



*Vagues
à
Lames*

Alain PARREINS

A Alexandre,

Patron de ce chalutier Crotelois « Les Deux Frangins » sur lequel j'ai fait mes premiers embarquements alors que je n'étais qu'un petit garçon et qui ont permis que se révèle en moi mon âme de marin et de devenir Officier de Marine ce qui a occupé une grande partie de ma carrière...

Et toute ma vie.



Hé oui ! Puisque c'est là que tout a commencé, au Crotoy, petite ville de villégiature au fond de la baie de Somme où j'ai passé toutes mes vacances.

Le Crotoy était à la fin du XIX^e siècle une station balnéaire très cotée, qui s'enorgueillissait d'être la seule plage du nord à être orientée plein sud et mon arrière-grand-père y avait acheté une propriété où il séjournait pour les vacances ; façon de parler car c'était encore très loin de 1936.

Ma grand-mère maternelle y a donc passé toutes ses vacances d'enfant et d'adolescente puis, de jeune femme, épouse et mère au foyer...Idem oserais-je dire pour ma mère et sa sœur jusqu'au début de la guerre.

Le calme étant revenu après guerre, il paraissait donc naturel et bien séant de continuer d'aller au Crotoy pour les vacances.

Nous y étions reconnus comme les descendants de mes grands-parents et on ne nous connaissait, mon cousin, ma sœur et moi-même que sous leur nom de famille, précédé de la mention "les petits".

Une année, à Pâques, alors que je n'avais pas encore tout à fait cinq ans, mes parents nous avaient emmenés, ma sœur et moi, un dimanche, faire une promenade en mer à bord d'un chalutier ; il faut croire que cela a dû me plaire car, paraît-il, j'ai fait une comédie pour ne pas descendre du bateau et il a fallu me promettre que je repartirai le lendemain pour que je cède.

Le lendemain, ou le surlendemain peut-être, j'ai effectivement embarqué, non pas pour faire une simple promenade, mais pour partir à la pêche, au large, sur ce chalutier nommé "Les Deux Frangins".

C'est ainsi que j'ai effectué mon premier embarquement et que je suis allé en mer un peu plus de vingt-quatre heures puisque le port du Crotoy n'est pas accessible à marée basse et donc que les mouvements des bateaux sont assujettis aux horaires de pleine mer (qui retarde d'un peu plus d'une heure chaque jour) plus ou moins deux ou trois heures en fonction des coefficients de marées, donc des hauteurs d'eau.

Adonc, de ce que m'a rappelé Alexandre lorsque je lui ai annoncé que j'étais reçu au concours d'entrée à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, lors de ce premier embarquement, j'avais été malade comme un chien.

Il avait dû me passer une corde autour de la taille, l'autre extrémité étant solidement attachée au mat, pour que je ne risque pas de passer par-dessus bord.

A notre retour à quai, pensant que j'étais définitivement dégouté de tout ce qui n'avait pas la stabilité du plancher des vaches, après qu'Alexandre ait raconté à mes parents comment s'était déroulé ce premier embarquement, lorsque ma mère m'a posé la question :

"Alors, mon petit chéri, ça t'a plu" j'aurais répondu sur un ton péremptoire qui n'aurait supporté la moindre contradiction :

"Oh oui ! C'est génial, je repars avec eux".

Voilà mon premier contact avec le royaume de Neptune et Amphitrite.

Pendant plusieurs années, je passais une partie de mes vacances d'été sur le chalutier d'Alexandre.

Enfin, jusqu'à ce que ma mère décide qu'il était plus important pour ma sœur et moi d'apprendre des langues étrangères.

Dès lors nous allions passer nos vacances d'été en Angleterre et non plus au Crotoy.

J'y suis retourné récemment. Il n'y a plus de chalutier. Le vieux quai en bois est toujours là, certaines planches trop vieilles ou trop dégradées ont dû être changées mais plus aucun bateau n'y est accosté. En fermant les yeux un instant, je le revoyais comme il était au temps de mon enfance avec tous ces bateaux qui, bien qu'amarrés,

bougeaient toujours un peu et j'entendais encore le bruit du vent, sifflant dans les cordages des matures.

Je ne passais plus mes vacances en mer mais j'avais été piqué... Irrémédiablement.

Après avoir réussi mon premier Bac, lorsque mon père m'a demandé ce que je comptais faire, espérant secrètement que je suivrais ses traces à Polytechnique, je lui ai naturellement répondu : naviguer.

Anacharsis, philosophe Scythe, a énoncé quelque six cent ans avant notre ère :

"Il y a trois sortes d'individus sur terre : les vivants, les morts et les marins".

Je sais que je fais partie de ces derniers.

Plus j'avance dans la vie et plus je suis convaincu qu'il avait parfaitement raison ; même si cela n'est pas inné ou inscrit quelque part dans le fond d'un tiroir de nos gènes, la vie à bord et en mer nous forge différemment de ceux qui restent sur la terre ferme.

Si vous me demandiez de définir un marin, je vous dirais que c'est un homme fier qui aime la mer qui sera, tout au long de sa vie, sa maîtresse et lui servira peut-être un jour de linceul.

Que c'est un homme capable de se fixer un but et d'y parvenir, parfois en louvoyant par des chemins détournés mais toujours honnêtes.

Que c'est un homme qui sait se battre et affronter les éléments, même déchaînés, mais aussi les respecter en apprenant les limites à ne pas dépasser.

Que c'est un homme qui respecte les règles de navigation et les lois de la mer, sous peine de perdre son navire et d'y laisser sa vie.

Que c'est un homme un peu solitaire, qui rêve avec la mer de ses amis.

Que c'est un homme d'une pièce, qui semble parfois bourru, mais toujours courageux, toujours prêt à porter secours et tendre la main à quelque inconnu en détresse.

Ou plus simplement, que c'est un homme, humble, bon et fier d'être Marin.

C'est peut être pour cela qu'aujourd'hui, alors que l'âge, les circonstances de la vie et mon état de santé me privent de beaucoup de choses dont je me passe sans trop de difficulté, que retourner en mer m'était devenu obsessionnel et me voilà sur ce cargo à écrire ces lignes.

Il y a une vingtaine d'années, Alexis, mon meilleur camarade de promotion était au Havre pour prendre le commandement d'un navire au neuvage, faire les premiers essais à la mer avant sa mise en service.

Il m'avait invité à bord et nous nous étions dit que cela serait super qu'il demande, avant de partir en retraite, le commandement d'un bananier pour que je vienne faire un voyage avec lui mais cela est resté dans les cartons de projets et, pour diverses raisons, n'a pu ou ne s'est pas réalisé.

Cette idée était toujours dans ma tête.

Chaque fois que je montais à bord d'un bâtiment pour une mission d'officier de liaison et passais quelques jours immergé dans cette ambiance très particulière qui règne à

bord, une petite clochette de rappel à l'ordre sonnait dans ma tête ; mon envie d'embarquer pour de bon, reprendre la mer, partir au large se faisait toujours plus présente, plus pressante.

Voilà ! C'est décidé. C'est fait. J'ai embarqué sur un cargo pour une traversée aller-retour sur les Antilles. Aller me faire "secouer" en Atlantique Nord pour me remettre les idées en place.

Mercredi 9 octobre

Dans la matinée, j'ai reçu un appel téléphonique du Commandant du Fort Saint Georges qui me confirmait être à quai à Rouen et souhaitait savoir quand j'arriverai.

L'entrée sur le port est quelque peu fastidieuse mais j'ai pu venir au pied de la coupée avec ma voiture pour décharger mes valises.

Un rapide tour des installations (salon, salle à manger, bibliothèque) puis remise des documents au second.

Ma cabine est accueillante ; un large lit, un petit bureau, un frigo, une armoire de rangement et un coin salon avec un grand canapé et une table basse. Un cabinet de toilette avec douche et WC est adossé à la cabine.

Située légèrement à droite de l'axe du navire, je n'ai qu'un sabord qui donne sur l'avant mais avec, pour seule ligne d'horizon, les containers les plus hauts.

Je suis allé me présenter au pacha ; un jeune, plutôt sympathique, avec qui j'ai un peu discuté de l'évolution du transport maritime.

J'avais, avant de partir, fait tout un "bidouillage" pour pouvoir alimenter mon petit GPS Aéronautique sans avoir à changer les piles toutes les sept ou huit heures de fonctionnement. Pour cela, j'ai récupéré un transformateur qui, branché sur le secteur, sortait un courant continu de 12 volts que j'ai relié à une prise multiple d'allume-cigare.

Cela fonctionne mais, coincé entre le fronton du château et les conteneurs, la réception des satellites n'est pas très bonne et mon GPS décroche régulièrement.

Le soir à l'heure du diner, je suis assis en face du seul autre passager à bord pour le moment.

Un vieux toulousain qui vient de faire une rotation complète et qui doit débarquer demain au Havre, espérant arriver assez tôt pour prendre le train sans passer une nuit à l'hôtel.

Vingt et une heures, tout le monde a disparu. Je retourne dans ma cabine. J'ai beaucoup de mal à trouver le sommeil, je suis un couche-tard, ce n'est pas mon heure, je me tourne et retourne dans mon lit sans trouver une position convenable.

Trop chaud sous la couette, trop froid sans elle...

Et puis le sifflement de la climatisation qui fait un bruit de fond assez fort et très gênant.

J'ai du dormir un peu, bien qu'ayant l'impression d'avoir passé toute la nuit sans trouver le sommeil lorsque mon réveil a sonné.

Jeudi 10 octobre

Après un frugal petit déjeuner, je monte à la passerelle pour assister à l'appareillage.

Que de changements depuis un demi-siècle. J'arrive quand même à m'y retrouver.

Un individu tout de noir vêtu et cagoulé de noir comme un homme du GIGN vient me dire bonjour.

Ce n'est qu'un peu plus tard, peu après le début de l'appareillage, en l'entendant parler avec le pilote, que je réalise que c'est le Commandant.

Fini le charme des passerelles d'antan. Plus de barre, ces grandes roues en bois et les six ou huit poignées plantées à l'extérieur. Plus de "chadburn" en cuivre avec ses doubles poignées et ses grosses aiguilles qui indiquaient les réponses de la machine aux ordres donnés.

L'appareillage se fait en douceur, le bateau étant déjà orienté dans le bon sens pour descendre la Seine, nous nous écartons du quai à la seule aide de ses propulseurs, des hélices entraînées par des moteurs électriques dans un tunnel transversal ménagé dans la coque.

C'est le pacha lui-même qui actionne les commandes de ces propulseurs avant et arrière.

Nous avançons à une relativement faible vitesse, 9 nœuds, le fond de l'air est très frais et le vent relatif amplifie cette sensation de froid.

Les bords de seine sont toujours aussi agréables à regarder, les superbes propriétés de part et d'autre de la Seine, même sous les couleurs de l'automne.

La traversée ou le passage à proximité des lieux mythiques chers à Victor Hugo, les abbayes de Jumièges et de Saint Wandrille, le pont de Brotonne puis ceux de Tancarville et de Normandie.

Un peu avant le pont de Brotonne, nous sommes accostés sur tribord par la pilotine, petite vedette rapide qui amène les pilotes ou vient les rechercher, pour changer de pilote. Ce sont des gens qui connaissent parfaitement et dans les moindres détails tous les coins et recoins des ports ou des fleuves, tous les pièges que sont les courants et contre-courants, les hauts fonds.

En l'occurrence la Seine est divisée en deux parties entre Rouen et la côte et le changement de pilote s'effectue aux environs de Caudebec-les-Elbeuf.

En passant sous le pont de Tancarville, me revient en mémoire une anecdote datant de 1972 ou 1973. Alors embarqué à bord du porte-avions Clemenceau, nous étions en baie de Seine lorsqu'un message émanant de la Gendarmerie d'Yvetot tombe sur les télescripteurs du Clem, un message type diffusé (régulièrement) par les gendarmeries territoriales :

"Avez-vous connaissance d'un aéronef relevant de votre contrôle ou de votre commandement qui le ... à ... heure aurait commis l'infraction suivante : trois appareils sont passés, l'un derrière l'autre, sous le pont de Tancarville, le dernier étant sur le dos".

Il s'agissait de trois Etendards IV P, avions de reconnaissance équipés de plusieurs caméras très performantes, et l'un d'eux, sur le dos, avait photographié le dessous du tablier du pont.

De très belles photos, tirées sur papier 30 x 40, étaient dans les mains du Chef OPS du porte-avions qui les regardait tout en dictant ce message réponse à la gendarmerie :

"En réponse à votre message en référence, nous n'avons pas connaissance d'aéronefs ne relevant ni de notre contrôle ni de notre commandement, ayant pu se trouver dans cette zone."

En fait, dès lors qu'un avion n'était pas identifié (type et immatriculation), la réponse était toujours négative.

Nous atteignons l'embouchure de la Seine qui s'évase largement et, nous laissant entre Harfleur sur la droite et Honfleur sur la gauche, le pilote de Seine nous quitte.

Il est quinze heures mais il nous faut attendre seize heures trente pour prendre le pilote du port qui sera amené par hélico.

Nous nous éloignons doucement, en "avant très lente" pour nous éloigner des chenaux d'accès à Rouen et Le Havre.

Plusieurs bateaux sont au mouillage, attendant leur tour pour rentrer, que les places à quai qu'ils doivent occuper soient libérées.

Nous les contournons en décrivant un large cercle matérialisé par une série de petites lignes droites pour aller rejoindre l'entrée du chenal menant au port du Havre.

En passant je regarde les bâtiments de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande où j'ai passé trois années et d'où j'ai regardé défiler des centaines de navires.

Quelques souvenirs émus de ces trois années d'internat depuis le bizutage de la rentrée en première année, souvenirs de nos profs avec leur manies ; des pions avec qui nous avons passé un "gentlemen's agreement" à savoir que si nous faisons le bord le soir, nous rentrons discrètement sans faire d'esclandre et, de leur côté, ils ne font pas de contre-appel et ne cherchent pas à nous coincer.

Souvenir de mes trois meilleurs camarades de promotion : Alexis, Roland et Gérard, hélas décédé prématurément dans un accident aérien.

La dernière fois que j'ai franchi avec un bâtiment les jetées à l'entrée du port, c'était à bord du Charles de Gaulle en 2004.

Après avoir traversé l'avant port, passant devant le quai Joannès Couvert, quai des paquebots, deux remorqueurs viennent nous rejoindre.

L'un à l'avant et l'autre à l'arrière, nous leur passons une remorque à chacun et nous approchons lentement du bassin des porte-containers devant le terminal ATLANTIQUE-EUROPE et, après évitage (un demi-tour sur place), nous accostons tribord à quai.

Il est dix huit heures à peine sonné, nous sommes à quai jusqu'à demain soir.

J'appelle mon ami Alain DOUCET pour lui confirmer que je suis bien au Havre et notre rendez-vous pour déjeuner demain.

Vendredi 11 octobre

Je voulais donc profiter de ce passage au Havre pour déjeuner avec Alain. Nous nous sommes connus à l'occasion de la venue au Havre du Charles de Gaulle, lui étant le Commandant de la Marine au Havre et moi effectuant une mission dans le cadre de celles dévolues aux réservistes, j'avais été affecté pendant quatre mois à Marine Le Havre comme Commandant-Adjoint chargé de le seconder dans toute la préparation de cette escale extraordinaire d'un porte-avions nucléaire dans un port de commerce.

Vaste programme où nous nous sommes battus contre tous les détracteurs du nucléaire, les antimilitaristes, les obsédés de la sécurité, les aficionados de Green Peace, les anti-ceci et les anti-cela sans oublier, bien sûr, l'étroitesse d'esprit de certains fonctionnaires administratifs de la ville, de la sous-préfecture, du port autonome du Havre, les "sodomiseurs d'hyménoptères" patentés et tous les empêcheurs de tourner en rond qui m'excuseront de les avoir oubliés.

Bref, comme disait Einstein :

"Il y a deux choses d'infinies : l'univers et la bêtise humaine ; mais pour l'univers, je n'ai pas de certitude absolue."

J'en ai eu une belle démonstration aujourd'hui : Alain venant me chercher s'est vu refuser l'entrée dans la zone portuaire au motif qu'il fallait demander une autorisation soixante-douze heures à l'avance. Il m'a donc appelé sur mon portable pour m'informer de la situation et me dire qu'il fallait que je le rejoigne au poste de garde à l'entrée.

Mais, car il y a toujours un "mais" dans ces cas là, je n'avais pas le droit de circuler à pied sur le terminal.

Il aurait donc fallu, pour être parfaitement en règle, que je fasse appel à un taxi (de la seule compagnie autorisée) pour venir me prendre au pied de la coupée et m'amener au poste de garde situé à quelques deux cent mètres à peine.

J'ai vu qu'il y avait plusieurs voitures du port autonome et de la CMA-CGM sur le quai ; j'avise sur le quai un type avec casque, gilet fluo-réfléchissant, chaussures de sécurité, etc.

Je lui ai courtoisement demandé s'il pouvait me transporter jusqu'au poste de garde, ce qu'il a très gentiment accepté.

Les deux agents de sécurité en service à ce poste de garde étaient également fort sympathiques et s'excusaient de ne pouvoir faire autrement mais c'est le règlement, c'est comme ça.

Hé oui ! Tout le monde s'accorde à dire que c'est complètement stupide mais on persiste.

Il est interdit de circuler sur les quais par mesure de sécurité mais si vous avez prévenu de votre intention de venir et demandé l'autorisation soixante douze heures à l'avance, vous courez toujours autant de risques de vous faire écraser par un engin de manutention de containers mais vous avez le droit de le faire.

On peut se faire tuer mais il faut avoir eu l'autorisation.

Mon retour a été tout aussi épique. N'ayant pas fait de demande pour aller à terre, je n'étais évidemment pas

dans l'ordinateur des agents de sécurité portuaire et, malgré le "boarding-pass" (avec mon nom, ma photo, le logo de la Compagnie et le nom du navire) qui m'avait été délivré par le second capitaine du bateau il m'était interdit de revenir à bord.

Après moult palabres et que les agents portuaires aient pris des photocopies de mon boarding-pass et de ma carte d'identité, ils m'ont expliqué qu'il me fallait faire appel à un taxi homologué pour parcourir les cent quatre vingt mètres qui m'en séparaient pour aller jusqu'au bateau.

Je leur ai gentiment, avec peut-être une pointe d'ironie, demandé si j'avais le droit de faire du stop et, sans attendre une réponse de leur part, je me suis posté à coté de la barrière.

Quelques minutes plus tard je montais dans la première voiture qui passait et qui a très gentiment fait un petit détour pour me déposer au pied de la coupée.

Nous vivons une époque formidable où plus personne n'a la moindre liberté de manœuvre, plus personne n'a la possibilité de prendre la main sur le système, de déroger au règlement, de prendre la moindre initiative.

Marc Jolivet a été bien inspiré de nous traiter de "gnous"... C'est hélas ce que le monde est devenu.

J'ai lu récemment que l'avenir dans les industries serait de limiter le personnel à deux individus :

Un homme et un chien.

"Un homme pour nourrir le chien et un chien pour empêcher l'homme de toucher aux machines."

Remonté à bord, après avoir encore signé les feuilles de contrôle en haut de la coupée, je retourne dans ma cabine pour me vêtir d'une tenue plus confortable pour être à bord : un jogging et des baskets.

Je rencontre les trois passagers qui ont embarqués pendant que j'étais en ville. Trois hommes, sensiblement de mon âge, Thierry, François et Noël.

Thierry est expert en patrimoine et accessoirement expert près la Cour d'Appel d'Amiens.

François a monté et dirige une société de louage de bateaux pour des croisières sur les rivières et canaux.

Noël lui est à la retraite, ancien de chez Dassault, nous avons quelques connaissances en commun.

Thierry et François sont des copains d'université, Noël est le beau-père de la fille de François et c'est ensemble qu'ils font cette expérience de voyage sur un cargo jusqu'en Martinique d'où, après quelques jours à Fort-de-France, ils rentreront en Europe par avion.

Ces trois messieurs étant des plus agréables, nous restons dans le salon passagers et passons le reste de notre après-midi à faire connaissance et discuter de choses et d'autres.

Après le diner, appareillage pour Montoir de Bretagne.

La sortie du port se fait sans encombre. Les diverses bouées et balises qui jalonnent les limites des cheminements dans toute la zone portuaire, sont un festival d'éclats rouges, verts et blancs.

Le débarquement du pilote se fait cette fois par la pilotine. L'ordre est donné : "en avant toute". Une légère trépidation de toute la structure se fait ressentir et les quarante-deux mille tonnes du bateau se remettent à accélérer pour atteindre les seize nœuds et demi puis, par une lente montée en régime atteindre, dans deux ou trois heures, la vitesse de croisière dite de "route libre".

Après être passé au large de Cherbourg et le changement de cap qui s'en suivit pour se diriger vers la pointe de Bretagne, le bateau s'est mis à rouler doucement.

La stabilité du navire est un vaste sujet pas facile à comprendre puisque le centre de gravité du bateau se trouve toujours au dessus du centre de poussée (d'Archimède). Il est donc soumis à deux forces égales et opposées, ce qui pour toute personne normalement constituée est un équilibre instable.

Théoriquement, il devrait en être de même pour le bateau mais, en réalité, lorsqu'il s'incline le volume de la partie immergée du bateau, dénommée "œuvre vive" se déforme et le centre de poussée se déplace sur une courbe dite "courbe métacentrique", lequel vient créer un couple mécanique qui redresse le bateau jusqu'à revenir à la position initiale.

La manière dont le bateau va se redresser, dépend exclusivement du principal paramètre de cette courbe métacentrique qui est, grosso modo, la distance verticale entre le centre de gravité et le centre de poussée. Le fameux " $\rho - a$ ", casse-tête des élèves à qui le second capitaine en confiait le calcul.

Plus cette valeur sera faible plus le roulis sera ample mais doux et, à l'inverse, plus il sera fort plus le roulis sera rapide mais sec.

En pratique, il suffit de trouver la bonne position dans le lit pour se caler et il ne reste plus qu'à se laisser bercer...

A terre, l'homme a inventé les berceaux pour endormir les bébés et les balancelles pour les grands... Ici c'est naturel.

Samedi 12 octobre

Au lever du jour, nous sommes au large des Abers et nous approchons lentement du rail de Ouessant. A sa sortie sur la mer d'Iroise c'est le grand large, à deux pas de l'Atlantique nord.

Nous prenons une route plein sud pour passer au large de la bouée d'AR MEN puis, plus loin, virons au sud-est.

On aperçoit au loin la baie d'Audierne. Plus loin, marquant le bout de cette baie, la pointe de la Torche. Après avoir contourné le phare d'Eckmühl à la pointe de Pen March' : Le Guilvinec et les îles des Glénans au large de la baie de Concarneau.

En poursuivant sur la côte, l'embouchure de l'Aven et de la Bélon et puis Groix, Belle-Ile-en-Mer et finalement l'approche de l'embouchure de la Loire.

Prise du pilote, passage sous le pont de Saint-Nazaire. Nous prenons deux remorqueurs pour assurer l'évitage et la mise à quai, qui se termine vers vingt et une heures.

Toute la nuit le déchargement des "boîtes" dont celle qui sont juste devant le château. Quel vacarme ! Impossible de s'endormir avant quatre ou cinq heures du matin.

Dimanche 13 octobre

La nuit a été courte, réveil à sept heures pour le petit déjeuner. Les horaires de repas sont très stricts et si la nourriture ne trahit nullement la réputation des cuisiniers de marine le temps pour en profiter est limité à une heure et le maître d'hôtel fait le service sans perdre une seconde.

A peine a-t-on fini notre assiette qu'elle disparaît comme par enchantement et est remplacée par la suivante.

Gros mouvement de personnel ce matin : il y a le changement du Commandant et de toute la partie de l'équipage, constituée de roumains et remplacée par des philippins.

Les deux derniers passagers ont également embarqué.

Un couple de deux messieurs, sujets de sa Gracieuse Majesté, retraités, accompagnés de leurs deux adorables toutous, des "cockers-setters".

Après avoir vécu deux ans près d'Angoulême, ils ont décidés de partir s'installer dans le sud de la Martinique où ils ont acheté un terrain et font construire une maison.

L'un d'eux, Trevor, avait un élevage d'alpagas ainsi qu'une usine de traitement de la laine de ces braves bêtes, depuis la tonte jusqu'à la mise en pelote et le tissage.

L'autre, Dick, était steward sur les avions de la British Airways.

Le bateau étant déjà orienté vers l'aval de la Loire, il suffisait pour partir de s'écarter du quai.

Ce qui fut fait en douceur avec les seuls moyens du bateau qui sont des propulseurs avant et arrière.

Il fait un temps splendide pour un début, presque mi-octobre. Un très léger vent d'Est, une mer qui pourrait presque être qualifiée d'huile.

A la sortie de la Loire nous poursuivons jusqu'au point du chenal où nous débarquerons le pilote.

Deux jet-ski nous rattrapent et restent à coté de nous quelques instants avant de reprendre leur course vers la pointe de Saint-Nazaire.

Il s'est déjà écoulé une heure et demie depuis que nous avons largué les amarres, lorsque nous arrivons à proximité du bateau-pilote.

Nous débarquons le nôtre et le Commandant ordonne alors "en avant toute" puis la lente montée en régime pour atteindre notre vitesse de croisière fixée à dix-huit nœud cinq, judicieusement calculée pour une arrivée programmée à Pointe-à-Pitre aux aurores de lundi en huit.

Rapidement nous voyons les derniers bâtiments et autres constructions s'enfoncer dans l'horizon puis disparaître. Il n'y a plus que la mer tout autour de nous et si nous ne croisons un petit méthanier qui remonte vers Saint Nazaire, nous serions seuls.

Nous avons mis le cap vers les Açores ; il est prévu de passer légèrement au sud de Sao Miguel pour minimiser les effets d'une zone dépressionnaire située au nord des Açores.

Hé oui ! A cette époque de l'année, le célèbre "anticyclone des Açores" n'est plus là et les dépressions s'en donnent à cœur joie.

Il fait un temps superbe. Nos deux compagnons britanniques sont partis promener leurs chiens. De notre côté, avec mes trois camarades de voyage nous descendons au niveau du pont principal, le seul qui relie la poupe à la proue et qui nous permet de faire le tour du bateau et nous allons jusqu'au gaillard avant.

Les guindeaux, les chaînes d'ancres, les aussières, tout est enroulé, à poste, saisi (fixé à l'aide de chaînes tendues par des ridoirs) gros temps, prêt pour affronter l'Atlantique nord.

En repartant vers l'arrière par l'autre bord, nous voyons une demi-douzaine de marsouins qui jouent dans les vagues.

Sur la plage arrière toutes les aussières sont enroulées et saisines pour la traversée.

Derrière le bateau une longue trainée qui marque son passage et qui disparaît petit à petit.

Ce sillage a quelque chose d'hypnotique et me fait penser à une matérialisation du temps qui fuit et du passé qui s'enfuit, s'amenuise et disparaît tels les souvenirs qui s'estompent.

Sillage que pourtant, lorsque j'étais dans l'Aéro, j'ai parfois chéri et béni. En plein océan revenant à bord sans visibilité, le bateau perdu dans une nappe de brouillard, passer à la verticale de celui-ci à contre-sens puis descendre au travers de la masse nuageuse avec pour seule indication de hauteur celle de la radiosonde, jusqu'à avoir un contact visuel de la mer.

Faire un demi-tour au ras de l'eau pour ne pas risquer de perdre mes références visuelles et remonter le sillage en estimant ma distance du bateau grâce à l'aspect des trainées blanches laissées par l'écume dans l'eau, de plus en plus marquées en se rapprochant du bâtiment.

A petite vitesse, mon mécanicien de bord et moi les yeux écarquillés, scrutant le bout d'horizon le plus loin possible, jusqu'à voir avec soulagement apparaître, au-dessus du bouillonnement d'écume, la silhouette grise du bateau qui se détache de la grisaille environnante.

La mer est toujours calme et seule une faible houle résiduelle entraîne le bâtiment dans un imperceptible mouvement de roulis et de tangage, juste de quoi nous rappeler que nous ne sommes plus sur la terre ferme.

Lundi 14 octobre

Tôt ce matin nous passons au large de la Corogne. Nous faisons route au sud-ouest pour rejoindre les Açores, ce qui va nous faire couper en biais la route des bâtiments qui remontent vers ou descendent de l'Europe du nord.

Nous croisons la route de trois navires, l'un descendant et les deux autres remontants, sans avoir besoin de manœuvrer pour éviter une collision.

Le Soleil se lève sur notre arrière bâbord, mettant quelques traces rougeâtres entre les nuages sur un ciel gris ; il fait toujours beau, très beau pour la saison, trop beau pour que cela dure...

Les prévisions nous annoncent de la pluie pour l'après-midi avec un fraîchissement du vent. Nous nous rapprochons de la zone dépressionnaire prévue et d'ici la nuit prochaine nous devrions nous faire un peu secouer.

Cela devrait durer entre vingt-quatre et trente-six heures, jusqu'à ce que nous retrouvions un temps plus clément.

Vers seize heures, le ciel s'assombrit quelque peu, les effets du vent sur l'eau se font voir, le sommet des petites vaguelettes qui recouvrent les vagues est soufflé, formant une micro-déferlante qui laisse derrière elle une petite traînée d'écume blanche.

Ca et là, c'est le haut tout entier d'une petite vague qui subit le même sort et montre une grande marque d'écume : les "moutons" qui matérialisent la limite des forces trois à quatre sur l'échelle de Beaufort.

Nous venons de passer le douzième méridien à l'ouest de celui de Greenwich.

Ce douzième méridien est généralement attendu et très apprécié des équipages de la Marine Nationale qui partent en mission en Atlantique.

Le globe terrestre est divisé en plusieurs zones, délimitées par des méridiens et des parallèles, dont

chacune détermine des majorations de solde appelées les "MAJ", numérotées de un à quatre. Une autre forme de prime est les "PCH", (pertes aux changes) également numérotées de un à quatre en fonction des points de départ et d'arrivée, c'est-à-dire de port français à port français, de port français à port étranger ou vice-versa et de port étranger à port étranger.

Il est bien évident que, d'un point de vue purement financier, l'idéal est d'être dans une zone éloignée et entre deux escales dans des ports étrangers.

C'est pour cette raison que beaucoup de bâtiments de la Marine Nationale faisaient des escales et suivaient des routes qui n'étaient pas vraiment les chemins les plus courts, tel que de Brest descendre à Lisbonne et de là partir plein ouest jusqu'au douzième méridien avant de remonter vers les bancs de Terre Neuve.

La pluie s'est mise de la partie et en fin de journée, les mouvements de tangage se font plus marquants.

Gros problème à bord ! Nous sommes victimes d'un sabotage !!! (Je plaisante)

Nous pensions que c'était pour des raisons économiques que les Roumains avaient été débarqués pour être remplacés par des Philippins. C'est en partie exact, mais la réelle et principale raison était que ces messieurs étaient des superchampions de la fauche dans les containers avec toute une organisation mafieuse qui leur permettait de remettre des scellés sur les fermetures.

Toujours est-il que des incidents sur une pompe de transfert ont mis à jour la présence d'un petit bouchon d'étoupe. Une investigation un peu plus poussée montre

qu'il n'y a pas un mais plusieurs bouchons d'étoupe dans les canalisations.

Ceci ne peut être dû qu'à de la malveillance et le staff du bateau soupçonne fortement les Roumains d'avoir fait un sabotage pour se venger de leur éviction.

Une surconsommation d'eau a également été remarquée.

Y-aurait-il un autre sabotage qui consisterait à créer une fuite sur le réseau de distribution d'eau douce ?

Dieu sait que dans une salle des machines d'un bateau il y a des centaines d'endroits où il serait très simple de desserrer un joint pour provoquer une fuite ; deux ou trois petites fuites peuvent rapidement amener à des pertes d'eau de plusieurs tonnes par jour. Les réserves et les capacités de production n'étant pas illimitées, je vous laisse imaginer les divers scénarii qui s'en suivraient.

Pour l'heure, les mécaniciens font des recherches et des essais pour pousser les bouchons d'étoupes dans les canalisations en espérant pouvoir les intercepter avant qu'ils ne viennent colmater un filtre ou bloquer une pompe.

Le ou les bouchon(s) d'étoupe ne semblent pas très coopératifs et les mécaniciens passent leur temps à pomper dans un sens puis dans l'autre ; en un mot, pour le moment ils se sont transformés en marins-Shadocks.

Il n'est que vingt heures, le vent fraîchit et le bateau tangue un peu plus, le vent et la houle sont à peu près dans la même direction et nous les affrontons presque de face, ce qui fait que nous avons un peu de tangage et

pratiquement pas de roulis. Il fait encore "beau" ce n'est que vers minuit que nous entrerons dans le vif du sujet...

Et moi j'ai l'impression de revivre.

Cette nuit nous changerons d'heure.

Il nous faut retarder nos montres d'une heure et ce tous les jours jusqu'à dimanche pour que nous soyons calés sur celle des Antilles, lors de notre arrivée lundi matin.

Mardi 15 octobre

Réveillé une ou deux fois durant la nuit par le choc et les vibrations du bateau qui tousse légèrement sur les vagues. Il est une heure, je me retourne dans ma couchette et me rendors en appréciant ce bercement, envahi d'un bien-être que j'avais oublié.

A mon réveil, mon regard se porte sur l'écran de mon GPS, nous venons de passer le quarantième parallèle nord (à peu près à la hauteur de Porto) et le dix-huitième méridien ouest : encore trois cent quatre-vingts nautiques pour les Açores.

Le commandant ayant fait réduire la vitesse à seize nœuds pour ne pas fatiguer le navire dans la houle de face, ce n'est donc que dans la nuit prochaine que nous passerons près de Sao Miguel.

J'ai passé presque toute la matinée à la passerelle, les yeux perdus sur l'horizon pour ressentir les mouvements ou regarder le mâtereau avant monter et descendre sur l'horizon. Ce lent mouvement de tangage qui, d'une immobilité relative, va crescendo sur les trois ou quatre

vagues suivantes puis se réduit pour revenir dans une phase de calme et le cycle reprend encore et encore.

Souvent, au maximum des amplitudes l'avant peut sortir de l'eau et retomber avec un coup sec qui se ressent dans tout le bateau.

Parfois, lorsqu'il tosse assez fort, cela provoque une grande gerbe d'eau qui peut atteindre la passerelle. Sa dénomination dans le jargon des marins est "une baleine" car cela ressemble à ce que celles-ci produisent en sortant de l'eau et retomber à plat pour jouer ou exprimer on ne sait quelle liesse.

Les deux toutous de nos amis britanniques ne sont pas à proprement parler malades mais ils ont une petite mine et ne sont pas très fiers ; couchés aux pieds de leurs maîtres dans le salon pendant que nous prenons le café, l'un d'eux, le museau aplati sur le sol entre ses pattes me regarde du coin de l'œil avec un semblant d'interrogation du genre : "*Ca va toi ?*"

J'ai une pensée pour mon chat, s'il était là, comment réagirait-il en sentant le sol bouger sous ses pattes ? Je le vois, les pattes légèrement écartées et me fixant avec un regard où se mélange crainte et interrogation.

En début d'après-midi, nous traversons un front froid sous un grain très violent.

Le vent passe du "suroit" au "noroit" et la température de l'air chute brusquement de quatre degrés.

Plus tard dans l'après midi le vent s'est un peu calmé, les "moutons" ont presque tous disparus de la surface.

La houle est toujours là et nous continuons de tanguer, moins violemment certes mais toujours assez pour voir les gens légèrement tituber dans les coursives et avoir l'impression d'être un peu ivre, avec quelques difficultés pour avancer tout droit...

Dans l'après midi, je remonte à la passerelle. Un navire faisant la même route que nous se trouve à quelques nautiques devant nous mais à une vitesse bien moindre.

Nous le rattrapons petit à petit. Il est totalement lège, ceci explique peut-être sa faible vitesse.

Entre lui et nous, mon œil est attiré par quelque chose qui bouge à la surface de l'eau.

Je prends une paire de jumelles pour regarder. C'est une tortue qui vient de faire surface pour respirer. A bonne distance elle ne semble pas être perturbée par la présence de ces deux bateaux. Après avoir pris toutes les informations dont elle a besoin, position du Soleil, température de l'air, état de la mer, ou toute autre dont elle a le secret, jette un dernier regard à la surface puis replonge dans le monde sous-marin et reprend sa course.

Quel plaisir d'être sur une passerelle. Même si toute la navigation est remplacée par des systèmes électroniques où il n'y a plus aucun besoin de savoir manier un sextant ni de calculer une route de chasse, repérer des alignements sur une côte ni tracer une position sur une carte par arc capable.

Une simple lecture de la latitude et de la longitude sur l'un des deux GPS et les reporter sur une carte ou de jouer avec la trackball pour amener le curseur sur l'écho radar d'un bateau pour instantanément avoir sa route, sa

vitesse et la distance minimum à laquelle les routes vont se croiser semblent être les deux plus grandes occupations de l'officier de quart...

J'ai réglé mon réveil à une heure et demie afin de monter à la passerelle pour le passage près de Sao Miguel. Je ne sais pas réellement pourquoi.

Peut être simplement pour voir quelque chose ou peut-être parce que Sao Miguel est une île où j'ai souvent fait escale avec le Poincaré et le "Groupe EM" ; une myriade de souvenirs me reviennent en mémoire que ce soit pour un treuillage en dehors de toutes les normes de sécurité réglementaires mais aussi pour une évacuation sanitaire, le survol du lac de Sept Cités dont l'eau est verte sur une moitié et bleue sur l'autre.

Ponta Delgada, principale ville située au sud ouest de cette île était l'escale principale du Poincaré et des deux escorteurs rapides qui l'accompagnaient, le Breton et le Savoyard, chaque fois que nous nous rendions sur les champs de balises pour les tirs de missiles balistiques.

Lors de l'une de ces missions, l'escale de Ponta Delgada était remplacée par un simple mouillage, les places à quai étant occupées par des paquebots.

Pour des raisons purement pratiques, lorsqu'un bateau vient au mouillage sur une côte dont les fonds remontent très rapidement, ce qui est le cas à l'approche des îles d'origine volcaniques, il avance à petite vitesse après avoir descendu l'ancre de trente ou soixante mètres.

Lorsque l'ancre accroche le fond, en principe, cela arrête le bateau ; cette procédure porte le nom de "faire penaud", ce qui est important pour la suite.

Donc pour cette escale au mouillage, le Poincaré escorté d'un côté par le Breton et de l'autre par le Savoyard, devirent tous deux "maillons" (unité de mesure des longueurs de chaîne d'ancre mesurant trente mètres) et avancent, parfaitement alignés, vers la côte.

Le frein du guindeau (treuil avec de grosses poulies en forme qui sert à remonter les lignes de mouillage) sur le Savoyard ne devait pas être suffisamment serré et, lorsque l'ancre a croché sur le fond, la ligne de mouillage s'est mise à filer ; les trois cent mètres de chaîne, après rupture de "l'étalingure" (dernière maille de la chaîne fixée au bateau), sont parties au fond.

Incident qui arrive parfois et cette anecdote ne me revient en mémoire que par les échanges de messages entre le Savoyard et l'Etat Major du "Groupe EM" qui était embarqué à bord du Poincaré :

Message du Savoyard à l'Etat Major :

"Notre bosco est tout penaud de sa mésaventure".

Réponse de l'Etat Major :

"Bizarre, car vu d'ici il nous paraissait déchaîné".

Mon camarade de voyage François et moi sommes restés un long moment à la passerelle. Nous regardons défiler au loin la côte de Sao Miguel.

Il avait pris son téléphone portable pour le cas où il aurait eu du réseau et envoyer quelques messages à ses proches mais pas de réseau.

Le Commandant est également venu faire un tour à la passerelle et est resté un moment à discuter avec nous sur

l'aileron de passerelle sous un joli clair de lune malgré les nuages qui masquaient une grande partie du ciel.

Par-ci par-là, les étoiles les plus brillantes montrent timidement le bout de leur nez.

Quelques petits bateaux de pêcheurs sont visibles près de la côte et nous croisons deux petits cargos qui, d'après les routes suivies, semblaient retourner l'un sur Porto et l'autre sur Lisbonne.

Ce sont, très vraisemblablement, des bateaux qui font des rotations régulières pour ravitailler les îles.

Mercredi 16 octobre

Ce matin il fait beau, il ne reste que quelques rares altocumulus. Le vent est complètement tombé mais une houle, longue et bien formée continue de nous bercer.

Depuis le passage des Açores, nous attaquons la grande traversée, quelques deux mille trois cent nautiques en plein océan, poussés par les Alizés, sans la moindre terre.

Cruel dilemme de choix des routes à suivre entre la "loxodromie" - navigation à cap constant et celle sur un arc de grand cercle - "orthodromie", ce qui est, sur une sphère, l'équivalent d'une ligne droite sur un plan donc le chemin le plus court.

En l'occurrence la différence n'est que de huit nautiques mais cela représente près d'une demi-heure de route.

Petite économie de carburant mais de nos jours une économie est toujours la bienvenue, aussi petite soit-elle.

Par ailleurs, et c'est peut-être aussi un argument de poids, l'orthodromie va retarder de manière non négligeable le moment où la composante transversale de la houle prévaudra sur sa composante axiale, ce qui transformera notre tangage actuel en roulis et, inévitablement, sera certainement moins confortable...

A midi, nous sommes invités à prendre l'apéritif chez le Commandant !

Exceptionnellement tous les officiers sont en chemisette blanche et portent leurs galons sur des épaulettes. Certes, plus bas c'est jeans et baskets mais peu importe, c'est une manière de nous faire honneur et nous apprécions ce geste.

Plusieurs plateaux sont préparés avec des canapés divers et variés et le Maître d'Hôtel, derrière son bar, prépare des "ti-punchs", un peu corsés mais fort bons.

Comme nous ne risquons pas d'avoir à reprendre le volant après le déjeuner, il n'y a aucune raison de se priver et pas question de refuser la deuxième tournée.

Le Chef mécanicien nous propose de descendre dans l'après-midi pour une visite des machines. Rendez-vous est donc pris pour quinze heures.

Comme à la passerelle, l'évolution des systèmes informatiques permet de regrouper toutes les commandes et toutes les informations dans un PC Machines à peu près isolé du bruit et climatisé.

Le principal changement est dans le traitement des déchets et l'épuration des rejets à la mer. Un demi-siècle plus tard, mon point de vue n'a pas changé : la machine

c'est intéressant, passionnant même pourrais-je dire, mais il est hors de question pour moi d'y passer huit à dix, voire douze heures par jour dans le bruit et la chaleur.

Même si les commandes et les principaux cadrans sont regroupés dans le PC, il y a toujours quelque chose à faire ou à réparer dans la machine, ce qui se traduit par vivre trempé de sueur avec des boules Quies...

Certains officiers polyvalents (pouvant indifféremment être embarqués comme officier de navigation ou officier mécanicien) ont tous une préférence pour l'un ou l'autre, pont ou machine. Il n'y a donc pas eu de réels changements.

Il y a toujours ceux qui font partie de la race des "Seigneurs" et ceux qui font partie de celle des "Bouchons gras"... Je plaisante, bien sûr.

Quoique... Sur tous les bateaux les cabines des officiers pont sont sur tribord et celles des officiers mécaniciens sur bâbord dont l'étymologie est le "bas bord".

Après le dîner, mes cinq compagnons de voyage et moi-même nous retrouvons dans le salon passagers pour prendre une tisane ; rien d'extraordinaire à cela puisque tous les soirs c'est à peu près la même chose.

Trevor (l'ex éleveur d'alpaga) est très cultivé et c'est toujours agréable de parler avec lui.

Son français est encore très approximatif mais dans l'ensemble il s'exprime correctement ; il arrive cependant parfois qu'il bute sur un mot et une expression et, dans la mesure de mes possibilités, je fais la

traduction, le temps qu'il puisse enregistrer un mot ou une expression et reprendre le cours de son histoire.

Ce soir, il nous a fait tout un laïus sur la Couronne britannique depuis le XVIII^{ème} siècle, l'origine du nom de WINDSOR, les tentatives du Prince Philippe d'y faire rajouter son propre nom, les histoires du Prince Charles avec Camilla et Diana. La réalité sur l'existence de Lady Di après son divorce, la réaction d'Elisabeth II, ses amours réelles avec un chirurgien pakistanais et ses faux amours avec Doddy pour exciter la jalousie de son chirurgien de cœur, sa tragique fin un certain 31 août dans le tunnel sous la place de l'Alma.

Accident qui aurait été fomenté par le MI 6 (Services Secrets britanniques) et une intervention ou connivence plus que certaine du Prince Philippe...

Il était près de minuit lorsque nous nous couchons mais heureusement les changements d'heure quotidiens nous octroient une heure de plus...

Et puis qu'est-ce qui pourrait nous empêcher de prolonger une soirée, surtout si elle est agréable ?

Jeudi 17 octobre

Cela fait déjà plus d'une semaine que je suis à bord et si les trois premiers jours j'étais sur le point de, moi aussi, parodier les bons mots de Monsieur de Bergerac et m'écrier : "*Que diable suis-je venu faire en cette galère*", tout cela a disparu comme par enchantement dès que nous avons atteint le grand large.

Quel plaisir d'être sur un aileron de passerelle, respirer à plein poumon cet air qu'on ne peut trouver qu'au milieu des océans, voir cet horizon partout, tout autour de nous, regarder la houle qui poursuit imperturbablement son voyage et qui, au passage, nous bouscule légèrement pour nous rappeler inlassablement qu'elle est chez elle et nous faire passer le message, poliment, en nous berçant, que l'océan ne fait que tolérer notre présence.

La température de l'eau de mer est à 25° et celle de l'air à 23,5°... Les premiers poissons volants font leur apparition.

Un petit tour tout à l'avant du bateau pour les regarder s'enfuir devant nous.

Un pétrel, posé sur l'eau à une vingtaine ou une trentaine de mètres devant nous décide de reprendre son vol en voyant s'approcher notre étrave et pour le plus grand plaisir de Thierry qui est un ornithologue amateur mais très éclairé.

Dans l'après midi, je suis à la passerelle lorsqu'un exercice incendie pour l'équipage a été déclenché.

Toutes les communications se passent par talkie-walkie ce qui fait qu'il n'est pas trop compliqué de suivre le déroulement de l'exercice.

Feu au local barre, rien que de très classique avec, bien sûr, la proximité des réserves d'oxygène et acétylène.

Vendredi 18 octobre

Je me suis réveillé au milieu de la nuit et, après m'être retourné cinq ou six fois dans mon lit sans replonger dans les bras de Morphée, je me suis levé et je suis monté à la passerelle.

Quelques secondes pour m'habituer à la pénombre, un discret mais courtois "good morning" à l'officier de quart et aux deux marins de service à la passerelle.

Je sors sur l'aileron tribord et vais m'accouder dans l'angle extérieur.

La lune, presque pleine, très basse sur l'horizon perd un peu de son éclat et semble me faire un clin d'œil en guise d'au revoir avant de plonger derrière l'horizon, laissant derrière elle la place aux étoiles qui sortent de leur cachette.

Quel bonheur d'être là ! Pardon si je me répète. Si ce n'était le bruit du vent qui frappe mes oreilles et le doux ronronnement de la machine ce serait le silence parfait...

Toujours bercé par une petite houle je regarde les étoiles et c'est sans difficulté que j'en reconnais plusieurs. Il est vrai qu'à l'époque où je naviguais, il n'y avait que les étoiles et le Soleil ; avec un chrono, les éphémérides nautiques et une table de logarithmes pour calculer notre position. Toute la précision de la navigation dépendait de notre art de manier le sextant et l'acuité de notre œil pour estimer la coïncidence entre la visée directe de l'horizon et l'image réfléchi de l'astre. Plus particulièrement l'estimation, ou plus exactement notre vision personnelle du contact du bord inférieur du Soleil (ou de l'astre observé) avec l'horizon.

Il y a ce que l'on nous apprend à l'école et ce que l'on nous apprend dans la pratique. Un matin, alors que nous étions au mouillage dans le Golfe de Gabès, un de mes premiers pachas m'a demandé, de faire des droites de hauteur toutes les demi-heures, ce que j'ai fait sans savoir très exactement pourquoi il m'avait fait cette demande.

Le principe de base de l'observation astronomique est de mesurer la hauteur "vraie" d'un astre et de la comparer à la hauteur qu'il devrait avoir si nous étions à notre position "estimée". Etant au mouillage, j'avais une position exacte du bateau et, en conséquence, ma position "vraie" était la même que celle "estimée". Il aurait donc été parfaitement normal que la hauteur mesurée soit identique à celle calculée. Que nenni !

Toutes mes droites de hauteurs successives nous positionnaient sur un arc de cercle à un nautique (près de deux kilomètres) de notre position réelle.

En fin de matinée, le pacha étant revenu à la passerelle m'a demandé, non pas le résultat de mes observations, mais ce que j'en pensais. Devant mon incompréhension de cette erreur, il a orienté mon raisonnement pour m'amener à comprendre que cette erreur ne pouvait venir que de moi.

Mes calculs étant exacts, cette erreur était mon "erreur personnelle" de visualisation de la tangence de l'astre sur l'horizon, c'est à dire que lorsque je voyais le bord du soleil effleurer l'horizon, en réalité je lui avais déjà mis les pieds dans l'eau.

Un nautique est égal à une minute d'arc, affublée du signe "moins" puisque j'exagérais sa hauteur. Par la suite,

dans toutes mes observations, j'ai toujours ajouté cette correction personnelle de moins une minute à toutes les corrections qu'il fallait apporter de dépression apparente de l'horizon, hauteur de l'œil au dessus de l'eau, réfraction astronomique, demi-diamètre apparent, etc.

La connaissance des étoiles était donc une obligation vitale.

Ce spectacle, réconfort de l'officier de quart lors des longues heures de quart de nuit, n'est pas un simple spectacle de beauté, c'est bien plus qu'un décor purement féérique.

Outre cet extraordinaire privilège de pouvoir contempler à loisir ces deux espaces infinis que sont la mer et le ciel, c'est son instrument de travail et, avant l'apparition des GPS et autres gadgets du genre, le seul moyen de naviguer et de se positionner en mer dès lors que les côtes et les repères terrestres, phares et autres amers, ont disparu derrière l'horizon.

Certes il y avait plusieurs méthodes pour les retrouver, le plus simple étant le "star finder" (littéralement le trouveur d'étoiles) : grand disque blanc avec une représentation des étoiles vue du pôle nord sur une face et du pôle sud sur l'autre et une demi-douzaine de disques transparents, repérés en fonction de la latitude, avec des abaques concentriques donnant une hauteur de l'étoile au dessus de l'horizon et des rayons donnant l'azimut. Il suffisait de positionner les deux disques l'un sur l'autre et de les faire tourner jusqu'à ce que l'index de référence du disque transparent vienne coïncider avec la valeur de l'angle horaire qui dépendait de l'heure et de la longitude pour avoir une représentation approximative

de la sphère céleste, savoir ainsi où porter le regard pour trouver telle ou telle étoile.

Il y a aussi la connaissance des constellations et les listes d'alignements qui permettent, à partir de l'une d'elles, de trouver des étoiles. Sur les myriades d'étoiles que l'on peut voir, il n'y en a qu'une soixantaine qui soit utile pour la navigation ; ce sont les plus brillantes donc les plus faciles à voir, les premières qui apparaissent ou les dernières qui disparaissent car il est besoin de les voir, mais il faut également que l'horizon soit visible et toutes les observations astronomiques ne peuvent se faire qu'à l'aube ou au crépuscule.

De nuit, il n'y a rien d'autre à faire que les admirer, rêver en faisant appel à nos souvenirs de la mythologie et de ses histoires fabuleuses ; de tous ces héros aux noms légendaires que les peuples anciens ont repris pour dénommer les étoiles et les constellations.

Bien des écrivains ont souvent parlé du spectacle mouvant de l'océan, qu'il soit d'un calme plat ou furieux et déchainé, mais rares sont ceux qui ont relaté la splendeur, pourtant inégalée, d'un beau ciel étoilé au-dessus d'un océan à l'horizon sans fin.

La Capitaine de Vaisseau Pierre SIZAIRE qui a écrit plusieurs livres de cours sur la navigation astronomique qui étaient, et je pense sont toujours utilisés de nos jours tant à l'Ecole Navale qu'à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, a également écrit, sous une forme plus poétique, tous les alignements. Pour le plaisir de le lire ou le relire, en voici un exemple :

*Pour découvrir Orion, point n'est besoin
d'alignement, quiconque le vit une fois*

*s'en souviendra toujours,
car, parmi les constellations,
celle du bel Orion est la plus harmonieuse.
Au cours des longues nuits d'hiver,
figurant au milieu d'un très long défilé d'étoiles
alignées en superbe ordonnance,
elle est le compagnon de l'officier de quart.
Pour l'observateur de notre ciel de France,
montent d'abord à l'horizon, en avant-garde, les
Pléiades, les sept filles d'Atlas et de Pléione,
qui se tuèrent de désespoir
et dont la plus brillante est la brune Alcyone.
Bientôt, elles sont suivies d'Aldébaran,
l'œil rouge du Taureau, qu'on reconnaît
à l'A que forment les Hyades.
Alors paraît Orion, merveille des merveilles,
symbole du géant béotien que Diane estimait
le plus puissant chasseur.
Armé d'une massue d'airain,
recouvert d'une armure d'or,
il portait à son côté un glaive étincelant.
Dans les archipels de Grèce, au cours des plus fortes
tempêtes, les marins le voyaient s'avancer
d'île en île, méprisant la fureur des flots.
Dans son image céleste, les trois Rois Mages alignés
forment son Baudrier, tandis que Rigel avec
Aljunina, Bételgeuse avec Bellatrix, lui font
un cadre étincelant et qu'au milieu de son Epée,
la célèbre Nébuleuse se distingue
avec les plus faibles jumelles.
Enfin, comme apothéose, sur la ligne idéale qui,
par Aldébaran, joint les Pléiades aux Mages,
apparaît Sirius, la plus éclatante des étoiles du ciel.*

En pratique, il fallait se souvenir qu'à partir d'Orion, il est vrai si facile à reconnaître, d'un côté se trouvait Aldébaran et à l'opposé Sirius, la plus brillante de toutes les étoiles. Puis, en prenant pour centre le baudrier d'Orion et en traçant un grand arc de cercle à partir de Sirius, on rencontre Procyon, Pollux, Castor, La Chèvre et ses chevreaux puis, en s'évadant sur la tangente de cet arc, Cassiopée... Ou, prolongeant le timon du chariot de la Grande Ourse : Arcturus et Spica, qui porte aussi le nom de L'Epi de la Vierge.

De là, sur la gauche, Antares, superbe étoile de la tête du Scorpion et sur la droite Régulus, au cœur même de la poitrine du Lion.

Il y avait également les moyens mnémotechniques tel que :

"**M**adame **V**enez **S**ans **J**upe" pour se souvenir des quatre planètes visibles à l'œil nu qui sont **M**ars, **V**énus, **S**aturne et **J**upiter, dont l'absence de scintillement les distinguent des étoiles. Aussi Rigel et Bételgeuse, les deux étoiles qui forment le grand losange d'Orion et dont on ne sait jamais laquelle est laquelle, inverser les initiales R et B :

Rigel est Bleue, Bételgeuse est Rouge ou encore le "A" inachevé d'Aldébaran, etc.

Quel bonheur, quel plaisir d'être là, tout seul sur cet aileron de passerelle, le nez dans les étoiles, laisser son regard se perdre dans les éthers de l'espace, laisser son esprit se perdre dans des pensées insensées, laisser son cœur exalter et son âme exulter...

Prendre conscience de l'infiniment petit, que nous sommes telle la goutte d'eau perdue au milieu d'un

océan, d'une petite planète, d'une petite étoile errant dans le bout d'une galaxie. Elle-même noyée parmi des centaines de millions d'autres qui forment l'univers. Peut-être lui aussi relégué dans un coin d'un amas d'univers dont certains pourraient être qualifiés de parallèles... Avec tout ce que l'on peut imaginer.

Ressentir cette étrange impression d'être là, invulnérable, régner en Maître du monde. Etre à la fois l'infiniment petit et l'infiniment grand qui se rejoignent, être en même temps l'alpha et l'oméga. Jouir de ces instants où il serait merveilleux d'écouter l'Ave Maria de Caccini, l'andante du concerto vingt et un de Mozart ou l'adagietto de la sixième symphonie de Malher...

Désolé de me répéter mais je ne le dirai jamais assez :

" Quel plaisir ! Quel délice !! Quelle félicité !!! "

J'ai encore dans ma tête le souvenir de ces quarts de nuit sur un pétrolier, descendant la Mer Rouge où le vent est presque toujours du Nord, ne laisse qu'une infime et légère brise sur la passerelle.

Celle-ci en haut du château milieu, très loin des machines et de ses trépidations, là où le seul bruit est celui de l'eau qui glisse le long de la carène dans un chuintement presque harmonieux.

Quelques uns de ces moments très privilégiés sont encore dans mon esprit, gravés de manière indélébile comme étant peut-être les plus beaux moments de mon existence.

Tous les rêves ont une fin et les premières lueurs, prémices de l'aube, nous arrivent, sournoisement par derrière, comme des estafettes annonçant l'arrivée

prochaine du Soleil et qui signalent aux étoiles qu'il est temps pour elles de laisser la place à l'astre du jour...

Un petit tour dans la chambre des cartes, il est presque sept heures, le GPS m'indique que nous ne sommes plus qu'à onze cent soixante-quinze nautiques de Pointe-à-Pitre. Bond surprenant de la lenteur ! Il est vrai qu'avec les changements d'heure quotidiens, les journées en comptent vingt cinq et à une vitesse de dix-neuf nœuds, cela représente quatre cent soixante-quinze nautiques par jour, près de huit cent quatre-vingts kilomètres.

Alors oui, même en allant doucement nous parcourons de grandes distances et l'on se laisse surprendre, quelque peu étonnés d'être déjà là ou de n'avoir plus que cette distance à parcourir pour arriver à destination.

Nous perdons également la notion du temps car, à la mer, tous les jours sont identiques, rien ne vient matérialiser un jour de la semaine, ni samedi ni dimanche et pas plus de Noël, Pâques ou 14 juillet, si ce n'est un repas amélioré.

Et puis, brutalement, nous prenons conscience que cela fait une semaine déjà que nous avons appareillé.

On se sent tellement bien, loin de toutes les contingences de la vie à terre, plus de journaux, plus de téléphone, plus d'internet... Lors du déjeuner, l'un de mes compagnons de voyage disait qu'en arrivant à Pointe-à-Pitre, il faudrait aller acheter un journal car nous ne savons rien de ce qui a pu se passer depuis notre départ. Mais est-ce si important ? ? ?

Il est vrai qu'en mer il n'est pas toujours facile, même le voudrait-on, de suivre ce qui se passe dans le monde.

Une nuit de novembre 1963, embarqué à bord d'un cargo de la Transat, nous revenions d'un voyage sur la côte ferme et l'Amérique Centrale, l'officier radio surgit à la passerelle en nous criant :

"Kennedy a été assassiné".

Ce à quoi nous n'avions pas attaché la moindre foi, malgré son insistance, connaissant notre radio et ses frasques habituelles.

Quelques heures plus tard, au lever du jour, nous prenons le pilote pour rentrer dans le port de La Rochelle, et bien évidemment nous lui posons la question.

Il nous dit ne rien avoir entendu de tel : c'était bien encore l'un des canulars de notre radio.

Ce n'est qu'en passant les jetées, entrant dans le port que nous constatons que tous les bâtiments à quai ont leur pavillon en berne. Ceci était donc bien la preuve que quelque chose, d'une importance mondiale avait eu lieu et nous avons, nous aussi, mis notre pavillon en berne.

Samedi 19 octobre

Peut-être avais-je besoin de récupérer un peu de ma nuit précédente, c'est bel et bien la sonnerie de mon réveil qui m'a rappelé aux réalités de l'existence.

Me serais-je levé du mauvais pied ? Certes les escaliers des navires ont des pentes très raides et des girones très petits mais en descendant pour aller prendre mon petit déjeuner je me suis fait un petit claquage musculaire du

mollet en amortissant la descente ; tension trop brutale du muscle peut-être.

J'ai eu l'impression d'un coup de poignard dans le mollet, douleur aussi violente que soudaine, mais Dieu que ça fait mal.

Ma claudicante arrivée dans la salle à manger n'est pas passée inaperçue et, en plaisantant, j'ai dit que j'allais porter plainte contre la Compagnie... Les murs, ou les cloisons devrais-je dire, ont des oreilles. Hé oui, sur les bateaux aussi !

Le maître d'hôtel a dû m'entendre car j'ai reçu, un peu plus tard dans la matinée, un appel du Commandant qui voulait savoir exactement pour quel motif je voulais porter plainte.

J'ai eu beaucoup de mal à lui faire admettre que ce n'était qu'une plaisanterie et il a pratiquement fallu que je hausse un peu le ton en lui disant :

"Commandant ! Nous sortons vous et moi de la même école, j'ai moi aussi exercé les fonctions de commandant et si j'avais estimé qu'il y avait le moindre problème, je serais venu vous voir directement "

Il est vrai qu'il est de sa responsabilité de Commandant de gérer tous les problèmes et de prendre toutes les mesures qui s'imposent, mais il faut parfois savoir marcher en dehors des clous.

Lorsque j'étais en activité comme pilote dans l'Aéronavale, il nous arrivait quelquefois de faire, pour les besoins de la mission (principalement pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), de très sérieuses

entorses aux règlements ; un jour, ayant outrepassé de plusieurs manières tout ce qui est concevable (la vie d'un homme a été sauvée), j'ai posé la question à mon pacha de savoir si j'avais bien fait.

La seule réponse que j'ai pu obtenir est : "*T'es Officier ou t'es pas Officier ?*"

Néanmoins, le Commandant insiste pour faire une déclaration d'incident, prendre un rendez-vous par radio avec un médecin à l'arrivée à Pointe-à-Pitre.

Pour l'heure, cela se termine par un statu quo : attendons lundi matin et nous aviserons en fonction de mon état.

Dans l'après midi, exercice d'avarie de barre. Les marins Philippins ne semblent pas être aussi aguerris que pouvaient l'être les Roumains. Ils sont très courtois et font de leur mieux mais la précision ne semble pas être leur point fort.

Il est évident, même pour ceux qui ne sont pas férus de mathématiques que, à vitesse constante, dans un même espace de temps la même distance est parcourue. Pas pour eux !

Sur la carte, les points portés toutes les heures montrent que pendant une heure nous avançons à seize nœuds cinq, l'heure suivante à vingt nœuds, la suivante à dix huit.

En réalité l'officier de quart relève les points sur le GPS mais parfois à l'heure juste, parfois trois minutes avant, parfois cinq ou six minutes après.

Le Commandant, penché sur la carte, une pointe sèche à la main, constate ces différences de vitesse absurdes,

s'arrête un instant et se tourne vers moi qui suis accoudé au bout de la table à cartes. Nous échangeons un sourire complice, nous pensons la même chose et nous nous comprenons parfaitement sans avoir besoin de dire un mot. Puis, avec un sourire discret et un éclat dans le regard, il me dit : "*J'ai l'impression de travailler sous le contrôle d'un inspecteur.*" Aurais-je l'air si âgé ?

En plein Atlantique cela n'a pas grande importance mais il est primordial de se poser des questions pour une navigation près des côtes, avec des rochers et des hauts fonds. Quelques centaines de mètres d'erreur peuvent ne pas sembler très importants mais allez demander au Commandant du Concordia si son bateau ne s'en serait pas mieux porté, ne serait-ce qu'à une cinquantaine de mètres plus au large...

Le vent s'est un peu remis à souffler mais venant de notre arrière, il faut le soustraire de notre vitesse et au final celui ressenti est très faible.

Une légère houle nous berce sans cesse, sans doute pour nous rappeler, encore une fois, que c'est nous qui nous trouvons sur son territoire.

Dans la journée le ciel s'est couvert, les températures de l'eau et de l'air ne cessent d'augmenter.

Cela commence à être très agréable de pouvoir rester en chemisette ou en T-shirt.

Ce soir, juste histoire d'agrémenter la vie du bord, le dîner est remplacé par un barbecue pour tout l'équipage et seuls ceux qui sont de quart ne seront pas avec nous.

Apéro, amuse-gueules, sono, tout est là pour passer une soirée de détente, avec modération car il ne faut pas oublier que nous sommes à la mer et qu'à n'importe quel instant il peut se passer quelque chose qui mobiliserait tout l'équipage qui doit pouvoir reprendre une activité en pleine possession de ses moyens.

A vingt et une heures trente ou vingt deux heures, tous les convives sont partis. Trois marins débarrassent les tables avant d'aller se coucher. Le bateau poursuit sa route et les quarts se succèdent.

Dernier changement d'heure, six nuits de suite où les quarts ne font plus quatre heures mais quatre heures et vingt minutes. Je me souviens de l'époque où j'étais moi aussi de quart et Dieu sait que ces vingt minutes supplémentaires sont longues. Plus que jamais on est content de voir arriver la relève.

Dimanche 20 octobre

Ce matin, je croise le Commandant dans les escaliers et après un échange de "bonjour" il me relance sur la prise d'un rendez-vous avec un médecin, essayant de me convaincre que ce serait plus raisonnable...

Un claquage musculaire, c'est comme un rhume : avec un traitement ça dure une semaine, sans traitement ça dure huit jours. J'ai réussi, grâce à cet argument, à négocier que l'on attende d'être à Pointe-à-Pitre lundi matin et que, en fonction de l'évolution, on prendra une décision.

Les douleurs semblent être moins violentes ; au minimum, j'irai voir un pharmacien pour avoir une pommade miracle.

Pointe-à-Pitre 21 et 22 octobre

Lever à cinq heures pour monter à la passerelle et profiter de l'arrivée sur la Guadeloupe. Il fait encore grand nuit.

Au loin sur la gauche on aperçoit les lumières de la côte nord de Marie-Galante et sur la droite celles de Saint François, Sainte Anne et au loin, devant, les premiers feux de l'entrée du chenal de Basse Terre. Un caboteur et deux petits bateaux de pêche naviguent entre la côte et nous.

Ce chenal est assez long et sinueux, les fonds tout autour sont assez hauts et même dans les passes la hauteur d'eau n'excède pas de beaucoup les onze mètres.

Lorsque j'étais embarqué sur le Flandres, un de ces paquebots de ligne de la fin des années cinquante, à une époque où les voyages aériens tenaient encore d'une aventure rare et très chère.

Nous faisons la liaison régulière entre la métropole et les Antilles et, entre les deux traversées, tout un grand tour de San Juan de Puerto-Rico à La Guaira en passant par, Pointe-à-Pitre, Dominique, Fort de France, Sainte Lucie, Barbade, Tobago dans un sens, et le retour à San Juan par Grenade, Kingstown, Fort-de-France et Pointe-à-Pitre...

Bref, lorsque j'étais embarqué sur le Flandres disais-je, nous étions obligés de vider les deux piscines pour limiter le tirant d'eau arrière et, malgré tout, nous

raclions toujours plus ou moins le fond en fonction de la hauteur de la marée.

A San Juan, c'était la longueur du bateau qui faisait l'objet de toutes les attentions. La darse dans laquelle se trouvait le quai des paquebots était totalement artificielle et la largeur entre les deux berges était de deux cent quarante ou deux cent cinquante mètres. Il fallait faire demi-tour, or le Flandres mesurait tout juste six cent pieds, soit cent quatre vingt trois mètres, ce qui n'aurait pas dû poser le moindre problème.

Mais cela était tout à fait "théorique" car lorsque nous étions parfaitement en travers de la darse, le Commandant avait la fâcheuse habitude de demander les distances du quai devant et derrière.

La suite est simple à deviner et relève d'un simple petit problème d'arithmétique du niveau de C.M.2 : en déduisant de la largeur de la darse les distances annoncées par les officiers de manœuvre des plages avant et arrière nous obtenions la longueur exacte du bateau.

Les résultats étaient toujours différents mais jamais égaux aux cent quatre vingt trois mètres inscrits sur les plans.

Nous concluions doctement que le bateau s'était étiré ou avait rapetissé mais les raisons de ces variations dimensionnelles restaient des mystères qui, à ma connaissance, n'ont jamais été résolus. En désespoir de cause, la Transat à refourgué le bateau aux Italiens en cachant habilement cette énigme.

Il est cinq heures quarante lorsque nous embarquons le pilote, au niveau des premières balises du chenal.

En avant demi, le bateau reprend un peu de vitesse. Un peu avant d'arriver à l'Ilet aux Cochons, un petit remorqueur tractant une espèce de barge nous coupe la route dans le chenal, sans trop se soucier de notre arrivée et, surtout, sans répondre aux appels du pilote ; ce dernier ordonne donc un "à gauche toute" pour nous faire faire un tour complet, le temps que le remorqueur dégage le chenal.

Sous un soleil levant, la trajectoire du bateau, matérialisée par un gros anneau grisâtre dans l'eau d'un bleu/vert encore sombre, se distingue très nettement ; elle est due au sable et à la vase du fond qui ont été brassés par les turbulences de l'hélice, la quille du bateau ne passant qu'à quelques centimètres au dessus du fond ou peut-être le raclant légèrement.

En arrivant dans la passe, j'essaye du regard mais sans succès de retrouver la plage de la Caravelle mais rien n'éveille en moi la moindre image connue.

Un rapide calcul dans ma tête... Aïe-aïe-aïe, cela fait quarante six ans que je ne suis pas revenu en Guadeloupe ; ce n'est pas ma mémoire qui est en défaut, c'est que tout a changé.

Toute la côte est bétonnée, il y a des maisons partout, un port de plaisance qui semble artificiel. Je ne reconnais plus rien.

La mise à quai se déroule néanmoins sans encombre, toujours un peu longue, cela n'a pas changé, mais là encore tout le charme des passerelles d'antan a disparu ; le commandant semble jouer tout seul dans son coin avec les propulseurs avant et arrière, donne directement ses

ordres aux plages avant et arrière par talkie-walkie pour le passage des différentes aussières à terre, pour les ordres machines.

Fini les "*A poste, amarrer comme ça*", les "*Terminé pour la machine*" ou les "*Machine balancée, paré à manoeuvrer*" ainsi que les divers ordres de barre ou d'allure pour la machine, toujours à forte et intelligible voix, pour ne pas dire criés, pour être entendus d'un bout à l'autre de la passerelle. Ordre collationné par les divers intervenants comme un écho qui se propage puis les informations en retour indiquant que celui-ci avait bien été compris puis exécuté, toujours ponctué par un "*bien*" ou un "*merci*" en guise d'accusé réception.

Mes camarades de voyage ont loué une voiture pour les deux journées d'escale et m'entraînent pour aller, avec eux, faire le tour de l'île.

Pourquoi pas, d'autant plus qu'il faut que j'aie au moins dans une pharmacie pour me rassurer moi-même dans un premier temps, prendre un remède pour mon claquage musculaire et, enfin, pouvoir rassurer le Commandant, ce que je ferai en rentrant à bord. Nous avons fait le tour de l'île, un tour de Grande-Terre le premier jour et celui de la moitié nord de Basse-Terre le second, en coupant par la route médiane.

A midi, arrêtés au bord d'une plage, à l'ombre des palmiers, François et Thierry vont se baigner alors que Noël et moi faisons le tour des paillettes de plage, alignées les unes à côté des autres et qui offrent toutes les mêmes menus.

Devant chacun de ces bouibouis une "doudou" (femme antillaise généralement bien en chair) nous vante les mérites de ses menus en insistant sur le fait que le "planteur" est offert... Mais à coté aussi.

Je serais tenté de les faire taire, de leur dire que j'ai déjà entendu le même discours de la part de ses voisines et concurrentes, mais cela semble tellement leur faire plaisir et, somme toute fait avec tant de gentillesse, avec cette façon de parler et cet accent où les "R" sont phonétiquement remplacés par de "W" comme cela était écrit dans les bandes dessinées.

Alors, par gentillesse ou pour le plaisir du spectacle il faut les laisser dire, en s'armant de patience, afficher l'air studieux de l'élève appliqué ; in fine, nul ne sait trop pour quelle raison, avoir choisi celui-ci plutôt que celui-là...

Peut-être simplement pour ne plus entendre cette litanie de langouste fraîche et de planteur offert.

Pendant que Noël et moi prenons un Perrier rondelle pour nous rafraîchir ; même à l'ombre il fait une chaleur étouffante, pas tellement à cause de la température qui, de l'ordre de trente degré, serait très supportable si l'humidité relative ne flirtait pas avec les quatre vingt dix huit pour cent, nous voyons nos deux camarades britanniques et leurs deux toutous qui, de leur coté, avaient également loué une voiture et fait à peu près le même tour que nous et, par pur hasard, ont choisi le même point de chute.

Finalement nous nous retrouvons comme à bord et c'est toujours aussi sympathique.

Après le déjeuner, nous repartons dans nos voitures respectives. En chemin nous nous arrêtons pour visiter un musée du Rhum. Toutes les étapes de la plantation de la canne à sucre à la production et au raffinage du sucre d'une part et la distillerie du rhum d'autre part sont très bien expliquées.

A l'extérieur, quelques anciennes machines à vapeur et leur gigantesque pignonnerie qui réduisait de soixante dix à quatre tours par minute les broyeurs de canne à sucre pour en extraire le jus. Et puis un superbe "pirate des caraïbes" sans visage pour que chacun puisse se faire photographier... Je me suis bien évidemment laissé tenter.

Nous finissons le tour de l'île et arrivons dans la zone industrielle de Jarry, au bout de laquelle se trouve le terminal des porte-containers.

Faire le plein d'essence. Retrouver notre loueur de voiture qui est dans un local, loin des grands axes mais qui a l'énorme avantage d'être le seul habilité à nous ramener à proximité du bateau ; ce qu'il fait jusqu'à l'entrée du terminal. Et là, après avoir montré patte blanche nous pouvons retourner, à pied en suivant bien les cheminements piétons dessinés en vert sur le sol, ce qui nous fait faire au moins deux fois plus de chemin à parcourir pour rejoindre le bord que si nous avions pu prendre la ligne droite.

Là comme ailleurs, nous avons le droit de nous faire écraser par un engin mais il faut avoir demandé l'autorisation avant et seulement sur les zones réservées à cet effet.

Vingt et une heures trente, appareillage vers Fort-de-France.

Dans la passe, sur notre gauche défile la ville de Pointe-à-Pitre et toute l'agitation de la soirée qui se manifeste par toutes ces petites lumières qui bougent de manière plus ou moins ordonnée, dans toutes les directions au milieu d'autres lumières qui semblent, elles, rester fixes.

Devant nous c'est le grand trou noir, le ciel est couvert et seule une vague lueur par delà les nuages indique que la lune est au rendez-vous. Les feux clignotants rouges et verts qui balisent le chenal sont les seules lumières encore visibles.

Cela fait presque une heure que nous avons quitté le quai ; machine en avant très lente, le bateau ralentit à l'approche des dernières balises, la pilotine, reconnaissable à ses feux particuliers (un feu blanc sur un feu rouge - à ne pas confondre avec "deux feux blancs sous un feu rouge" qui est une voiture en stationnement devant un bordel). Cette question était posée par certains examinateurs qui, montrant un carton noir avec des pastilles gommées de couleur représentant les feux distinctifs des bateaux, nous demandaient ce que c'était et quelle manœuvre effectuer.

La pilotine s'approche sur bâbord, prend une route parallèle à la nôtre, règle sa vitesse et allume un gros projecteur pour éclairer l'échelle de cordes par laquelle descend le pilote, s'approche jusqu'à se coller contre la coque.

Le pilote saute de la dernière marche sur la pilotine, s'accroche d'une main sur la rambarde et fait un dernier

signe de son autre main en direction de la passerelle pendant que la pilotine s'écarte de nous, amorçant une grande courbe pour rentrer sur Pointe-à-Pitre.

En avant demi puis en avant toute ; mise de cap sur Fort-de-France à la petite vitesse de quatorze nœuds cinq, ce qui nous amènera tranquillement à la prise du pilote prévue à six heures demain matin.

Mercredi 23 octobre

Encore une fois, comme d'habitude pourrais-je dire, François est le premier levé et le premier à la passerelle... Accostage sans problème... Nous nous retrouvons ensuite pour le petit déjeuner.

Grosse effervescence ; entre nos amis british qui doivent aller récupérer leur voiture chez le transitaire et mes trois compagnons français qui n'ont toujours pas résolu leurs problèmes de location de voiture, d'hôtel, et de valises à boucler, puisque tous trois doivent débarquer, organiser leur séjour à Fort-de-France et prendre l'avion vendredi soir à destination de la Métropole.

Depuis le départ, nous taquinions un peu nos amis britanniques en leur expliquant qu'une des principales raisons de changement d'équipage Roumain remplacé par des Philippins est que ceux-ci avaient fait de la fauche dans les containers et que, il y avait de très fortes chances qu'ils retrouvent leur voiture sans roues.

Noël ne ratait jamais une occasion de remettre sur le tapis le problème des roues... L'occasion était trop belle pour

ne pas relancer les débats sur cette question une dernière fois.

François a fini par trouver, grâce à une astuce du Chef Mécanicien, un loueur de voiture en ville, offrant la possibilité de la laisser à l'aéroport et qui, de plus, venait les chercher au terminal.

En l'occurrence, le loueur de voiture est un ancien marin breton qui a monté un petit business à Fort-de-France où il possède une dizaine de voitures (plus très neuves) qu'il entretient lui-même, détail qui n'est pas sans importance pour la suite des événements.

Certes, il vient nous chercher au terminal et ses prix sont très compétitifs comparés à ceux des loueurs de voitures que nous connaissons tous, mais que je ne peux citer sans risquer de faire des jaloux ; néanmoins, comme dans toutes les bonnes combines, il y a souvent un gros inconvénient caché quelque part...

A peine étions nous partis que l'envers de la médaille s'est montré : l'air conditionné ne fonctionne pas, la fenêtre avant droite n'accepte de s'ouvrir que par intermittence et encore à condition d'utiliser la commande côté conducteur.

Mes trois compères rentrent dans un "brainstorming" des plus animé pour savoir quelle décision prendre : garder cette poubelle pendant les trois jours ou la ramener à son point de départ ?

Mais, question subsidiaire, le loueur accepterait-il de les rembourser ?

Se posait aussi le problème de pouvoir prendre une voiture en ville et de la laisser à l'aéroport et du coût de location qui ne serait certainement pas le même, bref tout un tas de questions dont il serait peut être plus facile de trouver les réponses en tirant à pile ou face.

L'élément décisif leur a été fourni par un petit "Lamentin", un de ces orages tropicaux qui éclatent régulièrement en déversant des trombes d'eau en quelques minutes, qui mit en exergue un problème majeur qu'est le non-fonctionnement du dégivrage ou plus exactement le désembuage du pare-brise ; l'humidité relative proche de cent pour cent et la brusque chute de température concomitante de l'averse provoque instantanément ou presque une importante buée sur le pare-brise.

Dans une unanimité quasi parfaite une décision héroïque est prise : aller à l'aéroport louer une voiture, et ramener cette "poubelle" à son propriétaire.

En revenant dans le centre ville, mes amis me laissent place de la Savane. Nous nous quittons avec un petit pincement au cœur et un imperceptible sanglot dans la voix ; eux, désolés de ne pas poursuivre le voyage en bateau, et moi, désolé de me retrouver seul.

Il faut reconnaître que nous avons tous eu cette grande chance de nous être aussi parfaitement bien entendu tous les six, d'avoir pu partager tous ces excellents moments de cette vie à bord, de ces discussions aussi intéressantes qu'instructives de la vie des uns et des autres.

Que me réserve le retour ? Il n'y a qu'une seule passagère qui doit, je pense, embarquer vendredi après-

midi... Je redoute fort que sa compagnie ne soit pas aussi agréable.

A deux, il n'y a pas trente-six solutions : ou le retour sera sympathique ou ce sera l'enfer.

Dans le pire des cas, je l'attirerai un soir sur un pont extérieur sous un prétexte fallacieux et, discrètement, je la ferai passer par dessus bord... Finalement, ce n'est qu'une femme.

J'ai rendez-vous avec mon amie Sylvie, Enseigne de Vaisseau pilote d'hélico qui est affectée en Martinique, embarquée à bord de la frégate Ventôse pour les missions, entre autres, de lutte contre le trafic de drogue.

Il y a trois ou quatre ans, Sylvie avait entendu à plusieurs reprises, dans les carrés ou à bord, des pilotes parler des "GASTONS". Poussée par la curiosité, elle avait cherché à savoir qui étaient ces fameux Gastons.

Feu mon ami Jean SAN (ancien pilote de la "Trente trois zef", célèbre flottille 33 F de transport de commandos et appui tactique, équipée à l'époque de HHS (version marine du H34) avait la solution. Jean s'était beaucoup investi dans une association de recherche sur l'historique de l'Aéronautique Navale et plus particulièrement sur les hélicos.

Sylvie qui avait récupéré ses coordonnées lui avait posé la question. Après m'en avoir parlé, Jean lui avait donné mon adresse mail en lui expliquant que j'étais l'un des Gastons et que je serai donc plus à même de lui répondre, ce que j'ai fait.

Pour des raisons totalement inexplicables nous sommes restés en contact et nous échangeons de temps à autre un petit mot par courriel. La seule image que j'avais de Sylvie était une photo qu'elle avait mise sur SKYPE et sur laquelle elle semblait triste et abandonnée, sans défense, une véritable petite Cosette et je me suis pris d'une sincère affection quasi paternelle pour cette petite fille.

Lorsque je l'ai rencontrée pour la première fois, je suis tombé des nues... J'avais en face de moi une jeune femme, franche et ouverte, un tantinet "garçon manqué" dans sa façon d'être, belle attitude digne d'un Officier de Marine, limite belliqueuse lorsqu'elle parlait de ses missions de répression des pirates de l'océan Indien ou des trafiquants de drogue et les "GO-FAST" de la mer des Caraïbes.

C'est pour moi un réel plaisir de la revoir.

Elle m'a emmené voir son hélicoptère, un "panthère" sur la carlingue duquel elle m'a montré, avec fierté, les petits sigles peints représentant chacune de ses prises avec tir de semonce ou tir de destruction des moteurs, comme les pilotes de chasse qui, au cours de la deuxième guerre mondiale, peignaient une petite croix gammée sur la carlingue de leur avion pour chacune des victoires homologuées.

Il y avait également une Alouette III dans le hangar, la numéro 262, sur laquelle j'avais souvent volé.

Vous connaissez cette vieille chanson :

"Quand une marquise rencontre une autre marquise...."

Hé bien, remplacez mot de marquise par celui de pilote, c'est du pareil au même.

Et les discussions sont reparties pour un tour.

Jeudi 24 octobre

Toutes les boîtes en pontée ont été débarquées. Les panneaux recouvrant les cales sont enlevés et le déchargement de celles qui étaient en cale commence.

Je suis toujours émerveillé par ce ballet incessant des deux portiques qui prennent les containers sur le bateau pour les poser sur le quai, les grands charriots transbordeurs qui viennent les prendre pour les emmener quelque part dans le terminal.

Il y a sur les quais de ces terminaux des centaines ou des milliers de ceux-ci parfaitement alignés et empilés sur trois étages.

Grand mystère comment savent-ils où ranger telle ou telle boîte ? De même dans les mouvements inverses les chariots transbordeurs vont chercher un container dans une rangée, le déposent sur le quai et le grutier du haut de sa cabine perchée en haut de son portique, le prend pour le mettre dans une pile sur le bateau.

Gigantesque jeu de LEGO où chaque case est repérée dans les trois dimensions (ligne, colonne, étage) mais comment chacun des joueurs sait-il quelle boîte prendre et où la mettre ? Elles sont toutes immatriculées par quatre lettres et sept chiffres, ce qui représente un peu plus de quatre mille cinq cent milliards de combinaisons.

A la vitesse à laquelle ces boîtes passent du quai au bateau ou du bateau au quai, il est quasiment impossible de lire l'immatriculation de chacune d'elles et rechercher dans une liste où la prendre et où la poser.

Il y a généralement trois chariots pour un portique et deux portiques en fonction ; chacun d'eux transfère en moyenne une petite quarantaine de boîtes par minute ; le bateau pouvant transporter 1130 boîtes de 40 ft. (dont 435 en cale) il pourrait être complètement chargé ou déchargé en une quinzaine d'heures.

Quel changement là encore par rapport à ce que j'ai connu sur les cargos traditionnels, les chargements et déchargements par palanquées au moyen de deux mâts de charges, l'un à la verticale de la cale et l'autre débordant sur le quai. Le treuilliste, une manette dans chaque main, levait la palanquée à une hauteur largement au-dessus du pont puis, dévirant un treuil tout en virant l'autre, la faisait passer de l'aplomb d'un mât à l'aplomb de l'autre et enfin descendait la palanquée pour la poser au sol.

Il fallait plusieurs jours pour charger ou décharger un navire dix fois plus petit que les porte-containers actuels. Et nous avions tout le temps de profiter des escales pour aller visiter les alentours, aller dîner en ville pour nous changer du bord ou déguster une cuisine locale.

"Ah oui ! Mais ça, c'était avant ", pourrais-je dire en chaussant mes lunettes.

J'ai invité Sylvie à venir visiter le bateau ; sa première réaction en arrivant à bord a été de me dire, avec une pointe d'humour :

"Ca manque de tuyaux au plafond", faisant une référence sous-entendue aux coursives des bâtiments de guerre parcourues par des canalisations de différentes sections et des faisceaux de câbles électriques le tout étant invariablement peint en gris.

Dans le jargon de la Marine Marchande, les bâtiments de guerre sont dénommés comme ceux de "la compagnie des tuyaux gris" ou la "grey funnel line" (compagnie des cheminées grises), les couleurs des cheminées des bateaux de commerce sont celles de leur armateur et en sont le signe distinctif.

Bien sûr, aucune comparaison n'est possible entre ces deux marines, l'une n'ayant vocation que de transporter du fret est constituée de grands bateaux qui fonctionnent parfaitement avec un équipage d'une trentaine de personnes.

L'autre, exploitant plusieurs systèmes d'armes et accessoires, a des bateaux cinquante pour cent plus petits mais un équipage de trois à quatre cent personnes pour assurer toutes les fonctions à bord ; la conduite du navire, ce qui est son seul point commun avec les navires de commerce, mais également toutes celles des divers équipements de veille sous-marine, surface et aérienne, de l'armement en tout genre et un surnombre de personnes qui peut paraître superflu mais qui tient compte des pertes possibles au combat.

Je me souviens de l'un de mes professeurs à l'Hydro (surnom de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande où tout était enseigné sauf l'hydrographie ; bizarre-bizarre me direz-vous mais c'est ainsi et je n'ai aucune explication à vous donner sur l'origine de ce surnom).

Monsieur GUEGAN, qui a été notre professeur de "théorie du navire", un des cours les plus importants pour un marin car il traite de tous les problèmes de stabilité et d'équilibre du bâtiment à la mer, nous avait dicté, au début de son premier cour, ce qu'il nous avait présenté comme une définition, voire un axiome dont nous aurons à tirer les conséquences logiques :

"Un bâtiment de commerce est un parallélépipède de forme allongée, chargé de fret et surmonté d'un équipage. On compte sur l'instinct de conservation de ce dernier pour mener le tout à bon port."

Et de poursuivre :

"Je vais essayer de vous expliquer comment mettre un maximum d'atouts dans votre jeu pour mener ce tout à bon port".

Vendredi 25 octobre

Le bateau est complètement vide et le chargement commence.

L'officier de navigation prépare notre voyage retour, la traversée jusqu'à Pointe-à-Pitre mais également celle de l'Atlantique demandée par le Commandant.

Déterminer la route en fonction de la météo (les prévisions pour les prochains jours ne sont pas très optimistes... des creux de quinze mètres en perspective) puis déterminer les points de changement de route.

A la surface du globe, le plus court chemin entre deux points est un arc de grand cercle (orthodromie), contrairement aux surfaces planes où c'est une droite

(loxodromie). Il faut donc remplacer cet arc de cercle par une suite de lignes droites assez courtes pour ne pas trop s'éloigner de la courbe mais pas trop non plus pour ne pas avoir à faire des altérations de cap trop souvent ; pratiquement, chacune de ces petites loxodromies représentent environ deux à trois cent nautiques ce qui fait un changement de cap toutes les douze heures.

Le soir, au dîner, je rencontre la passagère qui va faire le retour avec nous.

Premier abord d'apparence neutre, à peine la soixantaine, petite, brune aux cheveux courts, grosses lunettes d'écaille, souriante mais, rapidement, un certain doute s'installe dans mon esprit lorsque je l'entends expliquer au maître d'hôtel que ceci, que cela, qu'elle ne mange pas beaucoup et qu'elle ne veut pas de gaspillage donc il ne faut pas trop remplir son assiette, qu'elle ne supporte pas l'odeur du café (glace, gâteau, etc.), qu'elle ne supporte que les fromages de chèvre et tutti quanti.

Bavarde aussi !!! En l'espace d'un dîner, j'ai eu un résumé de ses déboires de santé, opération que seul un grand patron de Bordeaux pouvait réaliser, sa prise en charge à cent pour cent par la sécu... Depuis plus de cinq ans, après avoir beaucoup souffert, elle touche une pension quasiment identique à son salaire et, n'ayant rien d'autre à faire, passe donc sa vie à voyager. En bateau.

Finalement, une parfaite petite fonctionnaire, soi-disant psychologue pour enfants, travaillant pour les tribunaux, elle a pris conscience depuis qu'elle ne travaille plus à quel point son métier était prenant et fatigant. A peine sa dernière bouchée avalée, elle se lève et quitte la salle à manger comme si elle était seule.

Le maître d'hôtel et moi échangeons un regard qui se passe de tout commentaire.

Après le dîner, je monte à la passerelle et m'installe dans un coin de l'aileron pour assister à l'appareillage.

A cette heure de la soirée il fait encore chaud mais un bon petit vent rend la température et l'humidité très supportable.

Propulseur avant pour orienter le bateau vers le large puis propulseur arrière pour l'écarter du quai... A quelques dizaines de mètres de là, un "en avant très lente" nous propulse doucement vers le chenal...

La baie de Fort-de-France est grande, large et ne présente pas de danger particulier.

La pilotine nous rejoint et après avoir débarqué le pilote, nous partons à petite vitesse en longeant le littoral. Entre les trous sombres, la côte est balisée par les lumières des petites villes de Case-Pilote, Bellefontaine et Le Carbet, puis, un peu plus éloigné Saint-Pierre.

Le Commandant ordonne une dernière altération de cap d'une trentaine de degrés pour mettre le bateau sur la route.

Je suis agréablement surpris de sa maîtrise de la manœuvre avec un minimum d'ordres de barre :

- A droite dix (pour lancer la giration),
- Cinq seulement (pour entretenir la courbe),
- Zéro la barre (pour laisser le bateau continuer par inertie),
- A gauche cinq (pour arrêter la giration),
- Zéro la barre.

La giration s'est terminée, exactement au cap souhaité et je peux constater sur l'écran radar que le "vecteur vitesse" est parfaitement aligné sur la route à suivre.

"Chapeau bas Commandant. Ca c'est de la manœuvre." comme disait - pas tout à fait dans ces termes - Jacques DUFILHO lors de l'accostage à Saint-Pierre dans ce film magnifique "Le Crabe Tambour", où il jouait le rôle du Chef Mécanicien.

Il est toujours appréciable de voir un fin manœuvrier et j'ai toujours été admiratif des rares que j'ai connus.

Le Commandant passe ses consignes à l'officier de quart ; il est près de vingt-deux heures, la nuit va être courte puisque le pilote de Pointe-à-Pitre est prévu à cinq heures demain matin.

Un écho apparaît droit devant sur le scope radar mais l'horizon, à peine discernable est tout à fait noir, pas le moindre feu de navigation. L'écho persiste mais semble se déplacer rapidement... Brusquement une forte lueur surgit devant nous, un peu au dessus du mâtereau du gaillard avant.

C'est un avion qui est en approche finale sur le terrain du Lamentin, au fond de la baie, qui vient d'allumer ses phares d'atterrissage.

Samedi 26 octobre

Quelques coups de roulis assez forts au milieu de la nuit m'ont réveillé, vraisemblablement une incompatibilité d'humeur entre une houle océanique et une mer du vent autour de la Dominique.

A midi, je me retrouve en face de ma nouvelle compagne de voyage. C'est reparti de plus belle.

Vexée jusque dans ses fondements parce que le Commandant ne lui a pas adressé la parole, elle a commencé toute une rhétorique sur les relations humaines, s'exprimant d'un ton magistral pour dire :

"S'il ne voulait pas avoir de passagers sur son bateau, il fallait qu'il demande un autre embarquement" et de poursuivre en expliquant que, depuis qu'elle voyage sur des bateaux, c'était la première fois qu'on la traitait de la sorte. Et que ceci, et que cela.

J'ai tenté de la rassurer, de lui dire que cela n'avait rien de personnel, que c'est un homme qui se voue tout entier à son poste de grandes responsabilités, et n'est effectivement pas du genre exubérant mais au contraire calme et posé.

On aurait pu en rester là, mais il a fallu qu'elle insiste lourdement en affichant ostensiblement un grand savoir.

Elle a quasi-immédiatement repris sa casquette de psy et commencer à m'expliquer que ***"ce doit être un homme anxieux et possiblement timide donc renfermé sur lui-même"*** etc., etc., etc.

Cela me rappelle une jeune femme que j'ai connue, psychologue de son état, qui, au petit déjeuner, alors que son chat venait de sauter sur mes genoux, bon gros matou à qui j'ai gentiment soufflé un peu de fumée de cigarette dans le nez, ce qui n'avait provoqué chez ce sympathique quadrupède qu'un léger recul de la tête en retroussant un peu ses moustaches avec des gros points d'interrogations dans les yeux, ne comprenant pas pourquoi je

l'accueillais de la sorte, lui qui venait en toute amitié sur mes genoux.

Dieu sait que j'aime les chats et que je ne leur ferais aucun mal, ce n'était qu'une gentille taquinerie mais j'ai subi une bordée de reproches dans un délire d'explications du genre : *"le chat est un symbole de féminité et que mon geste méchant pour la pauvre bête était une manifestation inconsciente de mon aversion du monde féminin"* ... Et patati et patata...

Je crois que je m'étais habillé et avais quitté son appartement avant qu'elle n'ait fini son discours.

Pour en revenir à ma passagère préférée, si j'ai dit précédemment en plaisantant *"Finalement, ce n'est qu'une femme"*, je le redis ici mais, cette fois en remplaçant "femme" par "bonne femme", et avec tout ce que cela peut avoir de péjoratif ...

Il va falloir que je prenne sur moi pour ne pas l'envoyer nourrir les poissons...

Le Soleil se couche sur Basse-Terre, il ne reste que quelques boîtes à charger et l'appareillage est avancé à vingt heures quarante cinq.

"C'est vrai ! je n'avais pas terminé ma gazette, Et samedi vingt six, une heure avant dîner" ...

Serais-je tenté de dire. Ce soir, c'est une heure après dîner que nous larguerons les amarres pour prendre le grand large, traverser l'Atlantique nord avec tout ce qu'il représente d'histoires et d'aventures.

Voilà. Tout est largue devant et derrière, plus rien ne nous rattache à la terre, seul un petit vent venant du sud

nous maintien contre le quai... A peine le temps de relever la tête et parcourir du regard le terminal pratiquement vide de toutes les boîtes que déjà une dizaine de mètres nous en sépare.

Le bateau s'écarte doucement à l'aide de ses propulseurs puis une imperceptible vibration du sol nous indique que la machine s'est mise en route.

Nous avançons tout doucement, laissant Basse-Terre sur notre gauche puis ce sont les bouées avec leurs feux clignotants rouges et verts balisant le chenal.

La nuit est sombre et le ciel couvert. Encore deux couples de balises et au bout une petite vedette reconnaissable à ses marques distinctives.

Le Commandant réduit un peu la vitesse pour débarquer le pilote.

Sur la droite, toutes les lumières de la côte marquent un peu la limite des terres jusqu'à la Pointe de la Capesterre. Quelques lueurs pâlottes devant nous viennent de La Désirade et au loin on devine Marie-Galante, perdue dans le halo blafard des lumières de Vieux-Fort.

Vingt deux heures vingt ou trente, toutes les lueurs de la vie civilisée sont derrière nous, le bateau accélère doucement pour laisser le moteur monter tranquillement en température jusqu'à son régime de croisière.

Fier et hardi, il se lance courageusement dans le noir de la nuit à l'assaut de l'Océan et si les Dieux nous sont favorables, d'ici une bonne semaine nous devrions apercevoir la pointe de l'Europe puis nous infiltrer dans le trafic de la Manche qui n'a pas grand chose à envier

aux embouteillages d'une autoroute un jour de forte fréquentation.

Dimanche 27 octobre

Au réveil il y a un superbe Soleil. Au loin, ça et là des masses nuageuses, sous certaines une teinte grisée est bien visible, caractéristique d'un grain.

La mer est peu agitée et, comme le vent, nous vient de tribord avant. Quelques rares et peu nombreux moutons chevauchent le haut des vagues.

Ca y est, nous voilà de nouveau seuls au milieu de l'océan, enfin de ce petit bout d'océan qui se limite à cette ligne d'horizon qui, même vue d'une passerelle située à vingt sept mètres au dessus de l'eau, n'est qu'à une petite douzaine de nautiques soit à peine plus de vingt kilomètres.

Vous pourriez croire que d'être là, au milieu de cette eau soit monotone? hé bien pas du tout. C'est ce qui est magique, la mer n'a absolument pas le même aspect tout autour de nous, il y a cette espèce de décoloration ou plutôt ces variations de teinte dues au vent qui lui donnent un aspect moiré, l'ombre des nuages qui forme des taches plus sombres, les reflets de la lumière du Soleil sur les vagues. Nos yeux voudraient pouvoir voir partout en même temps, ne rien manquer de ce spectacle.

Et puis, par chance, le regard est attiré par un petit détail, un évènement nouveau, quelque chose qui n'était pas là l'instant précédent, alors en écarquillant un peu les yeux, en fronçant les sourcils pour affuter notre acuité visuelle

sur une petite surface autour de ce qu'on a vu ou cru voir... Voilà, c'est apparu de nouveau, un cachalot qui vient respirer en surface.

L'océan est plein de ces voyageurs solitaires ou en groupe, qui nagent jour et nuit pour aller ici ou là, mus par un instinct ou selon un enseignement reçu de leurs anciens, je ne sais.

Que pensent-ils de ces gros bateaux qui doivent faire un bruit d'enfer avec leur énorme hélice qui brasse des tonnes d'eau à chaque tour ?

Ou la curiosité serait-elle la plus forte ?

Les poissons volants qui s'enfuient devant l'étrave nous craignent certainement mais les dauphins, marsouins, et autres delphinidés nous apprécient certainement puisque, bien loin de nous fuir, au contraire viennent surfer sur les vagues d'étrave ou jouer en les sautant puis s'éloignent un peu et reviennent jouer et sauter de nouveau.

Et les tortues, pas du tout à l'abri dans leur carapace contrairement à ce que vous pourriez croire et dont les épaulards ne font qu'une ou deux bouchées.

Leur bonne tête au regard inexpressif mais tellement touchant semble le plus souvent n'être venues en surface que pour voir quel monstre peut faire autant de raffut... Restent là quelques instants à nous regarder passer avant de prendre leur inspiration et repartir en plongée à la recherche de quelque nourriture ou simplement reprendre leur route.

En fin de journée, je suis remonté à la passerelle. L'horizon derrière nous était presque sans nuage et le

soleil s'apprêtait à y plonger. J'ai pris une paire de jumelles pour le regarder disparaître et, bien qu'un nuage ait tenté de s'interposer entre le soleil et moi, j'ai très distinctement vu un très beau rayon vert... Résidu de l'arc-en-ciel dû à la diffraction des rayons lumineux du soleil dans la couche superficielle d'eau à l'horizon au moment où il disparaît, toutes les couleurs du jaune au rouge disparaissant dans celles du ciel et toutes les autres, du bleu au violet dans celles de l'océan ; il ne reste que le vert qui n'apparaît qu'une fraction de seconde à l'instant même où le bord supérieur du soleil disparaît derrière l'horizon.

Phénomène optique qui n'est visible que par très beau temps avec un air très limpide et l'absence de nuages. Il n'est pas rare de voir sur une passerelle, lorsque les conditions s'y prêtent, tous ceux qui le peuvent, accrochés à une paire de jumelles pour admirer ce spectacle féérique...

Lundi 28 octobre

Réveillé par les soubresauts du bateau franchissant le tropique du Cancer, il est sept heures moins le quart, presque l'heure de se lever. J'ouvre le rideau pour regarder dehors : il pleut, tout le ciel est gris.

Le temps de descendre prendre mon petit déjeuner et de remonter dans ma cabine et le ciel est de nouveau bleu.

Il est bien évident qu'il n'y a aucun soubresaut au passage de la ligne du tropique, pas plus qu'à l'équateur, pas plus qu'une ligne bleue plus claire n'est tracée dans l'océan, etc. mais cela faisait partie des inepties que l'on

adorait raconter aux passagers sur les paquebots... Et parfois, cela fonctionnait à merveille, au-delà de nos espérances.

Ma facétie préférée était d'expliquer aux passagères qui visitaient la passerelle pour quelle raison il ne pouvait y avoir de femme dans la Marine.

Il y avait devant la barre le "compas mère", ce grand compas magnétique dans un fourreau d'environ cinquante centimètres de diamètre et un mètre cinquante de haut, généralement recouvert par une demi-sphère en cuivre avec une vitre pour pouvoir voir le cap, flanqué de chaque côté de deux petites sphères et d'un long tube vertical sur le devant.

Dans le revers du poignet droit de ma chemise, je dissimulais un petit aimant et, debout à côté du compas mère, le bras droit pendant, de la main gauche je désignais une passagère et la priait, de là où elle était, de repérer la position de la rose des vents du compas.

Ci-fait, je lui demandais de s'approcher du compas et pendant qu'elle s'avavançait, je remontais ma main droite le long du fût du compas qui, bien sur, détectait cette non négligeable variation du champ magnétique et tournait d'un bon quart de tour ce que personne ne pouvait ne pas voir ; puis demandant à la dame de reprendre sa place, je rabaissais mon bras droit au fur et à mesure qu'elle reculait, la rose des vents reprenant sa position initiale.

J'expliquais alors que les femmes affolaient les compas, comme je venais d'en faire la démonstration, et que c'était pour cette raison qu'il ne pouvait y en avoir dans la Marine.

De la journée nous n'avons vu qu'un seul bateau, un peu avant midi, qui est arrivé sur notre gauche, sur une route qui, vraisemblablement en provenance des Etats-Unis, le menait au Venezuela.

La probabilité pour que les deux bateaux arrivent au même moment au point où les routes se croisent est infime et pourtant cela arrive beaucoup plus fréquemment qu'on ne le pense.

Sur mer il y a différentes priorités déterminées par les capacités de manoeuvrer des bateaux.

Par exemple, il est évident qu'un voilier dont l'allure dépend du vent manoevrera plus difficilement qu'un bateau à moteur.

A manoevrabilité identique, la priorité est à droite et, en l'occurrence, c'est ce cargo qui a dû faire une baïonnette sur sa droite pour éviter, peut être pas une collision mais de passer trop près de nous.

Les ordres des commandants sont généralement de ne jamais passer à moins d'un nautique des autres bâtiments.

Mardi 29 octobre

Troisième jour de mer, toujours un temps splendide même si le ciel est plus couvert. Depuis le départ, le vent est toujours de secteur plein Est avec une bonne petite force trois à quatre et une mer peu agitée. Les creux d'environ deux à trois mètres font à peine rouler le bateau et entretiennent un très léger tangage.

Le commandant a poussé un peu la machine pour accélérer à vingt deux nœuds, afin de prendre un peu d'avance car une forte dépression est en train de se creuser au large de l'Islande en descendant vers le sud Cornouailles et le Golf de Gascogne.

Nous devrions rencontrer cette dépression peu après avoir passé les Açores et affronter des creux d'une douzaine de mètres, peut-être quinze.

Dès demain, en fin de journée, nous devrions commencer à rencontrer une mer un peu plus dure ; il faudra alors ralentir à dix huit nœuds dans un premier temps puis, peut-être, quinze ou seize nœuds, pour limiter les fatigues de structure du bateau.

Après le déjeuner, je suis remonté à la passerelle. L'officier de quart était en train de faire des calculs astronomiques sur l'azimut du soleil pour vérifier la déviation du gyrocompas.

J'avoue ne pas avoir exactement saisi le processus intellectuel de ses calculs qui, a priori, me semblaient horriblement longs et compliqués mais il avait l'air parfaitement satisfait de ses résultats qu'il s'est empressé de recopier dans un cahier à cet effet.

Je pense qu'il devait comparer l'azimut observé de l'azimut théorique en fonction de la position, ce que nous calculions en trois lignes à l'aide des deux tableaux de la Table de Bataille (du nom de son concepteur) pompeusement intitulée "Azimut des astres par l'heure".

En fin d'après midi, j'ai refait une tentative pour voir le rayon vert mais il y avait beaucoup trop de nuages.

Il me semble que c'est notre dernière belle soirée, la mer s'est un peu creusée sans pour autant que le vent ait fraîchi. Nous avons passé le trente deuxième parallèle nord et le quarante quatrième méridien ouest, la température de l'air s'est sérieusement rafraîchie ainsi que celle de l'eau.

C'est à vitesse grand V que nous quittons les zones tropicales pour aller retrouver la grisaille de fin d'automne. Si j'aurais su !...

Il est temps de se préparer, le Commandant nous a invité pour un "pot de bienvenue" avant le dîner.

Rapidement, le Commandant s'est retrouvé à discuter en tête à tête avec ma co-passagère, alors que les autres officiers et moi-même parlions de nos souvenirs respectifs de l'Hydro, des dégradations du bâtiment de l'école avec l'âge, de la fermeture de l'internat et bientôt de l'école toute entière et son remplacement par une nouvelle école dont la construction commence à peine près des Docks dans Le Havre.

Plus tard à table, ma compagne de voyage a fini par admettre que le Commandant était un homme charmant mais est repartie dans ses analyses de psy d'opérette parce qu'il parle d'une voix très feutrée.

Seigneur ! Retenez-moi ! Je vais finir par devenir grossier.

Mercredi 30 octobre

T.U. moins un. Nous ne sommes plus qu'à deux heures de décalage avec Paris, preuve irréfutable que nous approchons... Mais de quoi ?

Ce matin nous sommes par trente cinq Nord et quarante Ouest et toujours à vingt deux nœuds.

Pour suivre l'orthodromie, notre route s'infléchit un peu plus vers la droite à chaque altération de cap et nous faisons maintenant route au zéro cinquante deux.

Le ciel est encore clément et la mer toujours peu agitée.

Le vent et la houle nous viennent tous deux un peu plus par le travers et la conséquence directe est que nous tanguons un peu moins mais roulons un peu plus.

Profitons de ce doux et lent bercement ; d'ici ce soir nous serons certainement plus secoués.

Il est bientôt midi, mon "supplice" de la mi-journée est hélas au rendez-vous. Lors du déjeuner ma passagère préférée (j'ironise pour ne pas devenir grossier) voulait savoir pendant combien de temps je ressentais le mal de terre en débarquant et comment je faisais pour le combattre puis, sans attendre ma réponse, cette psy de pacotille a commencé à m'expliquer que c'était tout à fait normal et que, comme le mal de mer, c'était un problème d'oreille interne, que lorsqu'elle débarquait il lui fallait près d'une journée pour s'en remettre. Et que ceci. Et que cela.

Je commence à comprendre que son mari ait prit la poudre d'escampette et j'ai failli le lui dire ; je ne sais quel petit truc en moi a bloqué mes cordes vocales au

moment où cela allait sortir. Une semaine encore à la supporter, vais-je tenir le coup, ou un Hiroshima de salon est-il inévitable ? ? ? That is the question !

Mais qu'importe, nous avançons et, sans en avoir l'air, depuis notre départ de Rouen nous avons parcouru, selon mon GPS, sept mille deux cent quarante-huit nautiques, soit un peu plus du tiers du tour de la Terre.

Les bulletins météo se suivent mais ne se ressemblent pas. La grosse dépression sur l'Islande semble faire quelques caprices sur sa trajectoire.

Une sorte de fax imprime de temps à autre un genre de bulletin météo qui donne, de six heures en six heures la position estimée du bateau et l'état prévisionnel du vent et de la mer à cet endroit ainsi que des conseils de route, un peu comme le font les "routeurs" pour les navigateurs des grandes courses à la voile.

Le Commandant décide de changer de route afin de passer au Sud de Flores plutôt qu'au Nord pour bénéficier d'une mer moins agitée et maintenir la vitesse en prévision de la suite.

A dix huit heures grande réunion à la passerelle : c'est l'heure des comptes et chacun doit venir régler ses achats à la cave du bord. Je reste un moment sur l'aileron de passerelle avec le second mécanicien, qui habite à Douarnenez ; nous parlons de la baie, de la presqu'île de Crozon, des plages de Pentrez, de Saint Nic ou de Morgat.

Une bande de petits delphinidés, pas plus d'un mètre ou un mètre cinquante, arrive de la gauche, passe devant l'étrave, fait un rapide retour en arrière pour sauter la

vague d'étrave tribord, juste par politesse, histoire de dire "salut" puis reprend sa course sur une route plein Sud... En accélérant semble-t-il pour rattraper les quelques minutes perdues par pure courtoisie pour nous rendre hommage.

Jeudi 31 octobre

Trente neuf Nord et trente deux Ouest, nous sommes encore à deux heures de route du Sud de Flores. Petite île d'environ quinze kilomètres sur dix, un peu à l'écart de l'archipel. Il y avait, et je pense qu'il y a toujours, une station radar qui nous servait à la poursuite des missiles balistiques lors des essais dans les années soixante dix. Elle était armée par des techniciens de l'Armée de l'Air et les ravitaillements étaient réalisés par des Transals. Une petite piste de mille cinq cent mètres, orientée Nord/Sud sur la côte Est de l'île est coincée entre la montagne et la mer, sur une bande de terrain assez étroite et les conditions d'approche et de poser étaient toujours délicates et un peu limites.

Lors de l'un des tirs ou plus exactement dans les jours qui précédaient un tir, lors de son atterrissage, le Transal quitta la piste et vint s'écraser dans la pampa, sans dégât pour le personnel et le fret, mais l'aile et la cellule de l'avion furent quelque peu esquintées...

Un second Transal est envoyé sur place avec des mécaniciens pour réparer les dégâts de l'avion et permettre, au moins, de le convoier sur la base de Santa Maria qui est équipée d'installations plus conséquentes, pouvant réaliser les réparations nécessaires, mais

l'atterrissage du deuxième appareil se passa exactement comme le premier et, patatras dans la pampa, à quelques dizaines de mètres du premier...

Il a été alors décidé d'en rester là ; traduisez par "deux avions détruits".

Le vent fraîchit force cinq, voire six mais par chance il nous vient plein arrière. La crête de presque toutes les vagues est blanche mais la mer n'est pas encore très formée ; les creux ne dépassent pas quatre mètres cinquante et nous prenent par l'arrière ou très légèrement sur la hanche gauche, ce qui ne se traduit encore que par un bon petit roulis de plus quatre ou cinq à moins sept ou huit degrés.

Nous avons passé le travers de Flores mais le ciel est couvert et la visibilité trop faible, douze à treize kilomètres ; alors nous n'avons rien vu, nous restons seuls au milieu de nos quarante cinq à cinquante mille hectares d'océan.

La température de l'eau est maintenant trop basse pour pouvoir encore espérer voir jaillir des poissons volants devant l'étrave.

Après le déjeuner je retourne à la passerelle.

Je m'amuse avec les officiers de quart Philippins, depuis le milieu de la traversée aller, après avoir fait connaissance avec eux, je leur pose toujours la même question : "Is the ship sinking normally ?" (Le navire coule-t-il normalement ?).

Cette question semblait les troubler au début, leur sens de l'humour étant différent du nôtre mais ils ont compris que

ce n'était qu'une plaisanterie et sourient maintenant à chaque fois que je leur pose la question.

Un bâtiment traversier est visible sur l'écran du radar, il n'est qu'à huit nautiques mais l'horizon est très couvert, avec des jumelles, le château ne se distingue que par une lueur un peu plus blanche que la brume qui masque l'horizon.

Les gisements successifs augmentent, c'est-à-dire qu'il va passer devant nous et le calculateur du radar indique que, au plus proche, nous serons à un virgule deux nautique.

Alors que nous nous rapprochons, un peu avant qu'il ne passe sur notre avant, le ciel s'est éclairci un moment comme pour laisser le Soleil jouer les projecteurs sur cette scène, que l'on puisse s'admirer mutuellement ; c'est un vraquier avec un château tout à l'arrière.

Lorsque ce bateau est droit devant nous, la distance radar est de deux nautiques, il passe et quelques minutes plus tard, c'est nous qui coupons sa route.

Même avec des jumelles il est impossible de lire son nom ni même son port d'attache ; sa route semble le mener droit sur Lisbonne.

Il s'écarte de plus en plus sur notre droite et finit par disparaître à l'horizon et nous voilà de nouveau seuls sur notre petit bout d'océan.

Le roulis s'intensifie un peu et je redescends dans ma cabine pour aller m'allonger un moment avant le dîner et jouir de ce bercement.

J'ai une pensée pour François qui, n'arrivant pas à retenir les trois sortes de siestes existantes telles que je les lui ai

appries, me redemandait quotidiennement de les lui rappeler : il y a les siestes "préventives", les siestes "réparatrices" et toutes celles qui ne rentrent pas dans l'une des deux catégories précédentes sont dites "crapuleuses".

A dix neuf heures, avec l'autorisation du Commandant, j'ai invité les officiers à prendre une coupe de champagne pour les remercier de m'avoir accepté et me faire pardonner ma présence parfois un peu intrusive.

J'ai jadis connu la situation analogue où, étant jeune officier à bord d'un bâtiment, il y avait toujours le "vieux c.." de service qui débarquait avec une voix chevrotante et martelant ses mots d'un index levé : "*de mon temps...*", je m'étais pourtant juré en embarquant de ne pas être de ceux-là, mais c'est impossible.

On ne peut s'empêcher, avec l'évolution de la technologie et des moyens à disposition de comparer avec ce qui existait à l'époque et, inéluctablement, on reparle de ce que l'on a connu et on se retrouve, de facto et sans s'en rendre compte, dans la peau du "vieux c.." et de ses "*de mon temps*". Lorsque les choses changent, il est impossible de ne pas les comparer d'autant plus que le changement et la modernisation sont importants.

A fortiori près d'un demi-siècle plus tard avec toutes celles que l'on connaît des ordinateurs, portables, micro-processeurs divers et autres.

Vendredi 1er novembre

Longue nuit où, je l'avoue, j'ai mal dormi, régulièrement réveillé par des coups de roulis m'obligeant à chaque fois de trouver une autre position pour me caler dans le lit et je ressens des courbatures dans le dos à force de résister.

Finalement, les lits de cent quarante ne sont pas faits pour le mauvais temps. La bonne vieille "bannette" dans laquelle le corps est bien calé, entre la cloison et le rebord du lit, est de loin préférable.

Encore huit cent quatre-vingt-trois nautiques à courir pour atteindre la pointe de Bretagne et pas des plus faciles car le vent et la mer, déjà ouest-nord-ouest, remontent lentement au Nord, c'est-à-dire que nous allons les recevoir plein travers et, même en mollissant à six ou sept mètres, les vagues vont nous faire rouler bord sur bord.

Le ciel est uniformément gris et il pleut. Un léger regret de ces chaleurs subtropicales me traverse l'esprit. D'aucuns pourraient croire qu'il serait idéal de vivre dans un endroit où il ne pleut presque jamais, où il fait toujours beau avec une température jamais trop chaude, jamais trop froide. Ce lieu existe, c'est San Diego au sud de la Californie. Ce n'est pas aussi paradisiaque que cela, malgré les trois cent cinquante jours annuels de Soleil, tous ceux qui y sont ou y ont été affectés disent la même chose : le manque des saisons devient rapidement insupportable pour ceux qui ne sont pas natifs de cette région.

En fin de matinée, nous croisons un gros porte-container de la Compagnie MAERSK. Sa route étant l'inverse de la

nôtre me fait penser que le temps devant nous n'est peut-être pas aussi mauvais que prévu, sinon il aurait choisi une route plus Sud pour échapper plus rapidement aux intempéries.

Quarante-trois Nord et vingt et un Ouest, nous sommes pratiquement à hauteur du Cap Finistère et à sept cent quarante-cinq nautiques de Ouessant.

Dix-huit nœuds, si nous pouvons maintenir cette vitesse nous arriverons en mer d'Iroise en tout début de matinée du trois et, avec un peu de chance, au moins voir le phare de Creach.

Avant le dîner, j'ai discuté un moment avec le Commandant, qui venait de recevoir les dernières informations sur les conditions météorologiques ; un train de dépressions arrive en descendant de Ouest Irlande vers la pointe de Bretagne. Cela ne sert plus à rien de réduire la vitesse pour laisser passer le gros de la dépression puisque deux autres arrivent juste derrière. Impossible d'espérer passer entre deux, il va nous falloir en traverser au moins une.

C'est entre la mer d'Iroise et la Manche que nous allons les affronter.

Profitons de cette nuit et de son bercement.

Nous changerons d'heure pour la dernière fois et demain matin nous serons encore un peu loin des côtes de la France mais nous aurons adopté son heure légale d'hiver : T.U. + 1.

Samedi 2 novembre

En fin de nuit ou très tôt selon le choix, le bateau commence à bouger sérieusement, cela me réveille, il est trois heures et demi ou un peu plus, à cette heure avancée, la fluorescence des aiguilles de ma montre a grandement faibli et je ne distingue plus très bien où se trouve la grande aiguille.

Après m'être tourné et retourné plusieurs fois pour trouver la bonne position je me rendors jusqu'à ce que mon réveil me rappelle à la réalité...

Il fait encore nuit. Un rapide coup d'œil à mon GPS : quarante cinq Nord et quinze Ouest ; encore un peu plus de trois cent nautiques de Ouessant.

Après mon petit déjeuner, je remonte dans ma cabine et, pris sournoisement par une petite fatigue je me rallonge une bonne heure pour compenser celle qui a disparu dans le dernier changement, dirons-nous.

La mer est de plus en plus grosse, il est très difficile de donner une estimation de la hauteur des vagues depuis la passerelle perchée à vingt-sept mètres au-dessus de l'eau mais je pense qu'elles font six mètres à six mètres cinquante.

Après le déjeuner, je suis descendu sur le pont principal. La coursive extérieure bâbord, celle qui est au vent, est trempée et une fine pellicule d'eau se ballade du bastingage à la cloison et de la cloison au bastingage, au gré du roulis. J'opte donc pour la coursive tribord. Là, je peux observer les vagues, grandeur nature.

Considérant que le pont principal est au moins à cinq mètres au-dessus de l'eau plus la hauteur de mes yeux au dessus du pont, plus le fait que le sommet des vagues est nettement au dessus de l'horizon, les creux font de huit à dix mètres.

Je vais jusqu'à la plage arrière et là, le spectacle devient impressionnant.

D'une part se retrouver face aux vagues qui nous arrive trois-quart arrière a quelque chose d'impressionnant, d'autre part c'est là que les mouvements de tangage sont le plus importants, ajoutant au roulis un mouvement d'ascenseur qui, parfois, donne l'impression que le pont se dérobe sous nos pieds.

Le Bosco est également là et nous discutons un moment de nos expériences mutuelles passées dans des lieux universellement reconnus comme étant infréquentables tels les quarantièmes Sud, plus connus sous le nom de quarantièmes rugissants, où ce que nous supportons actuellement serait classé, avec une pointe d'humour, comme grand beau temps.

Les paquets de mer qui traversent le pont, les glissades totalement incontrôlées, les "cavalcades" involontaires qui, après avoir pris un départ plus ou moins maîtrisé, s'accélèrent dans une descente qui dépend essentiellement de l'angle de roulis et s'arrêtent on ne sait où, en se cognant ou s'accrochant au premier objet fixe qui passe à portée de main... Marcher sur les cloisons... Descendre à l'étage supérieur.

Rarement quelques accidents. Quelques frayeurs parfois, sur le moment ou rétrospectivement. Quelques rigolades,

souvent mais, dans tous les cas, que de souvenirs inoubliables.

Un ou deux coups de roulis plus prononcés nous interrompent dans nos échanges d'anecdotes et nos regards se portent inconsciemment vers le coté bâbord de la plage arrière, là où un paquet de mer pourrait l'envahir et nous savons déjà où bondir pour s'abriter le cas échéant.

Une diffusion générale demandant à tout le personnel de rentrer à l'intérieur du bateau et de fermer les portes étanches nous oblige à nous séparer, mettant un terme à nos échanges de souvenirs.

Les coups de roulis se font de plus en plus prononcés, il devient presque impossible de marcher sans se tenir ou s'aider des mains.

L'ascenseur est isolé, il va falloir jouer avec les mouvements du bateau pour monter les escaliers.

Il est surprenant de constater à quel point ne serait-ce que dix degrés de gîte peuvent faciliter la montée d'un escalier... Le tout étant de ne pas partir dans le zig quand le bateau est dans le zag...

Ce soir, à table, les napperons spéciaux (un genre de caoutchouc avec un très fort coefficient de frottement qui évite tout glissement) ont été mis sous les assiettes, les verres et les couverts. Méfiant, même avec ces napperons, il y a eu un ou deux coups où, par acquis de conscience, j'ai quand même tenu mon verre d'une main et mon assiette de l'autre... Dans le doute...

Dans le temps, dans la Royale (qui est depuis également passé à ces napperons anti-glissement), il y avait ce qu'on appelait des violons, sorte de cerceau en acier muni au milieu d'une pince qui se fixait sur le bord de la table et de deux crochets qui venaient s'insérer dans des encoches aux quatre coins d'un plateau carré, percé de divers trous plus ou moins larges.

Tout cela formait un joli puzzle qui recouvrait toute la table, les cerceaux servant à maintenir les assiettes et les pièces centrales les verres, deux bouteilles et une carafe.

Un jour, à bord du Poincaré, les tables du carré et des postes étaient disposées transversalement ; alors que les prévisions météorologiques annonçaient une forte probabilité de gros temps, les violons avaient été installés au carré des Officiers mais pas au poste des Maîtres.

Le repas avait bien commencé, il y avait bien un bon roulis mais qui ne nécessitait pas réellement les violons, jusqu'au moment où un coup de roulis beaucoup plus fort a fait que tout ce qu'il y avait sur la table au poste des Maîtres est parti en glissade comme un seul homme, a traversé toute la longueur de la table avant d'aller se fracasser contre la cloison.

Toute la table était parfaitement nette mais, par miracle, pas une seule goutte de vin n'a été renversée, toutes les bouteilles et tous les verres ont été sauvés du désastre par des mains secourables qui les ont récupérés au passage ou en plein vol.

Dimanche 3 novembre

Arrivés sur la pointe de Bretagne, mer grosse –toujours sur l’arrière– fort roulis.

Un peu partout des bateaux apparaissent mais nous sommes trop loin de Ouessant ou de la côte des Abers ; impossible de voir la terre ferme.

Quelques heures plus tard, nous arrivons dans le rail de "Jobourg" devant les îles anglo-saxonnes et le Cotentin.

Le trafic de navires grandissant dans la Manche et suite à quelques accidents, il a été instauré des cheminements particuliers, constitués de deux couloirs de navigation - l'un montant et l'autre descendant- d'une largeur de cinq nautiques chacun et séparés par une bande centrale de cinq nautiques également ; le tout est appelé "rail".

Songez qu'il y a plusieurs centaines de navires qui circulent quotidiennement entre l'Atlantique et la Mer du Nord, que des dizaines de ferries transmanche traversent sur des routes perpendiculaires et ajoutez à cela les pêcheurs et les plaisanciers qui, eux, vont un peu dans tous les sens.

Il y a donc trois de ces rails de Ouessant au Cap Gris-nez. Afin de parer à toute éventualité, les deux rails dans les parties les plus étroites (Cherbourg et Gris-nez), sont contrôlés par les autorités françaises pour l'un et britanniques pour l'autre. Chaque bâtiment entrant dans le rail doit se signaler (nom, origine, destination) mais également fournir tout un tas de renseignements sur le nombre de personnes à bord (équipage et passagers), la dangerosité du fret, les quantités de carburants transportés, réserves d'huiles, etc.

Pendant un moment, nous sommes suffisamment proches de la côte pour que mon portable capte le réseau et il se met à me signaler une bonne dizaine de messages d'appels manqués. Je verrai cela demain, tranquillement, quand nous serons à quai.

En début de soirée nous sommes au large de la Baie de Seine. Je discute un moment avec le Commandant qui me fait part de ses réflexions sur les différentes options pour la nuit prochaine.

Le pilote est prévu demain matin à quatre heures, il nous reste cent ou cent dix nautiques à parcourir, la météo n'est pas des plus favorable -vent force sept à huit- il vaudrait donc mieux éviter un mouillage.

Il n'y a pas trop de place pour faire des ronds dans l'eau ; la meilleure solution semble donc de réduire la vitesse en restant bien sur la bordure droite du rail pour ne pas gêner les navires qui transitent à des vitesses nettement supérieures.

Minuit : changement de quart, je décide moi aussi de descendre me coucher.

Lundi 4 novembre

C'est le bruit de manutention qui me réveille. Je me lève, ouvre le rideau de mon sabord, le ciel est tout gris. Toutes les boîtes qui étaient empilées dans les deux rangées devant le château ont été débarquées et le panneau de cale est enlevé.

Dehors il fait froid et le vent ne fait qu'amplifier cette sensation.

Un passager belge a embarqué en début d'après-midi.

Ancien militaire à la retraite, Officier dans les blindés, il poursuit ses activités et, ayant toujours eu un certain penchant pour la Marine, en étant le trésorier du Seamen's Club de Oostende.

Enfin débarrassé de mes face-à-face, avec cette femme, midi et soir. Elle aura presque réussi en dix jours à me faire regretter mon voyage... J'hésite encore à lui balancer ses quatre vérités en pleine figure, j'en ai une envie indicible mais je pense que quelques vestiges de mon éducation m'en empêchent.

A peine sa dernière bouchée avalée, notre passagère quitte la table. Ouf ! Mon compagnon belge me demande si elle est toujours comme cela. Il ne lui a pas fallu plus d'un repas pour cerner le personnage et, sans que je ne lui en aie parlé, me plaint de l'avoir supporté depuis dix jours. La bienséance m'interdit de rapporter ici ses commentaires qui suivirent.

Mardi 5 novembre

Rien de particulier, le déchargement se termine et le chargement commence. Je suis toujours stupéfié par cet incessant mouvement.

Il faut que je me force pour prendre conscience que c'est mon dernier jour à bord, que demain, dès que nous serons à quai, cette aventure prendra fin.

Vingt et une heures, poste de manœuvre pour le départ de Dunkerque et c'est avec un pincement au cœur que je monte à la passerelle pour ce dernier appareillage.

Il y a cinquante ans et quelques huit mois, j'embarquais pour la première fois sur un navire de commerce au long cours, ici, à Dunkerque, à bord d'un pétrolier de la FINA, à destination du Golfe Persique.

Je tenais fièrement à la main mon Livret Maritime qui venait de m'être remis par l'Administrateur des Affaires Maritimes après m'avoir enregistré comme "inscrit maritime" sous le numéro DK 11646 et sur le rôle d'équipage du FINA ANGOLA en qualité de "pilotin".

Dénomination d'une catégorie très particulière de ceux qui veulent faire un voyage sur un navire de commerce pour voir comment cela se passe et si cela leur convient.

Le terme "aspirant de marine" pourrait presque s'appliquer, sans pour autant le confondre avec le grade des élèves officiers de la Royale, avant de s'engager dans une carrière maritime.

Dans le jargon des marins du commerce, ils sont appelés "pilots" et cette appellation est également celle des bizuts entrant à l'Hydro, tant qu'ils n'ont pas subi les rituels de l'apprentissage des us et coutumes qui leur donneront un droit de cité dans ce monde à part qu'est celui des gens de mer, sacralisé par le baptême de la promotion.

Un demi-siècle et pourtant dans ma mémoire il me semble que c'était hier, mes premiers quarts sur une passerelle, mon premier pacha -le Commandant MOUSSET- qui m'a appris à me servir d'un sextant. Mon premier Chef de Quart -Pierre CORLAIX- qui m'a appris, pendant les quarts de nuit, et fait réciter quotidiennement, à la virgule près, les règles de barre et de route (sorte de code de la route pour les bateaux).

Ce vieux matelot -LE HIR- qui effectuait son dernier embarquement avant la retraite et qui, prenant le quart à trois heures du matin, tenait son bol à deux mains et soufflait dessus pour faire croire que c'était du café trop chaud alors que c'était un bol de "gros rouge" ; c'est lui qui m'a appris à jouer avec l'inertie du bateau et maîtriser l'angle de barre idéal ou presque pour tenir le cap. Ma première corvée qui a été de faire briller "la cloche" qui ne se souvenait même plus de la dernière fois qu'elle avait vu un chiffon imbibé de "Naol".

Dernier appareillage, un demi-siècle plus tard mais pas de grands changements au fond. Sortie du port en passant les jetées, long cheminement entre les bouées vertes et rouges qui balisent le chenal, débarquement du pilote près de Gravelines, montée progressive en allure de la machine pour atteindre la vitesse de croisière.

Ce soir, la vitesse ce sera une petite vitesse, calculée pour nous amener à la prise du pilote à neuf heures demain matin.

Mercredi 6 novembre

C'est sous un soleil pâlichon que la pilotine nous accoste, pour permettre au pilote de monter à bord avant d'attaquer la lente remontée de la Seine.

Un dernier regard vers le Cap de la Hève et les bâtiments de l'Hydro puis, au niveau de l'eau, l'entrée du port ; sur le boulevard Clemenceau, juste derrière le port de plaisance, j'aperçois les bâtiments de Marine Le Havre reconnaissables au pavillon sur sa façade.

Sur notre droite, la côte semble se rapprocher très rapidement au fur et à mesure que nous entrons dans l'embouchure de la Seine.

Honfleur, puis le pont de Normandie. Peu après, passant devant Berville-sur-Mer où l'un de mes amis a une maison, je cherche si je peux la voir mais je n'arrive pas à la localiser.

Une fois passée toute la zone industrielle et pétrolière, c'est un véritable délice que de regarder, de part et d'autre, défiler les berges de la Seine, ces villages et ces belles propriétés, un peu sur les hauteurs et complètement perdues dans la nature, certainement invisibles depuis la route mais jouissant d'une vue imprenable sur la Seine.

Aujourd'hui, au moment où je refais mes valises, mon regard se porte une dernière fois sur mon GPS avant de l'éteindre, je peux lire que nous avons parcouru neuf mille deux cent quatre-vingt-cinq nautiques depuis le départ de Rouen.

Si quelque part je suis content de rentrer à la maison, il ne serait pas nécessaire de me proposer deux fois de repartir pour que j'accepte... Avec joie.

"Homme libre, toujours tu chériras la mer" disait Baudelaire.

Comme il avait raison... Sans savoir ô combien.





Octobre 2013