au final, le challenge consiste simplement à faire partie du lot des gens qui ne regrettent pas, et c'est de loin notre cas.

Tel un grand cru. Qui se révélera dans le temps... Cette aventure nautique et familiale est à la fois un cocktail qui s'apprécie frais, sur le moment, et une cuvée millésimée. Plus que d'avoir profité des avantages climatiques des Antilles, nous espérons surtout avoir planté une graine, non pas avec un objectif de faire de notre progéniture des bouffeurs d'écoute, mais en imaginant qu'un jour ils réaliseront qu'il ne faut pas baisser les bras trop tôt et aller au bout de ses projets. Enfin, à bord, la promiscuité, la disponibilité « immédiate » des parents et la possibilité d'activités sympathiques mais aussi les règles qui doivent régir une vie supportable pour tous font que quelques mois dans ces conditions valent certainement plusieurs années sur le plancher des vaches. ■

7. Secouons le cocotier, mes livres voyages aux Antilles et aux îles de la mer Caraïbe, Jean Raspail, Robert Lafont, 1973, réédité aux éditions Via Romana.

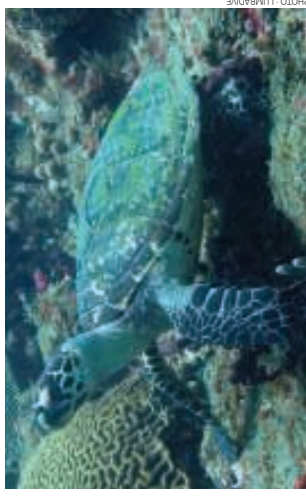


PHOTO : LUMBAÏNE
Plongée à Carriacou (coup de cœur), une île des Grenadines dans les Petites Antilles, la plus septentrionale des îles de l'État de Grenade.



PHOTO : HENRI ALLAIRE
Voie de Bequia (État de Saint-Vincent-et-les-Grenadines), la plus grande île des Grenadines dans les Caraïbes.