



Saint Paul de l'Ile aux Noix (Canada), le 6 septembre 2004,

Journal de bord de la cinquième partie du voyage de Taranis aux Iles,

Après de joyeuses fêtes passées comme un tourbillon auprès de toute la petite famille et de quelques amis, ce fut un retour un peu difficile vers Taranis le 13 février 2004. En effet, une bonne partie du séjour en France fut à nouveau spoliée par la rédaction de longs mails, l'envoi de nombreux coups de fil concernant (devinez quoi)...la réparation du groupe électrogène ou son remplacement par le troisième du nom ! Même si ma grande habitude de ce type de réclamation m'a permis de faire du copier-coller à partir de mes mails passés (surtout ceux en anglais destinés à mes interlocuteurs américains), les heures passées à décrire mes avatars techniques (et à râler comme un putois) commençaient à me peser d'autant plus que j'avais rapidement compris qu'il ne se passerait rien (pour le groupe) pendant le séjour du bateau à Pointe-à-Pître !

Un voyage express vers les Iles Vierges ...

Après un voyage Corsair sans histoire (eh oui, ça peut arriver !), l'accueil plutôt frais et étriqué (avec une 205 fatiguée arrivée avec ½ heure de retard où il fallut entasser 50 kg de bagages en plus des 4 personnes les accompagnant), du sous-fifre de notre vendeur de groupe (Multicap Caraïbes – nom à retenir pour tous les tour-du-mondistes masochistes ayant envie de se faire flouer par une clique de jamais-responsables-mais-toujours-incompétents) nous attendait à l'aéroport de Pointe-à-Pître. Le dit concessionnaire n'avait pas eu le courage, malgré ses promesses, de se déplacer pour essuyer le premier feu de notre ire ! Il n'eut ensuite d'ailleurs pas plus de courage, en évitant soigneusement de nous voir et en restant à bonne distance par téléphone, pour nous dire que tout ça le dépassait et que je devais en référer directement à son papa en Martinique ("maison-père"), qui a lui-même tenté de m'apitoyer sur la tristesse de sa condition face à des fabricants américains qui avait le culot de le rendre responsable d'un montage mal fait,...qu'il avait pourtant béni !

Ayant mis un peu de temps à réaliser le mauvais coup qui nous arrivait, d'autant plus que nous venions de retrouver le bateau la porte non fermée et baignant dans son gas-oil (ultime cadeau de ce "concessionnaire" guadeloupéen de première main), nous décidâmes de prendre un peu de bon temps avec nos amis du Rackam arrivés depuis quelques jours avant de repartir vers de nouveaux horizons !

Un petit coup de carénage en apnée dans une eau de marina chargée en gasoil et cacas en tous genres nous permit d'enlever tout un assortiment de coraux qui n'auraient pas dépareillé l'aquarium de La Rochelle, et de remonter couvert de petites crevettes qui nous suçaient la coque ! Un gros avitaillement par-dessus tout cela nous permit de faire voile dès le 17 février en direction des Iles Vierges Britanniques – Tortola en l'occurrence, (en abandonnant, la mort dans l'âme, deux belles et bonnes nuit de marina payées en trop !) dans des éléments

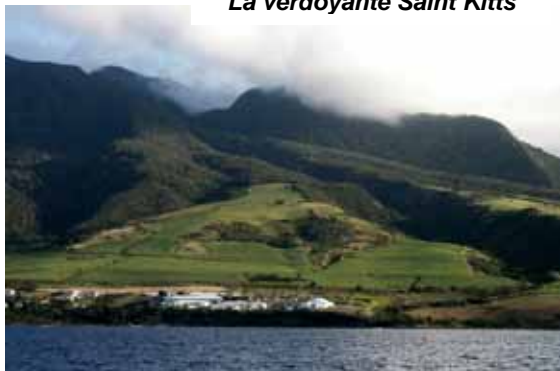
passablement agités par des alizés d'Est musclés (plus souvent en haut du 6 qu'en bas du 5). Enfin, première bonne nouvelle depuis des semaines reçue au large de Pointe-à-Pître par un coup de fil de notre (pote) mécanicien suédo-antillais : un groupe électrogène tout neuf offert par le constructeur était dans l'avion Seattle/Tortola et un arrangement financier pour le montage était en vue !



Après une nuit confortable, mais courte, au mouillage dans l'anse Deshaies, à la pointe Nord-Ouest de La Guadeloupe, c'était le départ à 4 heures du matin en slalomant au radar au milieu des bateaux au mouillage tous feux éteints, en direction de Saint Kitts. En effet, depuis le réveil de son volcan en 1995, l'arrêt à l'île de Montserrat n'est plus guère possible. Celle-ci est en grande partie dévastée et seul un mouillage de fortune peu recommandé est encore faisable au nord de l'île. Et ce fut en effet impressionnant en passant sous le vent de l'île à plus d'un mile de distance de voir cette fumée épaisse et jaunâtre qui sort toujours du volcan, et de sentir l'abominable odeur d'anhydride sulfureux ! L'alizé toujours musclé nous a poussé par l'arrière du travers sur Saint Kitts en un temps record nous permettant d'afficher une moyenne d'un peu plus de 7 nœuds au milieu de creux de plus de 3 mètres, amenant du même coup le cœur au bord des lèvres de Chantal dont l'amarinage laissait encore à désirer.

La récompense fut un mouillage hyper tranquille dans une baie de rêve (Ballast Bay) où nous étions seuls au pied de collines (et bien sûr d'un vieux volcan endormi) nous faisant penser à des paysages du Pays de Galles.

Le lendemain 19 février, c'était le départ pour Saint Martin (ou plus précisément Sint Marteen, car nous ne sommes allés que du côté hollandais de cette petite île partagée entre la Hollande et la France). Arrivés dans une marina rustique, avec mouillage par l'avant de l'ancre dans un tout petit chenal pour s'amarrer ensuite par l'arrière à un gros quai en bois (manœuvre scabreuse qui nous a donné des frissons dans le dos), nous découvrièmes Philipsburg, capitale de l'île qui ressemble à un tout petit Hong Kong à l'allure afro-néerlandaise, fortement soumise à l'influence américaine. L'île a en effet eu la bonne idée de s'instituer zone franche et tout est hors taxes ce qui lui permet d'accueillir chaque jour son lot de touristes déversés par les énormes paquebots habituels et de leur vendre électronique, appareils photo, bijoux, parfums... à (relativement) bas prix. Et bien que l'île appartienne à deux états européens, la

La verdoyante Saint Kitts

seule monnaie utilisée est le dollar US ! Nous en profitâmes d'ailleurs pour renouveler notre lecteur de DVD bafouillant, et la télé, une multistandard qui nous permettra d'avoir les nouvelles aux Amériques, et pour déguster notre liqueur fécampoise préférée introuvable en France - B&B (Bénédictine and Brandy), ainsi qu'un apéritif chinois pur jus dont nous nous délectons il y a dix ans à Daya Bay.

Après deux nuits passées à remuer sur notre quai sur lequel le débarquement était toujours périlleux, nous repartîmes le soir du 21 février

pour ces fameuses Iles Vierges Britanniques où nous arrivâmes le dimanche matin après une traversée très agréable par petit vent, même si la houle résiduelle était encore un peu inconfortable. Cette arrivée se fit dans une marina très "Santa Barbara" (nous nous en sommes d'ailleurs encore mieux rendus compte au moment de payer le séjour), où une place nous avait été gentiment réservée par notre "groupe-man".

Un long séjour à Tortola (Iles Vierges Britanniques) ...

Suivant les conseils du capitaine de port de Tortola (qui ne m'avait cependant pas tout dit), je fonçai aux douanes où une délicieuse douanière noire en faux cheveux et faux ongles bleus commença à me menacer vigoureusement d'une amende circonstanciée, lui ayant naïvement mentionné que nous étions amarrés à la marina, alors que nous aurions dû mouiller en face du bâtiment des douanes et venir en annexe avant de poser le pied sur l'île ! En fait, la taxe d'"overtime" (due en raison de l'arrivée un dimanche) était déjà tellement consistante qu'elle a jugé que j'avais eu ma ration !

Ce furent ensuite dix jours de stress intense avec visites biquotidiennes de nos responsables Northern Lights entrecoupées d'allées et venues de mécaniciens, d'électriciens, de charpentiers de marine, de chaudronniers,... (y compris le dimanche), à tel point qu'il fallait viser pour aller faire quelques courses au "Bobby's" qui était devenu le lieu de prédilection de Chantal, après qu'elle y eut trouvé ses marques, ou aller à l'Internet Café où le tenancier faisait payer un prix d'or des connexions avec des ordinateurs hors d'âge ! Le soir, épuisés par ces allées et venues et les travaux que nous prenions en charge afin d'alléger la douloureuse finale, nous nous endormions difficilement, bercés par les concerts hurleurs et tardifs du restaurant de la marina au pied duquel nous étions amarrés, concerts qui avaient le don d'exciter nos moustiques de service, qui nous vampirisaient dès la nuit tombée ! Dans les quelques moments de creux, nous en profitions néanmoins pour glaner des renseignements sur la suite de la croisière en faisant la causette avec nos voisins de pontons, tous plus américains les uns que les autres, mais tout enchantés de rencontrer une espèce aussi rare qu'un couple de Français en voyage, et tous aussi charmants. Même si le bateau de l'un d'entre eux, au cours d'une manœuvre foireuse, me ficha en l'air mon antenne de Navtex m'obligeant à une réparation de fortune après une journée harassante (ils eurent néanmoins le bon goût de nous offrir une bouteille d'excellent vin californien pour se faire pardonner).

Ceci étant dit, nous avons été réellement épatés par la compétence, l'efficacité et la gentillesse de nos interlocuteurs (tout à l'opposé de nos margoulines français ou antillais) qui ont réellement eu à cœur de régler notre problème de façon définitive et très "fair". Et, comme l'année passée avec notre mécanicien suédo-antillais, nous nous sommes faits un pote de Tom, notre américain représentant Northern Lights à Tortola. Quand, en outre, il apprit que j'étais ingénieur et ancien membre du Rotary (il est actuellement le président du Rotary Club local),

il nous a offert, le samedi soir, deux places de concert donné par une école de musique d'instruments à vent New Yorkaise avec quelques 120 musiciens en goguette à Tortola ! C'était un peu surréaliste, mais vraiment sympa, de se retrouver au milieu de la "high society" des BVI (British Virgin Islands) avec son gouverneur, son Premier ministre et toute la bourgeoisie Tortolienne endimanchée en train d'écouter des hymnes ronflants à la gloire de l'Amérique triomphante.

Enfin, le mercredi 3 mars, après démontage de l'ancien moteur du groupe, remontage du nouveau et essais de démarrage qui permirent de fusiller la pompe à eau dans les 3 premières minutes, et réalisation de nombreuses modifications (déplacement du groupe de quelques cm, adjonction d'une boîte d'échappement faite sur mesure, déploiement du tuyau d'échappement sur le haut de notre tête de lit (qui nous donne l'impression de se reposer sous une cascade lorsque nous sommes au lit - les yeux fermés - et que le générateur tourne), le bateau fut sorti de l'eau sous un bon force 7, ce qui nous permis de gratifier le liston bâbord d'un joli petit gnou ! Tout ça pour repartir d'un bon pied après un petit carénage express et la mise en œuvre de l'ultime modification du bateau : la difficile soudure de notre "coquille de palourde" en aluminium sur l'échappement du groupe. L'habillage de notre cabine avant et de son tuyau d'échappement sera pour plus tard...

Enfin, en milieu d'après-midi, c'était le nouveau redémarrage du Taranis pour aller ... 3 miles plus loin mouiller dans une crique accueillante sur Peter Island se remettre de toutes ces émotions !

En route toute sur Porto Rico ...

Le conseil de guerre qui se tint alors pour programmer la suite des opérations nous laissa un peu abattu. D'abord un vent du feu de Dieu (6 à 7 avec rafales à 8), qui tenait depuis une petite semaine et était annoncé pour durer encore au moins 4 à 5 jours en raison d'un anticyclone tout proche très stable et très pincé, et ensuite le constat qu'il restait plus de onze cents miles à faire pour rallier les US où nous devons théoriquement être le 1^{er} avril (date du changement de compagnie d'assurances, la nouvelle prenant en compte les US, mais pas Cuba, et l'ancienne Cuba, mais pas les US !) nous mit le moral à zéro.

Un départ des Iles Vierges venté...



Mais, après une nuit agitée à entendre le vent hurler dans les drisses, c'est avec détermination que nous pointâmes l'étrave vers Saint Thomas (Iles Vierges Américaines) où nous allions tester notre visa américain et récupérer un permis de croisière pour Porto Rico. C'est aussi avec une pointe de regret que nous laissions derrière nous ces Iles Vierges dont nous avons peu profité et qui constituent un merveilleux bassin de croisière avec tout ce dédale d'îles (nous y passerons plus de temps au retour !). Gros vent (et grosse mer) nous permit d'arriver de bonne heure dans la belle baie de Charlotte Amalie où le débarquement en annexe, pour aller encore poireauter aux douanes, me laissa pourri d'eau de mer. Enfin, après qu'on m'eut annoncé que cette fois nous étions bien aux USA, nous pûmes flâner un peu dans cette petite ville surprenante de Charlotte Amalie qui garde un style danois bien restauré (ces îles ont été vendues par le Danemark aux Etats Unis au début du siècle dernier) et est entièrement tournée vers le tourisme, avec de riches américains en goguette vomis chaque matin par les énormes paquebots escalant dans la baie. On y trouve tout ce qu'on veut comme alcools (même notre Gin Sapphire préféré, presque moins cher que le Tonic pour aller avec !),

électronique, bijoux... avec un racolage intensif des boutiquiers ! Le retour en annexe fut moins drôle, d'autant plus que nous nous fîmes enguirlander par un garde-côtes américain tapi dans l'ombre et qui surgit au moment où nous allions embarquer dans notre youyou pour nous rappeler que toute embarcation devait avoir ses gilets de sauvetage à bord ! Il n'avait d'ailleurs pas tout à fait tort car il y avait au moins 70 cm de creux quand, pas très fiers, nous ralliâmes notre bâtiment !



De bonne heure, de bonne humeur nous remîmes en route le 5 mars pour Culebra (Ile Vierge Espagnole appartenant à Porto Rico). Nous essayâmes avec succès le génois seul avec un bon 6 chatouillant souvent le 7, sur notre arrière, et des vagues déferlantes d'environ 3 mètres (difficiles à évaluer à l'œil mais étalonnées par le Navtex météo !). Nous prîmes quelques photos, comme toujours un peu décevantes en ce qu'elles "écrasent" la mer et ne traduisent absolument pas nos fortes sensations ! Après une arrivée slalom au milieu des bancs de coraux (merci Max Sea et GPS), un mouillage encore venteux nous permît un nouveau débarquement en annexe scabreux au petit village de Dewey pour aller d'un pas ferme faire de nouvelles formalités de douane. Après 8 ou 9 nouveaux formulaires dûment remplis, le douanier nous annonçait fièrement que cette fois-ci nous étions (à nouveau) définitivement aux USA, que (grâce à notre passage aux Iles Vierges Américaines) le permis de croisière était gratuit, mais que nous avions à payer une taxe d'arrivée (à cause de notre passage aux Iles Vierges Américaines) presque du double du prix du permis de croisière !

Après la visite du petit village très latino-américain de Dewey, le pèlerinage au cyber café et le coup de fil d'anniversaire à notre petit Fred, le retour au bateau ne fut presque qu'une formalité tant notre habitude à négocier les méchants brisants en annexe est devenue grande ! Nous fûmes également impressionnés par cette hypocrisie Porto Ricaine affichée, qui interdit aux plaisanciers de déposer leurs poubelles à terre, les conduisant naturellement à s'en débarrasser en mer ou chez leurs voisins !

Toujours de bonne heure le lendemain (nous allongions en effet la foulée pour essayer de respecter notre timing), en route pour la côte sud de Porto Rico, où nous atterrîmes (toujours

avec gros vent et grosse mer) en fin d'après-midi dans un petit mouillage de pêcheurs (Puerto Patillas) caché derrière des récifs de corail, et où nous jetions l'ancre dans 1,70 m d'eau dans un petit paradis de tranquillité, après avoir néanmoins serré les fesses en tournicotant entre les récifs grâce au GPS et à notre œil exercé à repérer les patates de corail affleurantes. Inutile de dire que trouver de la place au mouillage n'est pas vraiment chose difficile, les voiliers ne sont pas légion et les voiliers français encore moins !



Le mouillage de Puerto Patillas

L'étape suivante nous permit de rencontrer au milieu de vagues impressionnantes de toutes petites embarcations de pêcheurs de langouste courageux qui nous saluaient chaleureusement en nous montrant fièrement leurs prises ! Et le dimanche soir, après un nouveau slalom encore plus acrobatique que la veille (nous sommes devenus experts pour le repérage de patates de corail à ¼ mile à la ronde), nous étions mouillés dans un nouveau havre de paix au milieu des mangroves face à une petite île qui fit les beaux jours d'un

feuilleton télévisé américain (Gilligan's Island à côté du port de Guanica). Pestant un peu contre la météo qui nous avait annoncé que le dimanche les vents molliraient, quelle ne fût pas notre surprise de constater en se relevant à minuit que le vent était brusquement tombé (la météo avait juste oublié de mentionner que les vents forts étaient jusqu'au dimanche inclus !).

Le lundi 8 mars, c'est donc avec un vent plus raisonnable (mais quand même de force 5) que nous atteignîmes Boqueron, ville de vacances blottie au fond d'une baie d'une rare beauté, et ultime point de notre passage à Porto Rico. L'étape de repos prise là (en fait 24 heures, car étant arrivé à midi, nous repartions le lendemain midi pour traverser nos 150 miles de Mona Passage vers la République Dominicaine) fut appréciée au maximum, Chantal l'ayant trouvé quand même un peu courte ! Avitaillement difficile en raison des faibles ressources de Boqueron, petite station balnéaire pauvre endormie sous le soleil. Dénicher un cyber café ne fut pas chose facile et une carte de téléphone impossible ! Le (très) bref aperçu que nous avons eu de Porto Rico nous a laissé une impression curieuse d'une colonie américaine vivant difficilement (et probablement à coup de subventions) aux crochets de son tuteur, avec une population mélangée d'américains en retraite (les "snow birds"), de latins très proches des espagnols et d'une minorité de noirs. La côte sud est industrialisée, les côtes ouest et est étant plutôt touristiques mais avec un climat aride, un habitat plus proche des banlieues parisiennes années 50 que de Miami Beach, et des vieilles voitures américaines d'après-guerre mal retapées (et souvent pas retapées du tout) ! Et nous ne pouvions nous empêcher de sentir l'ambiance du film "West Side Story" en déambulant dans Boqueron...

La République Dominicaine tout schuss ...

Partis par petit vent d'est le 9 Mars à midi, nous arrivâmes ainsi par petit vent d'est le 10 mars à midi après quelques heures de nuit à "mouliner" notre risée Volvo (c'est-à-dire à se déhaler au moteur) de l'autre côté du redouté passage Mona, en République Dominicaine. La houle de nord avait été et était encore cependant grosse, venant d'un coup de vent passé quelque temps avant au nord des Bahamas. Une vague vicieuse me valut, en allant ajuster le cap de la barre automatique à l'arrière, de toupillonner sur un pied, et de m'éclater l'arcade sourcilière sur le portique arrière, heureusement retenu par mon harnais. Quelques strips posés par l'infirmière du bord et un coup de B&B permirent de traiter l'incident de façon efficace !

C'est cette houle qui rendit d'ailleurs notre mouillage au creux d'une vallée (El Valle) très inconfortable. En grossissant à la remontée des fonds, elle nous faisait jouer au yoyo avec une amplitude de 1,50 m à 2 m avant de se fracasser dans un bruit d'enfer sur la plage et les rochers 100 mètres plus loin dans un brouillard d'écume. Inconfortable mais très beau ! Nous étions entourés de montagnes couvertes de végétation tropicale, de plusieurs centaines de mètres de haut, avec devant nous, d'immenses plages désertes bordées de palmiers... Plages pas tout à fait désertes d'ailleurs, car, outre quelques cabanes de pêcheur, il y avait le "garda frontera" de service avec son collègue de l'"immigracion", qui vinrent sur le coup de 5 heures nous rendre visite avec un pêcheur (ainsi qu'aux deux autres bateaux égarés là), vérifier que nous avions des passeports et des papiers pour le bateau qu'ils ne regardèrent même pas. Mais ils étaient surtout venus collecter leur droit de "péage" ! En effet, les guides étaient formels sur ce point, la petite corruption est de règle à Saint Domingue et après un petit bout de conversation fort agréable, le frottement du pouce et de l'index du "Garda" fit jaillir de notre porte-monnaie un billet de 10 dollars, qui manifestement était un peu déplacé, à voir leur tête épanouie et à les entendre se confondre en remerciements tout en louant la générosité et la compréhension de ces bateaux français ! Nous réajustâmes d'ailleurs par la suite à la baisse le montant du péage afin de ne pas casser le business !

Pas très bien reposés de cette nuit de baratte, le lendemain de bon matin nous remettions le cap sur le mouillage suivant de San Juan (décrit par le guide comme tout aussi inconfortable que le précédent, mais encore plus précaire), toujours avec notre bonne grosse houle mais sans grand vent. Et là, comme prévu, le mouillage "recommandé", lui aussi fort beau, était quasiment en pleine eau à un bon ½ mile de la côte au milieu de récifs sur lesquels la mer déferlait avec rage. Un autre mouillage plus abrité se trouvait de l'autre côté de ces coraux, avec le risque de s'y retrouver coincé si le vent avait la mauvaise idée de passer nord. Après relecture du guide (qui parlait de ce mouillage comme mouillage temporaire de beau temps) et conciliabule de l'équipage, cependant peu emballé à l'idée d'une nouvelle étape de nuit, nous finîmes par décider de repartir sur le coup de 9 heures du soir après un dîner requinquant et un petit film de façon à arriver le lendemain matin à Lupéron, seul vrai port d'entrée de la côte nord dominicaine.



L'impressionnante houle d'El Valle

Arrivée frisson le 12 mars au tout petit matin, le vent qui s'était levé rendant l'atterrissage au milieu des récifs un peu plus difficile (les bouées de chenal brillant par leur absence), dans une grande baie aux multiples ramifications. Et là, quelle ne fut pas notre surprise de voir des centaines de voiliers au mouillage (en majeure partie américains) alors qu'en mer nous n'en avions vu que deux depuis Porto Rico ! A y regarder de plus près, ces voiliers ressemblaient vraiment à ceux de tour-du-mondistes fatigués (c'est-à-dire un peu poubelles sur les bords) et l'explication que nous reçûmes ensuite d'un canadien de passage était que leurs skippers en avaient tellement bavé pour descendre et arriver jusque là qu'ils y restaient ensuite des mois, voire des années... Une autre explication donnée dès notre arrivée par un voisin américain venu me prodiguer des conseils pour mouiller correctement (et surtout loin de lui) fut que le pays était accueillant (bien que frustré), le climat agréable, la vie et les filles pas chères (avec un clin d'œil appuyé du plus bel effet !). Et effectivement, Lupéron ressemble bien à un grand lupanar, ce que nous vérifiâmes de visu en allant déjeuner en ville le jour suivant, environnés que nous étions par des cocottes à plaisanciers bruissantes et racoleuses !

Enfin, à peine arrivés, ce fut le défilé des officiels sur le bateau, venus faire les formalités d'entrée, représentant les douanes, la marine de guerre, l'immigration, la santé et l'agriculture, chacun nous prélevant au passage quelques dizaines de dollars, mais tous plus gentils les uns que les autres. S'il y a quelques années, Saint Domingue n'était pas très ouvert au tourisme nautique, ils ont maintenant parfaitement compris tout l'intérêt de cette ouverture ! Le plein de fuel fut ensuite fait de façon très efficace depuis des bidons dans une barque de pêche avec une pompe à main Japy comme on en voit encore au musée des vieux métiers de Rochefort.

Les rues tranquilles de Lupéron



La visite de la ville bruyante et haute en couleurs ne put, bien sûr, s'effectuer qu'après avoir acquitté le droit portuaire d'entrée ! Des taudis colorés alignés le long de deux rues parallèles au milieu de jardinets-espaces-dépotoirs et des "super marchés" où l'on pouvait acheter tout (c'est-à-dire pas grand-chose, si ce n'est de (très) gros cigares Cohibas ou Davidoff à des prix ébouriffants – 25 pour le prix de la moitié d'un en France, si ce n'est que ce ne sont que de bonnes copies !) donnent rapidement une idée du niveau de vie très bas de l'île. Des voitures

avec des drapeaux de différentes couleurs circulaient avec des haut-parleurs braillant des discours (nous avons compris que nous étions en pleine campagne électorale) ou des appels à la population pour acheter des fruits ou des légumes ! Des motocyclettes hors d'âge circulaient également dans des nuages de poussière en pétaradant de partout ! On se serait vraiment cru dans un pays d'Amérique Centrale en pleine révolution ! Mais l'atmosphère était néanmoins cool avec pas mal de touristes des stations balnéaires toutes proches (probablement venus s'encanailler dans la ville voisine). L'avitaillement se fit avec un peu de difficulté notamment pour la viande, car nous ne pûmes dénicher que quelques côtes de porc charcutières, d'ailleurs très bonnes, mais enveloppées dans un bandage qui sert habituellement aux emplâtres de jambes cassées et qui avait dû voir passer de nombreuses côtelettes (ou autres bricoles) avant d'atterrir dans notre frigo avec quelques réticences !

Nous eûmes également le plaisir de faire connaissance de québécois, Michel et Cécile, très sympathiques et, à notre grande surprise, sans accent, dont le bateau s'appelait "Peyrouges" (c'était en fait des Français qui vivaient au Canada depuis 7 ou 8 ans, étaient naturalisés canadiens et se prenaient une année sabbatique en faisant le tour du Golfe du Mexique) avec qui nous passâmes notre dernière soirée à bord à boire du vin de France et du Pineau (lux suprême) en échange de précieux renseignements pour la suite de notre croisière.

Enfin, le 14 mars après une "très longue" escale de 48 heures, nous repartions vers l'ouest sur une mer à peine ridée, mais toujours houleuse pour se retrouver vers midi avec un bon 6, et vers 3 heures de l'après-midi avec un 7-8 bien frappé ("kabatic effect", effet de pointe, front froid,...les spécialistes ne sont pas tous d'accord entre eux, mais ce qui est sûr c'est que le bateau avec sa grand voile arisée avait des allures de sous-marin juste en émergence). L'arrivée dans la grande baie de Monte Cristi quelques 50 miles plus loin nous permit de prendre une douche salée de la plus belle eau avant de mouiller dans 1,70 m d'eau, au milieu des traditionnels coraux,...à ½ mile de la côte (il faut d'ailleurs noter que faire le nord de Saint Domingue avec autre chose qu'un dériveur doit relever de l'exploit – nous avons même dû changer nos pastilles de sécurité sur la dérive et le safran à Lupéron, ceux-ci ayant tutoyé le fond d'un peu trop près). Quelques temps après, douche (d'eau douce) prise, attaquant tranquillement notre scrabble (Chantal avait même revêtu sa tenue de nuit !), v'là t y pas que

nos "garda frontera" arrivent dans la tourmente, fichent un nouveau pet au tableau arrière et manquent de passer à l'eau en embarquant sur le bateau. Tout ça pour nous faire ouvrir le placard sous l'évier en guise de contrôle, et, surtout, se frotter subrepticement le pouce et l'index pour récupérer... 5 dollars qui eurent encore le don de les extasier (si nous repassons à Saint Domingue au retour, il faudra que l'on baisse encore les tarifs !).

Au milieu de la nuit le vent tombait brusquement, nous laissant augurer d'une délicieuse journée pour la longue traversée du lendemain (le "windward passage" – le passage du vent...on aurait dû se douter...).

L'inaccessible Cuba ...

Le départ de Saint Domingue se fit donc par petit vent d'est (3/4) et la perspective des 163 miles à faire pour atteindre Cuba et son premier abri ne nous stressait pas trop, dans la mesure où la météo laissait prévoir (malheureusement comme la veille) force 5 au large pour les 24 heures à venir. Le calcul (astucieux) fait dans notre tête nous faisait passer Haïti dans la journée (où nous devons avoir les fameux "kabatic effects" (effets thermiques,...) et le (mauvais) "windward passage" dans la nuit où c'est normalement plus calme.

Eh bien, pas du tout ! Dès midi, ce fut la chienlit, avec un vent plus souvent de 7 que de 6 et une mer grosse, toujours accompagnée de la houle, dont les vagues déferlaient sur l'arrière et venaient se briser sur l'annexe accrochée au portique. La seule grand voile arisée nous permettait d'atteindre facilement de 7,5 nœuds à 8,5 nœuds et nous attendions avec impatience la tombée de la nuit pour voir tomber avec elle ce fichu vent. C'est exactement le contraire qui se produisit : le vent monta encore d'un cran (7 à 8) et la mer avec ; tout ce que nous avons gagné c'était de ne pas voir les vagues, mais leur bruit était quand même un peu perturbant. La prise du deuxième ris dans la grand voile ne fut pas particulièrement une partie de plaisir !



Le "passage du vent"

Et puis, à une heure de l'arrivée, au petit matin, le vent est tombé brutalement, nous permettant de faire une entrée tranquille dans le petit port de Baracoa, notre premier contact avec Cuba. A peine avons-nous tourné le môle d'entrée que le "garda frontera" nous souhaitait la bienvenue à la VHF et nous demandait de mouiller l'ancre et d'attendre sa venue. A notre grande surprise, nous découvrions là un bateau canadien de Montréal (encore un !) "White Fang" qui nous expliqua que nous ne pourrions débarquer avant d'avoir fait notre entrée officielle à Cuba ... 100 miles plus loin, à Puerto Vita (marina internationale oblige) ! mais que le "garda frontera" nous laisserait probablement nous reposer avant de repartir. En attendant, comme nous n'avions rien à faire, nous avons taillé une bavette avec eux (sur le 16, c'est apparemment le seul canal utilisé ici !) et nous avons appris qu'il leur était arrivé la même chose quelques semaines auparavant, qu'ils étaient allés à Porto Vita, étaient revenus là (contre le vent) pour visiter la jolie ville historique de Baracoa (ce que nous ne pourrions malheureusement pas faire), et étaient coincés depuis 6 jours par le mauvais temps. C'est en discutant ainsi, en leur faisant part de notre souci quant au peu de cartes dont nous disposions (les cartes électroniques n'ont pas de détail et je n'avais pu trouver avant de partir qu'une grande routière) et quant à la piètre qualité du guide totalement obsolète, qu'ils me dirent avoir eu le même souci quelques temps avant, qu'ils avaient pu faire des photocopies à la marina de Vita à partir de cartes cubaines d'un autre bateau et qu'ils étaient prêts à me les céder, ayant

terminé cette partie de leur croisière. Tout contents de cette aubaine, nous en étions au moment de la mise au point de l'échange lorsque le "garda frontera" qui faisait les papiers de sortie de leur bateau, leur dit qu'ils ne pouvaient avoir aucun contact avec nous, vu que nous n'étions pas officiellement entrés à Cuba et qu'ils surveillaient nos faits et gestes attentivement depuis un mirador en face avec un gros fusil automatique...le grand jeu quoi ! D'ailleurs le "garda frontera" repartit avec l'annexe du canadien pour aller réquisitionner un bateau de pêcheur et venir examiner nos papiers (sans monter à bord, puisque nous n'étions pas entrés à Cuba !).



Le port de Baracoa

Enfin, après avoir discuté de façon très cordiale moitié en anglais moitié avec notre espagnol bafouillant avec le "garda frontera" et son commissaire politique du ministère de l'intérieur assis dans leur barque de pêche à couple du bateau, celui-ci accepta très gentiment que le bateau canadien qui s'apprêtait à partir, passe de l'autre côté de leur barque et nous transmettre par leur intermédiaire les cartes et moi un petit billet pudiquement caché dans une enveloppe ! L'affaire était dans le

sac et nous promîmes à "White Fang" d'essayer de les retrouver cet hiver à Montréal après cette brève rencontre...

Après avoir pris un repos mérité et avoir dévoré des yeux ce port inaccessible, dont les embarcations d'un autre âge nous faisaient penser à l'African Queen, mais en beaucoup plus délabré et les bâtiments à ceux d'un pays communiste en pleine décrépitude, et tout ça sur un fond de paysage magnifique montagneux, boisé et bordé de plages immenses et désertes..., nous repartîmes le lendemain 17 mars pour Puerto Tanamo, escale intermédiaire avant Puerto Vita. Là le vent avait eu la drôle d'idée de passer nord-ouest (c'est-à-dire dans notre nez) ce que j'avais bien vu dans le bulletin météo Navtex, mais que j'avais pris pour une faute de frappe (cela n'arrivant que quelques fois par an en hiver !). Il était heureusement faible, ce qui nous permit d'arriver en milieu d'après-midi à l'entrée de la baie de Tanamo pour contacter le "garda frontera" de service aussi sec à la VHF. Là, en s'approchant, nous eûmes la surprise de découvrir un mirador et un poste abandonné au milieu de la mangrove, et juste le taudis d'un pauvre pêcheur à l'entrée de la baie. Après s'être en vain égosillé dans le poste, nous mouillâmes l'ancre dans la mangrove dans un calme absolu à l'entrée de cette immense baie parsemée d'îles et apparemment déserte. C'est deux heures après que nous vîmes arriver une barque, dans laquelle nous n'aurions jamais osé mettre le pied tant elle semblait pourrie, avec notre gentil pêcheur qui, nous ayant vu mouiller, s'était dépêché d'aller attraper quelques langoustes ! Nous ayant rassuré sur le fait que nous ne devons avoir aucun contact avec la population locale pour tout sauf pour l'achat de langoustes (et qu'en fait il n'y avait plus de "garda frontera" ici), il nous en vendit 3 belles (entre 600g et 1 kg chacune) et une petite en cadeau pour...5 dollars (et à son air hésitant, nous avions deviné qu'il s'attendait à ce que nous marchandions dur !). Non seulement nous n'eûmes pas le cœur à marchander mais nous lui offrîmes deux bières américaines (pour sa femme et pour lui), - ce qui, ici, vaut une petite fortune, après avoir discuté un bon moment de la famille avec lui ! Fort de l'expérience passée, nous fîmes cuire les bestioles derechef pour s'en gaver le lendemain de peur que les douaniers nous les saisissent !

Et le 18 mars c'était l'arrivée à Puerto Vita après une journée épouvantablement chaude et sans vent. Arrivée néanmoins un peu difficile car la marina, récente, ne figurait sur aucun de

nos documents, et se trouvait cachée au fond d'une baie parsemée d'îlots de mangrove. Il y avait bien quelques bouées et quelques branches d'arbres pour marquer les bancs de vase, mais tout ça, en l'absence de cartes, nous semblait posé là bizarrement. Du coup, nous tutoyâmes à nouveau les hauts fonds (nous commençons à avoir l'habitude du changement rapide des pastilles de rupture sur la pompe hydraulique de la dérive et du safran) sans réussir à passer pour trouver la marina... Chantal avait bien aperçu



fugitivement un mat à travers la mangrove qui nous laissait supposer que nous étions sur la bonne route ! Un petit coup de VHF en désespoir de cause nous permit de tomber tout de suite sur Ernestina, notre active responsable de marina qui nous dépêcha sur l'heure un bateau pilote pour nous guider et nous aider à nous amarrer. Nous comprîmes alors qu'il y avait en fait deux chenaux (un pour le poste à carburant et un pour la marina, bien cachée dans la mangrove), que dans un souci d'économie ceux-ci n'étaient balisés que d'un seul côté et qu'il fallait raser les bouées pour trouver le chenal (c'est un dispositif généralisé à Cuba où les bouées ne sont mises que d'un seul côté du chenal et on doit alors les passer à toucher...le tout est de le savoir !).

Nous nous attendions bien à ne pas trouver une marina internationale de la taille de La Rochelle avec ses 3800 bateaux, mais Vita avec son ponton pour 38 bateaux nous sembla quand même un peu chichet ! Et, en fait, Chantal avait mal vu, il y avait deux mats et non pas un, dans la marina ! Tous les officiels nous accueillirent en nous aidant très gentiment à nous amarrer (Ernestina le fit même en nous offrant une poignée de fleurs) et ce fut le défilé des contrôles avec montée à bord des officiels et fouille du bateau (qui devint ensuite habituel, mais de plus en plus difficile à supporter) : le médecin d'abord, pour s'assurer qu'il n'y avait pas de malade à bord ni de mauvais moustique que nous aurions pu importer de Saint Domingue (ils étaient cependant déjà bien servis avec leur mangrove locale...), la police, l'immigration pour les visas, l'agriculture qui nous confisqua deux oranges jugées douteuses, les douanes et la vétérinaire ... qui ne vint que le lendemain, jugeant peut-être que nous en avions assez vu en un seul jour. Bien sûr, chacun remplît un ou deux papiers, en collectant quelques dollars à chaque fois, mais de façon toute officielle avec timbres fiscaux, tampons, reçus... Tout ça se fit cette fois là assez vite par des gens plutôt BCBG, habitués à voir du touriste et d'autant plus vite qu'une arrivée quasi simultanée, massive et exceptionnelle de bateaux les déborda rapidement. En effet dans la demi-heure qui suivit ce fut deux nouveaux voiliers canadiens qui accostèrent, ce qui n'avait pas dû arriver depuis un bon moment à Vita ! Notre gentille organisatrice était sur les dents et toupillonnait comme une folle pour tenter d'expliquer à chacun tous les ressorts de son organisation. Elle finit par y renoncer pour organiser un cours collectif le lendemain !

L'ambiance était très club de vacances, mais à petite échelle : nous étions une douzaine en tout et il y avait outre les bâtiments des sanitaires, un bâtiment administratif (avec 3 bureaux), le snack bar, l'épicerie, l'atelier pour les (toutes) petites réparations, et plus loin, à côté du poste de garde, le bâtiment du Parti, beaucoup plus imposant avec le même style d'affichage que nous avons connu en Chine (l'appel à la lutte révolutionnaire contre l'impérialisme américain, les récompenses offertes aux meilleurs membres du Parti, les rappels des principes élémentaires du socialisme pur et dur,...). L'ambiance club était un peu à la limite de l'ambiance du feuilleton télé "Le Prisonnier" ! Et nous comprîmes pourquoi Ernestina nous

décourageait tellement d'aller voir "dehors" le village (ou la ville) de Vita : en nous échappant un après-midi, nous découvrîmes une longue rue bordée de taudis cubes de béton (et de planches pour l'église "la Casa de Dios") avec des gens qui vivaient leur tristesse dehors dans un dénuement visible et impressionnant (quelques-uns uns, probablement les plus aisés, avaient néanmoins, dans leur courette poussiéreuse un cochon grisâtre qui grognait haut et fort !). Le seul "espace commercial" (que nous vîmes, car c'était le "n°4") était une petite resserre grillagée sur le bord de la route, où un homme distribuait, pour l'heure, des pommes de terre à quelques "clients" venus en chercher ... Le poids du régime, de sa bureaucratie et de sa police envahissante est manifestement plus important qu'en Chine et, de plus, la population n'a pas le caractère gouailleur et négociant des asiatiques. Nous en profitons également pour regarder à la télé (avec notre super multistandard) les 3 chaînes qui émettent quelques heures par jour : une chaîne politique avec des interviews fleuves de Fidel Castro, Fidel Castro ou Fidel Castro, une chaîne éducative qui donne des cours de chimie, physique,... mais surtout d'économie politique (les bienfaits de l'économie planifiée face au libéralisme américain...), et une chaîne pour les enfants... Et pour les actualités, les 3 chaînes émettent le même programme : un discours de...Fidel Castro, des images et des commentaires sur l'attitude américaine ou israélienne au Proche Orient...(l'anti américanisme est caricatural) et l'inauguration d'un hôpital (d'état), d'une ferme coopérative, d'une centrale... et surtout la météo que nous regardions toujours avidement, mais où là aussi les prévisions avaient été normalisées (tous les jours 40 km/h de vent – 20 nœuds...alors qu'il y en avait 35 !).

La vie à bord



Ces mauvaises choses étant dites, nous passâmes deux bonnes journées là surtout grâce aux efforts d'Ernestina, qui organisa une soirée "dances cubaines" avec leçon et participation de chacun de notre petite communauté (un bateau anglais était venu remplacer un hollandais le lendemain de notre arrivée). Bien sûr, l'avitaillement à l'"épicerie", seul ravitaillement possible (les achats en dehors de la marina étant interdits et de toutes façons difficiles car devant être faits avec de la monnaie locale et des tickets

auxquels nous n'avions pas accès), fut déconcertant. Deux chambres froides contenant quelques cartons de poulet, porc et poissons surgelés (en vrac), quelques casiers de légumes, fruits (oranges ou papayes) et du pain étaient complétés par quelques rayonnages de boissons ou conserves en nombre très limité mais au format impressionnant (bocaux d'olives ou d'oignons et boîtes de tomates de 5 kg par exemple). Nous ne pouvions deviner que nous ne reverrions plus une telle opulence à Cuba !

La seule fausse note fut le matin du départ, le 21 mars, en attendant les officiels (la procédure de départ de chaque port est en effet aussi complexe que celle de l'arrivée), une agression en règle de nuage de "maringouins" (espèce déjà rencontrée au voisinage de la Rivière Salée en Guadeloupe l'an passé), petits moustiques minuscules de mangrove (tellement nombreux qu'on a même l'impression de les respirer) qui laissent des boutons dont les épouvantables démangeaisons durent 2 à 3 semaines. Nous partions néanmoins confiants dans l'avenir, ayant réussi à économiser quelques jours sur le planning, que nous pensions mettre à profit pour une petite visite du pays à partir de la prochaine marina internationale, où nous étions déjà annoncés (il n'y en a que 4 pour les 700 miles de la côte nord de Cuba !).

Voyage sans histoire, une gentille brise nous poussant jusqu'au port sucrier de Manati (exportateur de "molasses"), dont le guide mentionnait déjà la baisse d'activité (en 1997).

C'était, en fait, un port quasiment à l'abandon avec un immense quai en ruine et un village tout aussi en ruine. Après quelques vains appels à la VHF, nous vîmes cependant arriver au bout d'un quart d'heure, le "garda frontera" et sa collègue vétérinaire venus faire quelques papiers (malgré que nous ayons montré à celle-ci un document identique fait la veille à Vita par sa consœur !), et les vîmes repartir avec beaucoup d'inquiétude emportant avec eux notre permis de croisière qu'ils ne nous redonneraient que le lendemain matin à notre départ. Tout contents de pouvoir discuter avec le pêcheur accompagnateur, celui-ci, ayant quelques difficultés à se faire comprendre, nous montra des hameçons tout rouillés pour annoncer une vente possible de poissons le lendemain...sous l'œil indulgent du "garda frontera". L'œil pouvait être indulgent, car le lendemain lorsque celui-ci revint très ponctuellement vers 7 heures faire sa petite visite de départ, nous comprîmes que le pêcheur nous demandait en fait des hameçons, les siens devant être trop rouillés pour pêcher !

Le lendemain, même vision en entrant dans l'estuaire de Baya Nuevitas de maisons en ruine le long des rives (visions toujours semblables mais auxquelles on a eu du mal à se faire) avec des "gardas fronteras" nous faisant des signes vigoureux pour accoster le long d'un bout de quai ravagé. Obtempérant la mort dans l'âme, d'autant plus que le vent se levait, ce fut une visite prolongée du bateau et encore des papiers qui commencèrent à nous chauffer un peu les oreilles. Lui ayant annoncé que nous

partions le lendemain de bonne heure (la météo se dégradant à grande vitesse) et que nous ne voulions pas laisser encore un peu de peinture de la coque le long du quai, il nous dit qu'il n'y aurait pas de problème, qu'il suffirait de le corner et qu'il viendrait en barque nous faire la clearance de sortie, même à 6 heures et demi du matin ! C'est là qu'au cours de notre petite sieste (bien méritée), délicieusement ancrés à côté d'une épave dont on nous avait recommandé le voisinage, nous entendîmes soudain l'énorme bruit glougloutant d'un patrouilleur soviétique (comme on peut en admirer dans les premiers James Bond des années 60) et le vîmes avec stupeur venir à couple du bateau (il dut même s'y reprendre à deux fois, n'ayant pas, de notre part, levé le petit doigt pour lui prendre ses amarres). Et là, pendant plus d'une heure, revisite et refouille en règle du bateau (avec un chien renifleur de drogue en prime) des médecins (qui se rendirent compte à la fin que nous avions déjà tout fait à Vita !), des douanes, de la police... avec de nouveaux papiers tamponnés à ajouter à notre déjà volumineux dossier. La moutarde nous montant franchement au nez, le fonctionnaire de police, qui se piquait de savoir trois mots d'anglais, fut fort déconfit, quand, nous demandant si nos vacances à Cuba se passaient avec bonheur, nous lui répondîmes sur-le-champ que ça serait vraiment beaucoup mieux s'il n'y avait pas ces contrôles trois fois par jour ! Tout péteux, il remit ses godillots sur ses chaussettes trouées en bredouillant quelques excuses pour se dédouaner et en intimant l'ordre à ses sbires (ils étaient au moins quatre ou cinq plus le chien à tailler une bavette dans le cockpit) de regagner leur patrouilleur vite fait.

Le mouillage devenu franchement inconfortable, nous levions l'ancre après la traditionnelle visite du "garda frontera" que nous avions tiré du lit à coups de corne de brume vigoureux et qui arriva pieds nus dans une barque déjà remplie de 10 bons cm d'eau et qui prenait 10 litres de plus à chaque vague. Là, mauvaise surprise, après blocage de la chaîne autour du guindeau et expertise rapide, je retrouvais celui-ci en piteux état avec les principales pièces à l'intérieur

L'arrivée à Baya Nuevitas



cassées ou tordues (et ceci, probablement depuis un petit moment qu'il donnait des signes de faiblesse). Après avoir passé une demi-heure à décoincer cette chaîne, ce fut en prenant de bons pions d'eau de mer dans le cockpit que nous filâmes avec un bon 6 par le travers vers notre prochain objectif, Cayo Confites (littéralement l'îlot bonbon), un pâté de sable au milieu des coraux (mais pâté sans "guarda frontera"...).



Les installations stratégiques de Cayo Confites

Comme d'habitude, séquence frissons pour passer au milieu de la barrière de corail qui nous abriterait en complément du minuscule îlot (1 km de long par 100 m de large environ) pendant un temps certain, et cogitations extrêmes pour mouiller l'ancre sans guindeau et pouvoir la relever ensuite (cogitations qui se traduisirent par la mise en place de bouts sur la chaîne destinés à pouvoir être repris sur le winch de pied de mat). Après de cordiales salutations VHF de la part des gardiens de phare de l'îlot, qui nous souhaitèrent la bienvenue en nous

disant que nous pouvions rester une semaine si nous le souhaitions (c'était peut-être un peu malicieux de leur part, car eux devaient avoir la vraie météo !), nous jetions l'ancre comme prévu à quelques centaines de mètres d'une plage de sable fin et derrière notre barrière de corail dans 3 mètres d'une eau extraordinairement transparente. Ne pouvant débarquer sur l'îlot (en raison de son caractère stratégique – nous identifîâmes effectivement aux jumelles les bâtiments militaires qui outre les latrines facilement reconnaissables à leur taille, comprenaient le dortoir réfectoire et le petit bâtiment d'où le gardien parlait dans le poste), mais surtout en raison du mauvais temps, nous avons alors vécu une longue attente, suspendus à nos bulletins météo NAVTEX qui nous annonçaient des coups de vent (vécus en direct live) alors que le gremlin de la télévision continuait imperturbablement à nous annoncer ses 40 km/h officiels. Une fois les réserves du bord vidées, nous dûmes nous résoudre à attaquer les conserves (bien sûr un peu périmées) et Chantal dut déployer des trésors d'imagination pour économiser le pain – ce qui nous valut une super crêpes-partie). Bien sûr, le vent fraîchissant au cours des jours nous donna des sueurs froides quant à la tenue de l'ancre qui se comporta très bien (et pour cause, au moment de relever on s'aperçut qu'on s'était "empêgué" dans la grosse ancre à jas du corps mort voisin !). Et ainsi, au milieu de nulle part, derrière notre pâté de sable et à dix miles d'une côte que nous devinions à peine, nous étalâmes presque confortablement un bon force 8 avec rafales à 9. Les journées passèrent à bricoler (ce qui me permit de découvrir qu'un chargeur de batteries s'était envoyé en l'air, mais aussi de faire une réparation de fortune du guindeau), lire, écrire, faire un peu d'eau et d'électricité avec le groupe, après le coucou du matin des gardiens de phare à la VHF, "scrabblé" (bien sûr) tout en rongéant notre frein !

Après 4 jours de ce régime, ce n'est que le 28 mars que nous pûmes remettre en route avec quand même encore un bon 6 aux fesses pour rallier la marina Guillermo ! Enfin, en début d'après-midi après avoir avalé nos 62 miles avec une moyenne de plus de 7 nœuds et avoir "explosé" l'attache du hale bas sur la bôme, commencèrent les recherches de la bouée d'atterrissage mentionnée comme étant "blanche et grande au milieu de bancs de sable identifiâbles à la couleur de l'eau" ! Elle était en fait brune (de rouille) et petite avec, derrière elle, une eau toute clairette, comme s'il y avait eu un grand banc de sable...ce qui était le cas, les fonds remontant en trois pointés du sondeur de 3m à 1,4m. Un demi-tour stratégique fut rapidement fait et un appel à la marina internationale (qui n'était pas non plus visible à

l'endroit indiqué par le guide) fut rapidement lancé. Après une heure à s'époumoner dans le poste, Mayra (l'Ernestina de Guillermo, avec le même baratin mais sans son efficacité) nous répondit que nous étions annoncés depuis Vita mais que nous devions attendre une heure pour rentrer. Pensant que c'était à cause de la marée, nous tournâmes en rond ! En fait, la marée baissait, mais Mayra avait d'autres occupations pendant ce temps ! et c'est un couple d'anglais, très francophiles, qui vivent d'ailleurs en Bretagne, qui, voyant la mer baisser, vint nous chercher en annexe après nous avoir entendu à la VHF ! C'était temps, il y avait 1,10 m d'eau sur la barre d'entrée (qui nous coûtèrent encore une pastille). Et nous découvrîmes alors la marina porte-clefs de Guillermo qui avait été effectivement déplacée d'un quart de mile, derrière la pointe de l'île. Il y avait une petite douzaine de postes d'amarrage (dont trois pour visiteurs) et nous avons tout juste la place de faire demi-tour en faisant marche avant - marche arrière une demi-douzaine de fois. Bien sûr, les officiels nous demandèrent de mouiller l'avant pour se mettre l'arrière à quai ce qui, avec le guindeau malade, et le vent de travers faillit se solder par un jeu de "stock boat" du plus bel effet. Enfin, sur le deuxième quai en construction, nous finîmes par trouver un endroit à peu près potable pour s'amarrer et accueillir comme il se doit, les officiels, équipés eux aussi du chien renifleur...

A notre agréable surprise, Mayra nous prit en main rapidement pour commander notre avitaillement, s'occuper des officiels pour le départ... N'ayant pas voulu croire nos collègues, qui nous en disaient pis que prendre, et qui affirmaient haut et fort qu'elle ne ferait rien de tout ce qu'elle avait promis, force nous fut de constater par la suite qu'ils avaient raison et que dans toute la liste d'avitaillement commandé, elle réussit à nous promettre un paquet de...crackers (à la place du pain) qu'elle ne fut même pas capable de



Il faut pourtant garder le moral !

fournir au départ ! Par contre, à peine amarrés, étions-nous invités par tous les "internationaux" de passage de la marina pour un cocktail sympa : il y avait un couple d'américains en croisière discrète à Cuba qui refilaient le lendemain sur les Bahamas en nous laissant leurs fruits et légumes, le couple d'anglais qui nous avaient pilotés, nos hollandais rencontrés à Vita qui étaient coincés là depuis une semaine à cause du mauvais temps et de la hauteur d'eau à la sortie (ils n'avaient pas la chance d'avoir un dériveur) et une canadienne qui attendait désespérément sa sœur pour partir... Au moment du repas, ils nous invitèrent à les suivre pour une marche apéritive sur la plage en direction des hôtels de grand standing pour touristes étrangers...où nous mangeâmes d'ailleurs fort bien à un buffet occidental riche et bûmes au bar des cocktails cubains de l'air assuré de clients distingués de l'hôtel. Nos copains avaient repéré que dans l'hôtel le plus éloigné et le plus chic, les clients en séjour n'arboraient pas de signe distinctif et qu'il suffisait de passer le "check point" de la sortie du personnel d'un air assuré pour manger et boire...à l'œil. Nous réalisâmes là d'ailleurs à quel point les touristes en séjour club dans ces hôtels peuvent avoir une vision totalement irréaliste des réalités cubaines...enfermés qu'ils sont dans ces ghettos luxueux (sans réels moyens de sortie, comme nous l'avions connu à Vita).

Après avoir bullé un peu le lendemain, quand nous vîmes les difficultés de nos navigateurs pour partir, la douane commandée pour 9 heures étant arrivée à 13 heures, nous essayâmes de convaincre ces officiels de nous faire nos papiers de départ la veille pour le lendemain. Devant leur attitude intransigeante et leur mauvaise volonté manifeste, nous décidâmes illico

presto de partir pour aller mouiller l'ancre en dehors de la marina en attendant le petit matin. Cela leur déplut tellement (nous n'avions pas des têtes particulièrement épanouies) qu'ils passèrent pas loin de 2 heures à fouiller le bateau de fond en comble, à nous chicaner sur les cigares dominicains (sans doute vexés que nous n'ayons pas acheté de cubains) en les faisant sniffer à tire larigo par le chien renifleur qui ne trouva rien à redire et à presque nous menacer de tamponner les passeports...ce à quoi nous lui répondîmes fort gentiment que son despacho (clearance de départ pour Miami), il pouvait se le mettre où je pense et qu'il irait à l'eau dès la sortie du port, n'ayant pas envie d'exciter les américains sur ce sujet !

Bref, c'est un peu énervés que nous nous privâmes d'une nuit de marina (et des crackers promis) pour aller mouiller 2 miles plus loin, mouillage sur lequel nous ne fermâmes pas l'œil de la nuit, roulant bord sur bord, un peu anxieux à la perspective d'une longue traversée de 230 miles vers la Floride.

Enfin arrivés aux US pour le 1^{er} avril ...

C'est avec un réel soulagement que le 29 mars au petit matin nous relevions l'ancre une dernière fois des eaux cubaines, écœurés par ce séjour où nous avons tant de choses à raconter mais rien à voir ! Nous avons compris, mais trop tard, que pour visiter Cuba, il faut soit venir en avion et louer une voiture avec un tour local de préférence, soit prendre beaucoup de temps en bateau pour faire la même chose à partir des marinas, mais en y restant au moins trois mois. Quant à avoir de réels contacts avec des gens qui semblaient si gentils, exploit impossible ! Nous nous sommes jurés, en tous cas, de ne plus y remettre les pieds en bateau, et d'y revenir voir quelques cités historiques lors de l'"après-castrisme"...



Le créneau météo avait été bien choisi pour la traversée (sans le faire vraiment exprès, mais ça avait tellement soufflé ces jours derniers que ça ne pouvait être que bon !), puisque était annoncé un petit vent de nordet mollissant au fur et à mesure de la remontée vers la Floride. En fait, après 2 heures de vent un peu dans le nez de 15 nœuds (ce qui nous semblait encore beaucoup pour faire route au moteur), le vent tombait complètement et c'est 36 heures de moteur et un bon courant de Gulf Stream qui nous permirent d'avalier l'étape sans difficulté, en moulinant à petite vitesse. Un dernier cadeau des îles (Cuba ou Saint Domingue) fut un bon petit paquet d'eau dans le préfiltre du gasoil au bout de 2 heures de moteur, un des pompistes local ayant certainement eu la bonne idée de couper un peu son fuel pour faire bonne mesure !

L'arrivée le 31 mars en début d'après-midi en vue des côtes de Floride, sous un soleil éclatant, fut un grand moment de joie. Suivant scrupuleusement à la lettre les instructions du guide, nous

hissâmes à 12 miles de la côte notre pavillon de courtoisie américain et notre pavillon jaune et commençâmes à hélér les "Coast Guards" à la VHF. Nous avons fait disparaître le peu de chose qui aurait pu trahir notre passage à Cuba (étiquettes de bouteilles d'eau, guide et cartes,...), bien décidés à annoncer que nous venions directement de Saint Domingue, les douaniers américains pouvant avoir un petit mouvement d'humeur et de zèle vis-à-vis des arrivants de Cuba, avec laquelle leurs relations sont plutôt fraîches ! Après de nombreux essais infructueux à la VHF, sur les canaux de laquelle çà n'arrêtait pas de trafiquer en américain nasillard difficilement compréhensible par des français moyens, un Coast Guard me répéta trois fois de passer du canal 16 (sécurité) au canal 20A d'un air un peu excédé. Après avoir vainement cherché le canal 20A sur notre VHF, je réalisais brutalement que nous allions avoir à investir rapidement dans une VHF aux normes américaines ! Ayant écrasé mollement vis-à-vis de notre Coast Guard par un silence radio de bon aloi et un peu impressionné par la nuée de bateaux autour de nous, nous décidâmes de nous consacrer à l'atterrissage et surtout à ces fichues corvées de douane qui ne pouvaient être déclenchées que par téléphone par le capitaine, seul autorisé à toucher terre !

Ayant repéré les marinas "pour yacht de luxe" à éviter à tout prix, nous commençâmes à errer dans un dédale de canaux sillonnés en tout sens par des bateaux de toutes tailles, allant de la vedette de plus de 50 mètres de long au petit canote de 3 mètres en passant par quelques rares voiliers de notre taille, à la recherche d'un point pour accoster et donner ce fameux coup de fil aux douanes. Finalement, après avoir tourné et viré pendant 2 heures, s'étant entendu répondre par des douaniers trouvés sur

Fort Lauderdale, un contraste saisissant avec Cuba



un ponton qu'il fallait téléphoner et qu'ils ne pouvaient rien faire pour nous, et s'étant entendu dire par deux fois au moment d'accoster un ponton de distribution de fuel (les seuls accessibles) que malheureusement leur téléphone public était en dérangement, nous accostâmes sur un grand et beau ponton où un garçon en tenue vînt gentiment nous prendre nos amarres... C'était évidemment la marina la plus chère (mais la plus chic) de Fort Lauderdale (à 100 Euros la nuit et où chaque minute de sommeil doit être savourée à sa juste valeur !). Un autre garçon en tenue vînt tout aussi gentiment me faire le numéro des douanes en me disant que çà pouvait être long... Après un peu plus d'une heure d'attente au téléphone où un répondeur me disait que je perdrais ma place sur la file d'attente si je raccrochais, et après avoir discuté avec un Américain qui revenait des Bahamas et qui était en train de renoncer après presque deux heures d'attente, je décidais d'abandonner pour aller amarrer le bateau ! Revenu dans la soirée au téléphone pour tenter à nouveau ma chance auprès des douanes, quelle ne fut pas ma surprise au bout d'une petite heure d'attente d'entendre la voix d'un douanier me demander ce que je voulais ! J'eus alors un (petit) trait de génie et m'entendis répondre que je souhaitais simplement obtenir notre clearance à l'arrivée sur le sol américain en venant directement de...Porto Rico. Et le douanier de m'envoyer franchement paître en me disant que Porto Rico, c'était les USA et que je n'avais rien à faire, ni vis-à-vis des douanes, ni de l'immigration, ni de la santé,... et après m'avoir questionné sur la suite du trajet, il me souhaite bon voyage et me donna rendez-vous l'année prochaine à notre retour du Canada ! Le seul petit détail à expliquer serait, en cas de contrôle ultérieur, la raison d'être de ce méchant petit tampon d'entrée à Saint Domingue sur nos passeports après Porto Rico (on

pouvait toujours être allé faire une ballade sur le bateau d'un ami...et même avoir rapporté quelques cigares de contrebande !).

Les journées suivantes furent consacrées à l'"américanisation" du bateau, c'est à dire à la mise en place de nouvelles bouteilles de gaz propane (le camping gaz n'est malheureusement pas international aux US !), l'achat d'une VHF, de guides et de cartes, l'activation du téléphone portable, la énième adaptation de la prise électrique de raccordement à quai, et quelques autres bricoles indispensables. Bien sûr, les raccords des détendeurs et bouteilles de gaz étaient totalement incompatibles avec ceux en place et il nous fallut trois aller-retour en taxi, et le déplacement d'un dépanneur qui nous déclara ne rien pouvoir faire, tout en nous faisant payer (cher) son déplacement, pour résoudre le problème des raccords. Un gros avitaillement fut également une de nos priorités ainsi que la recherche d'une marina plus accessible à des bourses européennes !



Que de villas luxueuses !

La visite de Fort Lauderdale que nous avons sillonné en tous sens en taxi ne nous a pas laissé un souvenir impérissable. Comme beaucoup de villes de Floride, l'habitat et les commerces y sont très dispersés, les rues ayant chacune au moins 6 voies. Ainsi, en sortant d'un petit restaurant sympa où nous étions aller prendre un peu de réconfort, le garçon nous expliqua que le supermarché voisin n'était qu'à 7 ou 8 blocs. Nous comprîmes alors notre douleur et prîmes la dimension

américaine, quand il nous fallut une bonne demi-heure de marche pour y arriver sous un cagnard épouvantable, en longeant une rue ressemblant à une autoroute. Le tout petit "downtown" de Fort Lauderdale est sans style et sans âme, mais de superbes propriétés avec de véritables villas-châteaux (d'un luxe et d'une taille époustouflante, les minis-villas faisant 500 m² au sol et les plus grandes dépassant largement les 1000 m²) bordent les nombreux canaux de cette Venise américaine. L'ambiance des quais, où nous étions finalement amarrés, était plaisante : il y avait de tout, depuis les grosses vedettes ou gros "cigares" à moteur dont les propriétaires venaient s'amarrer pour une heure, afin de déguster un verre de vin en fin d'après-midi avec leurs petites nanas très Santa Barbara de façon à être bien vus de tout le who's who floridien, jusqu'aux saltimbanques venant montrer leurs serpents enroulés autour du cou en passant par les "snow birds" canadiens et américains (retraités migrateurs qui descendent passer l'hiver en Floride et remontent au printemps dans leurs provinces nordiques) qui venaient tailler une bavette avec un bateau français, rarissime dans ces eaux !

Encore une remontée rapide de la Floride, de la Géorgie, de la Caroline du Sud ...

C'est ainsi que le 4 avril au petit matin, nous remettons en route en direction de West Palm Beach, lieu de villégiature préféré du gotha de la côte ouest où nous avons même vu une marina à 250 Euros la nuit (sur le guide – inutile de dire qu'à ce prix, nous n'avions pas prévu d'y poser le petit orteil). Un petit vent portant de force 3 à 4 nous permit d'avalier nos 50 à 60 miles quotidiens qui nous permettraient de rejoindre le fiston à une distance raisonnable de son point d'atterrissage (Norfolk en Virginie). Après avoir croisé force dauphins (pendant toute la remontée, nous en verrons plusieurs fois par jour) et tortues de belle taille, nous jetions l'ancre dans le joli Lake Worth (à North Palm Beach), en prenant toujours moult précautions pour ne pas épuiser notre guindeau fatigué ! Le seul petit problème est que, pour

atteindre ces mouillages, il faut rentrer dans les Intracoastal Waterways (ICW) qui constituent un réseau de canaux (pour beaucoup naturels) parallèles à la côte et à petite distance de celle-ci sur lesquels on peut naviguer par (presque) tous les temps. Mais, sur ce réseau, il y a parfois un grand nombre de ponts à passer (certains sont fixes avec une hauteur de 65 pieds, un peu moins de 20 mètres – nous en faisons un peu moins de 19 ce qui occasionne toujours un petit frisson à leur passage, d'autres s'ouvrent à notre demande par VHF...mais avec parfois des restrictions aux heures d'embauche des citoyens américains qui ont la priorité en voiture et peuvent nous faire attendre jusqu'à une heure !) et souvent peu d'eau sous la dérive (et même sous le safran !).

Le lendemain matin, départ pour Fort Pierce, après un long retour en arrière (plus de 5 miles) pour retrouver l'océan. Mais un petit vent de nord frisquet commençait à rendre difficile la douche du matin et nous obligeait à jouer de la risée Volvo. Atterrissage à Vero Beach dans les ICW, où nous choisissons de nous mettre à couple d'un voilier sur un corps mort de marina, ce qui permet aussi de tailler une bavette...

Le vent s'étant totalement évanoui et ceci pour plusieurs jours, tant qu'à faire du moteur, nous décidions de rester sur les ICW, d'autant plus que le nombre de ponts à faire ouvrir diminue fortement en allant vers le nord et qu'on raccourcit bien les distances parcourues. Après avoir remonté l'Indian River toute la journée et avoir passé Cap Canavéral (par l'intérieur) avec son aire de lancement des fusées, nous arrivions quelques miles plus loin à Titusville pour mouiller en compagnie de quelques bateaux. Une nouvelle réparation de fortune du guindeau s'avérera nécessaire avec maintien de la clavette par collier Serflex, ça commençait à ressembler à du bricolage Mac Guyver !



Le 6 avril, nous passions de l'Indian River au Mosquito Lagoon par un charmant petit canal bordé d'arbres (le seul sur plus de cent miles) et, comme à l'accoutumée, nous pouvions admirer beaucoup d'oiseaux de toutes sortes (pélicans, hérons, mouettes, canards,...) et la mangrove qui borde les canaux (qui ressemblent là à d'immenses étendues marécageuses) constituée d'un mélange de palmiers nains et de palétuviers, avec, bien sûr, les inévitables moustiques ou maringouins. Le chenal, qui serpente au milieu de ces marais, est souvent très étroit et sinueux. Bien que balisé, il occasionnait souvent une petite touche de la dérive (pourtant partiellement remontée) et du safran qui se traduisait inévitablement par un petit "pshuitt" indiquant la rupture de la pastille de protection du circuit hydraulique. Ce jour là, du fait d'un peu d'inattention et de beaucoup d'inexpérience, nous allâmes jusqu'à en consommer 3 en une heure (et la gestion de notre petit stock devint rapidement une priorité) ! Nous nous aperçûmes aussi à l'occasion de passage de ponts qui ne s'ouvraient jamais quand c'était prévu que la Floride était passée à l'heure d'été sans nous prévenir. Heureusement qu'il y avait la télé pour se recalcer !

Le lendemain, c'est une vingtaine de miles avant Saint Augustine que nous relâchions dans un (tout) petit bout de canal désaffecté d'une ancienne cimenterie, dont le cadre était un peu lugubre (Flagler Beach) et qui, ne pouvant contenir que quelques bateaux, était déjà un peu bondé et grincheux (les bateaux, pas le canal) à notre arrivée. C'était d'autant plus chiffonnant que la météo annonçait des orages pour la nuit !

Finally, la nuit fut fort tranquille et le départ au petit matin s'effectua dans la bonne humeur, même si la météo persistait à nous annoncer des orages de plus en plus violents ! Et c'est effectivement juste après le passage de Saint Augustine, où nous profitâmes d'ailleurs de la proximité de l'océan et d'une eau pas trop sale pour faire tourner le dessalinisateur qui n'aurait pas supporté le bouillon de culture des Waterways, qu'un orage, comme on n'en voit qu'au cinéma, nous frappa subitement. Une pluie diluvienne avec des grêlons, des éclairs aveuglants tout proches accompagnés de coups de tonnerre assourdissants et des rafales de vent de 35 nœuds nous obligèrent à tourner en rond autour d'une bouée pour ne pas perdre notre route et risquer de se planter en dehors du chenal, la visibilité étant devenue quasiment nulle. Ceci permit de tremper tous nos documents mais ne dura heureusement pas trop longtemps et nous remîmes en route une demi-heure plus tard, même si la pluie nous accompagnait le restant de la journée. Et en fin d'après-midi c'est dans un décor de rêve au pied d'une ancienne plantation rénovée au milieu d'un parc boisé, près de Jacksonville, à la frontière entre la Floride et la Géorgie, que nous jetions l'ancre dans un dernier rayon de soleil.

Le décor de rêve de l'ancienne plantation



Le 9 avril, pour l'anniversaire de notre petite fille (que nous lui souhaitâmes par téléphone), nous faisons route sur Brunswick (au cœur de la Géorgie) dans un décor de marais toujours très impressionnant. Nous aperçûmes même des chevaux sauvages le long du canal sur l'île Cumberland ! La journée étape à la marina fut mise à profit pour refaire l'avitaillement (nous avons même maintenant notre carte de fidélité chez Winn-Dixie !), faire une descente à la bibliothèque municipale pour cause d'internet et arroser

comme il se doit cette belle étape dans un restaurant très francophile, qui fut fort surpris quand nous demandâmes un vin américain alors que sa cave était remplie de bons vins français ! Ceci étant dit, Brunswick s'avéra être une ville de province à l'habitat fort dispersé comme à l'habitude, des rues à 4 ou 6 voies et bien sûr personne à pied dans celles-ci (en bref, lugubre...). Comme c'était une ville historique nous jetâmes un coup d'œil aux bâtiments, et le plus ancien que nous trouvâmes datait de 1872 (et il était bien sûr restauré de frais pour paraître tout neuf !).

La météo se dégradant pour les jours à venir, nous décidâmes en repartant de faire une étape de mer, qui nous rallongeait quand même de presque 10 miles tellement les chenaux sont longs pour sortir de tous les deltas qui bordent la côte géorgienne. C'était surtout dans le but de mettre le dessal. en position d'hivernage car tant que nous serions dans les Waterways, il serait impossible de le faire fonctionner tellement l'eau est boueuse (et même en mer à 15 miles de la côte, il fallut viser pour trouver une eau un peu clairette !). La navigation fut facile car le vent était faible mais nous eûmes un peu froid dans le dos en pensant à ce que ça devait être avec un vent fort et une faible visibilité pour trouver ces bouées d'entrée de chenal à plus de 10 miles au large, prendre un chenal sinueux de 50 mètres de large et passer une barre de sable avec seulement 2 mètres d'eau dessus et des bancs de sable à fleur d'eau tout autour. Nous ne vîmes absolument personne en mer de toute la journée et nous comprîmes mieux tout l'intérêt des ICW ! Enfin le soir en entrant dans le grand Catherine's Sound, nous jetions l'ancre dans une petite rivière accueillante mais sauvage et toute pour nous : Kilkenny Creek (une vingtaine de miles au sud de Savannah). Les orages nocturnes qui nous inquiétaient beaucoup, car l'aire de mouillage était réduite à une cinquantaine de mètres lorsque le vent

soufflait en travers de la rivière (avec très peu d'eau près des bords) passèrent assez loin du bateau pour nous laisser prendre un repos bien mérité.

Le jour suivant, lundi 12 avril, fut gris, venteux et frais et nous allongâmes encore la foulée pour arriver le soir à Port Royal, banlieue de Beaufort, au début de la Caroline du Sud, en utilisant le plus possible le génois en appoint du moteur, surtout dans ces grands "sounds" assez larges (le vent étant alors de secteur sud). Mouillage solitaire, comme à l'habitude, dans une zone industrielle pas jolie jolie, avec une rangée de crevettiers amarrés de l'autre côté du canal, dont la présence nous rassurait un peu dans la mesure où la météo persistait à prédire des orages de plus en plus violents suivis d'un coup de vent (en cas de problème de dérapage de l'ancre on avait prévu de se replier à couple d'un de ces gros bateaux). Les orages passèrent effectivement tout près mais l'ancre tint bon, même si nous n'en menions pas trop large.

Au petit matin, le ciel était tellement bas, le vent tellement fort et la pluie tellement dense que nous décidâmes de retarder le départ et de reculer d'une cinquantaine de miles notre point de chute. Le téléphone portable fonctionnant heureusement encore (nous apprenions quelques jours plus tard en le voyant incapable de se connecter, que la couverture nationale tant vantée dans la pub de notre opérateur excluait justement les Caroline du Sud et du Nord !), nous en profitâmes pour réserver la marina (et la voiture) à partir de laquelle nous effectuerions la récupération de notre petite famille. En fin de matinée, nous décidions finalement de partir pour faire une petite étape et avec le fol espoir de trouver un meilleur endroit pour y jeter notre pioche ! Un vent de sud-ouest de 30 nœuds nous propulsa dans de larges rivières (où nous avions quand même 1 m de creux) et en fin d'après-midi, c'est très dépités et très inquiets que nous arrivions au mouillage recommandé (South Edisto River une trentaine de miles avant Charleston) où le vent soufflait juste dans l'axe de la rivière en levant de bonnes vaguelettes bien boueuses ! Et ce fut une nuit d'enfer à surveiller l'ancre et le sondeur, le vent en tournant à l'ouest (et en restant obstinément à 30 nœuds) et la marée en descendant ne nous laissant plus vers 1 heure du matin que 1,40 m sous la coque, sans autre stratégie de repli (en cas de "chiasse") que de lever l'ancre et de tourner en rond pendant la nuit dans un rayon de 50 m !



Le décor caractéristique des ICW en Floride

Nous déguerpîmes vite fait au petit matin encore abrutis de cette nuit d'ivresse, pour abattre une autre longue étape qui devait nous faire passer Charleston et rejoindre de nouveaux marais encore plus sauvages, que le guide mentionne comme une des plus riches réserves d'oiseaux sauvages du sud des US. Le temps s'était presque remis au beau, mais le vent passé au nord était si frisquet que nous dûmes naviguer avec pulls, gants, bonnets et anoraks ! A Charleston nous eûmes un petit contrôle de police maritime, mais pas dans le style cubain : deux américains joviaux remplirent leurs papiers dans le cockpit sans nous arrêter (leur bateau suivait le nôtre à petite distance pour les récupérer) tout en demandant des nouvelles du pays et de la famille et en nous laissant leur carte de visite après une vigoureuse poignée de main ! Le soir, le vent était miraculeusement tombé, mais compte tenu des incertitudes météo et de l'épouvantable nuit précédente, nous avons décidé de nous faire une marina dans un petit bourg recommandé, MacLellanville. Après avoir vainement essayé à la VHF de contacter la Leland Marina, qui aux dires du guide était particulièrement accueillante, nous eûmes la surprise de voir quelques pontons délabrés auxquels étaient accrochés quelques épaves en cours de formation, et la cabane du maître de port en ruine ! Nous eûmes soudain des doutes

sur la mise à jour de notre guide ! Du coup, nous allâmes jeter l'ancre dans une rivière voisine, Five Fathoms Creek (la solution de repli était toujours prête) où, bien sûr, seuls au milieu de marais à perte de vue, nous pûmes encore admirer tous ces oiseaux sauvages et bénéficier d'un coucher de soleil magnifique sur ce paysage de nulle part !

Le lendemain, le petit vent du nord qui soufflait gentiment ne nous permit pas d'ôter les anoraks (pour la toilette, la mise en marche du groupe permettait de dégourdir l'atmosphère avec notre petit radiateur électrique). Arrêt technique dans la petite ville de Georgetown (petite ville américaine sudiste comme au cinéma) pour donner les derniers coups de fil de réservation de marinas, voiture...pour attaquer ensuite une des plus belles parties des ICW, qui emprunte la Waccamaw river. Cette rivière, très sauvage, serpente au milieu de forêts dont



Les spectaculaires ICW en Caroline du Sud

les hauts arbres arrivent, comme en Amazonie, jusque sur les berges avec toutes leurs racines hors de l'eau. C'était très spectaculaire, surtout quand la rivière en se resserrant nous faisait passer à une dizaine de mètres de ceux-ci. Le mouillage du soir, une vingtaine de miles après Georgetown (Bucksport Plantation, en fait, au cœur d'anciennes rizières), dans un cadre champêtre et magnifique, se fit dans une crique de la rivière, bordée d'arbres où une eau parfaitement calme nous donnait l'impression d'être sur un lac.

Enfin, le 16 avril nous attaquons la dernière petite étape, avant notre grand arrêt "marina", toujours dans les Waterways mais dans des passages de plus en plus étroits (parfois une dizaine de mètres) et où tous les kilomètres on voit de la pub pour le remorquage des bateaux, les réparations de coques ou d'hélices (no comment...). Et c'est dans un joli port de plaisance (Dock Holydays') et dans une région très touristique (Myrtle Beach) que nous nous installâmes pour quelques jours.

La Caroline du Nord et la Virginie avec les enfants prodiges ...

Le temps de remettre un peu d'ordre dans le bateau, de récupérer la voiture de loc., d'avitailier, et c'était le départ pour Norfolk pour récupérer fiston et petit-fiston à l'aéroport le 18 avril un peu avant minuit. L'estimation rapide faite sur la carte marine de la distance nous mettant l'objectif à 200 miles à vol d'oiseau, un départ à 3 heures de l'après-midi laissait prévoir une grande marge de manœuvre. En fait, la route un peu tortillée, l'évaluation un peu sommaire et l'absence de carte routière nous firent vivre quelques angoisses avant d'arriver 6 heures et demi plus tard à Norfolk Airport ! mais quelle joie de retrouver nos petits, chargés comme des baudets avec les menues commandes passées pour le bateau (guindeau et lattes d'annexe notamment). Le retour nocturne fut long et douloureux, d'autant plus que l'absence de cartes nous fit tourner et virer plus que nécessaire autour de la route directe ! Du coup, un jour de repos fut décrété, qui permit de changer le guindeau, d'aller à la plage, de trouver la bibliothèque municipale pour la connexion internet et de traîner les supermarchés...et les restos locaux de fruits de mer !

Et, c'est de bon matin, le 21 avril, que nous reprîmes notre longue route vers le nord et où, après un petit bout d'ICW en Caroline du Sud, un petit vent portant nous sortit vers l'océan pour attaquer la Caroline du Nord et nous faire arriver au mouillage de Wrightsville (la patrie des frères Wright, pionniers de l'aviation), après avoir passé le Cap Fear.

Le lendemain, encore de meilleur matin, nous reprenions la mer pour une grande étape qui nous fit arriver à Beaufort, avant le Cap Hatteras et donna l'occasion au petit mousse de s'amariner de façon quasi définitive ! Le mouillage en pleine ville nous permit de consacrer la matinée du lendemain au shopping (associé comme d'habitude aux USA à de longues marches à pied !) et à un peu de visite, avant de se remettre en route pour une petite étape au milieu de la mer intérieure bordée par les "outer banks" qui entourent le Cap Hatteras. Arrivée en fin d'après-midi au mouillage solitaire et moustiqueux de Gale Creek au milieu des marais dans un tout petit peu d'eau, après avoir traversé la large, longue et boueuse Neuse River.



Un petit mousse heureux !

Le 24 avril, un temps incertain avec des vents de secteur nord un peu musclés nous obligea à raccourcir l'étape et à s'arrêter juste à l'entrée de l'Alligator River dans un mouillage un peu moins solitaire qu'à l'accoutumée, puisque nous étions au moins 4 bateaux...au milieu des marais (du jamais vu !).

L'étape du lendemain nous fit combler le retard de la veille, grâce au petit vent portant un peu glacé qui nous aida à traverser l'Abermarle Sound pour nous amener à quelques miles en amont de Norfolk tout près de l'écluse marquant la fin de l'Intracoastal Waterway. Ayant repéré sur le guide la présence de "free docks" (pontons gratuits, chose rare) et les ayant cherché en vain du mauvais côté de la rivière, c'est grâce à la présence d'esprit de Freddy qui, interpellant de manière faussement innocente le gremlin de la marina en train de nous aider à nous amarrer, se fit indiquer quelques centaines de mètres plus loin les pontons concurrents mais gratuits ! Nous y fûmes accueillis par un canadien de Montréal tout content de pouvoir parler français au grand dam d'un américain dépité qui s'en fût noyer sa déconfiture dans sa canette de bière dès qu'il entendit ces gens parlant un langage aussi barbare !

Et c'est après une petite étape que nous arrivâmes le 26 avril à Little Creek, où nous avons eu la sagesse de réserver dans une marina tout près de l'aéroport, et d'un prix abordable, tenue par Blandine, une vraie française égarée depuis 40 ans aux USA ! Nous pûmes ainsi visiter la base militaire de Norfolk en longeant des centaines de bateaux de guerre de tout poil depuis de vieux destroyers et avisos désarmés, jusqu'aux "battleships" en réparation, en passant par des cuirassés et porte avions flambants neufs.

La visite du lendemain fut essentiellement consacrée à un très beau musée militaire maritime où nous pûmes, entre autres, admirer le "Wisconsin", un battleship de plus de 300 m de long

L'équipage en escale à Norfolk



datant des années 40 (mais ayant encore sévi pendant la guerre du Golfe) parfaitement restauré, et jouer avec des tas de petits simulateurs sur lesquels Petit Louis s'acharna à cœur joie !

Pour les deux dernières journées de séjour des petits, la virée en baie de Chesapeake prévue, fut un peu réduite en raison du petit vent contraire de noroît frisquet qui nous obligea à nous replier sur Hampton Roads dans un mouillage industriel dénué de

charme. Ce qui ne nous empêcha pas de transformer comme tous les soirs le Taranis en tripot de "scrabble", "trivial pursuit" et "barbu" endiablés où les "damned, je suis fait comme un rat" succédaient aux cris des victoires fêtées comme il se doit par quelques rasades de B&B ! Même Petit Louis, du haut de ses 3 ans ½, participait aux jeux (mais pas au B&B !).

Enfin, toutes les bonnes choses ayant une fin, c'est le 30 avril après-midi que nous remîmes les enfants à l'avion, nantis de quelques bricoles (pesantes) à réparer ou à ramener en France !

Les baies de Chesapeake et de Delaware ...

Après avoir réabernaudi et réavitailé le bateau, c'est avec un bon vent portant de sud-ouest que nous remettons en route dès le 2 mai - le temps se dégradant rapidement les jours suivants avec des vents retournant au nord - pour visiter cette fameuse baie de Chesapeake (fameuse par ses paysages aux dires des guides) et mouiller une quarantaine de miles plus loin dans la North River dont les paysages ressemblent beaucoup à ceux du Médoc en Gironde. La barre automatique, qui avait déjà fait parler d'elle quelques jours avant en déboîtant sa rotule du secteur de barre, fut à nouveau déclarée hors service en raison d'une mauvaise masse électrique qu'elle provoquait, rendant, en autres désagréments, le sondeur fou, ce qui dans ces hauts-fonds n'est pas une sinécure ! Un dépannage "express" qui prit quand même une bonne paire d'heures permit de constater l'usure des charbons du moteur de la pompe hydraulique du commandement du vérin, dont la poussière de charbon avait copieusement beurré celui-ci !

Les orages catastrophiques annoncés à la météo, qui prévoyait quasiment la fin du monde en Virginie et conseillait à tous les plaisanciers d'évacuer au plus vite la région par tous les moyens disponibles, évitèrent heureusement le coin, mais pas la pluie qui tomba sans relâche le lendemain nous obligeant à faire une étape repos sous la couette !

C'est donc le 4 mai que nous remettons en route sous un soleil éblouissant que la météo avait bien prévu mais à laquelle nous avions un peu de mal à croire tant la journée et la nuit d'avant avaient été froides, grises et pluvieuses. Un bon vent d'ouest nous permit de rapidement rallier le mouillage de Back Creek, toujours dans la même baie (Mobjack Bay), à une dizaine de miles de là. Ce joli petit mouillage à l'entrée d'une rivière avait en effet l'avantage de nous mettre à portée d'annexe du village de Mattews qui avait une bibliothèque et donc l'accès à internet, si difficile à trouver aux US. La remontée de la rivière en dinghy sur un mile environ fût agréable mais le débarquement un peu moins, car n'ayant pas trouvé le "dinghy dock" public mentionné sur le guide, nous fîmes escale sur un appontement privé que nous choisîmes un peu hors de vue de la maison du proprio., mais nous dûmes quand même, d'un air faussement décontracté, traverser le jardin de la maison en question avec nos petites poubelles à la main en rasant les clôtures. Après une petite demi-heure de marche, nous atteignîmes enfin le village de Mattews, qui, pour la première fois, nous apparût être un vrai village avec des rues de dimension européenne (il y avait à peine 3 voies) et des commerçants à portée de main. Les bibliothécaires étaient toutes émoustillées de voir des Français dans leur antre et se mirent en quatre pour nous aider à communiquer, nous racontant au passage leur dernier voyage en France et nous gratifiant d'une carte de membre actif de la bibliothèque de Mattews ! Même le restaurant était typique avec toiles cirées et serveuses couvertes de taches, ressemblant à s'y méprendre à un "routier" de chez nous... Le retour sous le cagnard avec quelques courses fut

Un joli petit phare de la Baie...



agrémenté par l'arrêt d'une voiture nous proposant gentiment de nous conduire où nous allions, qui n'était malheureusement plus qu'à une centaine de mètres.

Les journées se suivant mais ne se ressemblant pas, c'est sous une petite pluie fine et un petit vent portant que le lendemain nous atteignîmes un très beau mouillage caché dans les méandres de la rivière de Mill Creek, juste avant l'embouchure du Potomac (qui mène à Washington), après avoir passé un étroit goulet qui faisait ressembler le plan d'eau à un lac boisé au cœur de la campagne.

Après une nuit un peu agitée en raison des orages toujours nombreux qui ne passèrent pas très loin, l'étape du lendemain au moteur nous mena au-delà du Potomac, dans le Maryland, à Solomon's island, un haut lieu (local) de la voile, avec là aussi de jolis petits mouillages dans quelques bras de rivière que nous essayâmes les uns après les autres pour en trouver un à notre goût. Le seul inconvénient de ces manœuvres était de se retrouver, à chaque remontée d'ancre, moucheté et crotté d'une vase grasse, noire et odorante !

Enfin, le 7 mai, c'était la dernière étape (encore au moteur, le vent ayant déclaré forfait) avant la visite de Washington qui nous mena dans la banlieue sud d'Annapolis (South River) après de difficiles recherches téléphoniques pour trouver une marina à un prix abordable, ayant des places libres la veille du week-end et pas trop loin de la ville pour trouver une voiture de loc. Nous passâmes là 3 jours harassants à visiter Washington et ses environs, lâchés au milieu des fauves avec notre voiture sur laquelle il n'était malheureusement pas marqué que nous étions des touristes étrangers facilement paumés ! Washington, même si ce n'est pas une énorme ville, est quand même la capitale des Etats Unis avec un réseau routier qui ne s'assimile pas en un tournemain...d'autant plus qu'évidemment le premier jour nous avons oublié de prendre la carte ! Enfin, nous réussîmes à avoir un bon aperçu de cette belle ville bardée de monuments et de musées : le Capitole, tout plein de mémoriaux à leurs différents Présidents (Jefferson, Lincoln, les Roosevelt,...), et bien sûr la Maison Blanche, avec le square Lafayette juste devant. Le musée de l'air et de l'espace est gigantesque et extraordinaire, avec les premières capsules spatiales et les avions célèbres (ceux de Lindbergh, des frères Wright,...), de même que la National Gallery qui abrite, entre autres, de belles collections de peintures italiennes de la Renaissance et d'impressionnistes français. En se perdant un peu, nous eûmes la chance de nous trouver sur la route de Mont Vernon à une trentaine de miles de là où nous pûmes visiter l'intéressante propriété familiale de style virginien de Georges Washington, premier Président des US. Tout ceci fut complété par l'avitaillement du bateau, le passage à la bibliothèque du coin et un cyber café. Et c'est presque avec soulagement que nous rendîmes la voiture après ce marathon, sans n'avoir réellement vu d'Annapolis que ses quartiers périphériques, qui ressemblent à s'y méprendre à n'importe quelle ville américaine (rues à 4 voies, maisons espacées, commerces rares entre les supermarchés et espaces commerciaux, et piétons inexistantes)...

Encore un joli petit phare ! (Thomas Point)



Le 11 mai, nous reprenions notre route sous un soleil de plomb et une légère brume (toujours au moteur) pour nous enfoncer encore un peu plus dans la Baie de Chesapeake, en face de Baltimore dans le mouillage sauvage de Still Pond Creek où nous trouvâmes le moyen de nous planter au moins 3 ou 4 fois tellement il y avait peu d'eau après avoir passé l'entrée...Tout ceci sous l'œil vague d'un vieil américain sur un petit bateau à moteur qui vint nous demander

quel était le pavillon que nous arborions et qui, quand nous lui révélâmes que nous étions Français, nous dit qu'il connaissait, ayant eu dans le passé un bateau Bénéteau ! Nous étouffions littéralement avec une température record de 39,8°C et nous découvrîmes à cette occasion (sur les guides !) que les Etats depuis la Floride jusqu'aux Maryland et Delaware étaient dotés d'un climat subtropical chaud et humide.

Le lendemain, ce fut la fin du voyage en Baie de Chesapeake et le début de celui en Baie de Delaware en empruntant un petit canal qui relie les deux baies à leur extrémité supérieure. Temps toujours caniculaire et sans vent pour arriver dans un mouillage au milieu des marais dans un des méandres d'une petite rivière aux eaux brunâtres (la Cohansey River), repaire à mouches et moucherons dont nous fûmes rapidement envahis. Nous étions arrivés dans le New Jersey, le petit état du Delaware ne couvrant que la rive ouest de la Baie du même nom, dont la ressemblance avec la Gironde est absolument frappante : même petites îles au milieu de l'estuaire, eau chargée en alluvions (pour ne pas dire boueuse), chaleur humide, berges plates envahies de roseaux et même une centrale nucléaire sur la rive est (pas Blayais, mais Salem !).

La sortie de la Baie du Delaware se fit le jour suivant en virant le Cap May au plus court (ou presque, le chenal nous faisant faire un détour de plus de dix miles) au milieu de bancs de sable qui requièrent une navigation précise, toutefois handicapée par les mouvements fréquents des dits bancs...ce qui nous valut encore quelques frayeurs en suivant les évolutions chaotiques du sondeur ! Arrivés dans un mouillage de médiocre allure sur le Sunset Lake près de Cap May Harbor et d'encore

plus médiocre tenue, un vent de 20 nœuds s'étant levé, quelle ne fut pas notre surprise, à l'issue de notre scrabble, de découvrir que l'ancre avait chassé et que nous avions bougé de 100 à 200 mètres...et surtout qu'elle continuait à dérapier allègrement ! En remontant celle-ci, la couche de vase noire et molle avec quelques algues de la même couleur et surtout de la même odeur nous fit rapidement comprendre que notre ancre soc de charrue était aux limites basses de son efficacité et que nous allions devoir passer à l'ancre à bascule. L'idée d'avoir à remuer ces ancres et, surtout, à jeter la deuxième ancre sans pouvoir utiliser le guindeau ne nous souriant que modérément, nous refîmes une tentative avec notre CQR...qui se solda par le même échec. Et c'est à la tombée de la nuit, avec un vent devenu bien frisquet, que nous nous résolûmes à affourcher en mouillant la deuxième ancre et surtout en se beurrant et en beurrant le pont de cette vase grasse et malodorante !

Le départ du lendemain fut particulièrement douloureux en manutentions (qui confirmèrent d'ailleurs que même l'ancre à bascule - la plus petite - ne pouvait être relevée à la seule force de nos vieux poignets) et en nettoyages. Il nous fallut bien une heure pour nous sortir de notre perd...bourbier ! ...

A nous New York ! ...

La remontée du New Jersey commença donc le 14 mai par une étape au moteur, ce qui commençait à devenir une habitude dans ces eaux, pimentée d'un brouillard à couper au couteau. L'arrivée au mouillage fut particulièrement scabreuse puisque, au milieu du chenal de l'Absecon Inlet (Atlantic City, le Las Vegas de la côte ouest des US), nous ne pouvions voir les berges de celui-ci. Le radar donnait évidemment des échos de partout tellement il y

Encore un, mais dans la Baie du Delaware !



avait de bateaux à errer et le plus fiable était encore notre Maxea-GPS qui nous plaçait parfaitement à quelques mètres près sur la carte.

Et puis, comme il y a un bon Dieu pour les tourdumondistes (qui commençaient vraiment à fatiguer), la visibilité passa brutalement de moins de 100 m à presque 1 mile en 5 minutes au moment où nous allions envisager (sans enthousiasme) de mouiller dans le chenal. Le brouillard commença à se dégager du côté droit de celui-ci, et nous aperçûmes soudain une longue plage bordée de ducs d'Albe, que quelques minutes plus tard nous identifîâmes comme les voitures des pêcheurs venus avec leur 4x4 à pied d'œuvre pour taquiner le lançon ! Du coup, nous enfilâmes un minuscule chenal (6 mètres de large) indiqué par notre précieux Skipper Bob (le guide absolu des "anchorages" américains, qui s'arrête malheureusement à New-York) balisé par de petites perches de bois qui avaient été mises en place la veille...et qui arrivait sur un lac tranquille bordé de petits immeubles. Dans les 10 minutes qui suivirent, nous eûmes la visite d'une barque à rames avec un petit monsieur charmant très étonné de voir un bateau français et qui, de plus, avait réussi à prendre un chenal aussi petit avec un aussi gros bateau. Jim nous proposa aussitôt de nous emmener visiter la ville, faire les courses, aller à l'internet...en nous disant que c'était tout naturel de rendre service à des étrangers de passage quand on avait le temps de le faire, étant en retraite, et qu'en plus, ça lui faisait vraiment plaisir. La cote des américains (qui n'était d'ailleurs pas très basse) dans notre cœur fit un grand bond face à tant de gentillesse et d'ouverture d'esprit. Du coup, fatigués et mal foutus, nous décidâmes de rester le jour suivant (puis le jour d'après...) et acceptâmes son offre pour le lendemain. Nous passâmes une excellente journée avec Jim et Patricia (nous apprîmes ainsi qu'ils étaient aussi de grands voyageurs qui connaissaient bien l'Europe), reçus dans leur maison qui donnait sur le lac, promenés dans leurs voitures respectives,...et, bien sûr en retour, les accueillant dignement sur le Taranis dans la soirée ! Peut-être un jour à La Rochelle pourrions-nous leur renvoyer l'ascenseur...

Et, c'est bien reposés que nous repartîmes le 17 mai sans trop de brume... Décidés à faire une longue étape, notre enthousiasme fut rapidement douché par l'arrivée d'un brouillard bien épais au bout d'une trentaine de miles et, pour couronner le tout, d'un bon petit vent de nord est frisquet et dans le nez ! Le petit inlet de Barnegat nous tendant les bras nous fonçâmes dedans, et faillîmes faire demi-tour une fois entrés dans le chenal car les bancs se déplaçant souvent, celui-ci n'était pas cartographié...sauf sur Max Sea où une petite bouée figurait sur le côté extrême droit d'un chenal pas bien profond. Finalement, après avoir accroché à l'œil cette petite bouée, les suivantes apparurent toutes les 200 m en limite de visibilité, ce qui nous permit de prendre un bon mouillage devant un petit port de pêche. Bien nous en prît car une heure après, le brouillard s'était transformé en bruine épaisse avec une visi. de moins de 50 mètres. Nous devinions tout juste le chalutier sur son corps mort à côté de nous ! Lugubre, d'autant plus que ça dura toute l'après-midi et le début de la nuit avec la corne de brume qui couinait dans la grisaille... Le moral n'y était plus, d'autant plus qu'à la météo américaine,

Le pont Verrazano, entrée de New York



pourtant fort bien faite, la visibilité (ou plutôt l'absence de visibilité) était rarement mentionnée (mais selon les pratiques locaux, il paraît que ces périodes de brouillard sont exceptionnelles en cette saison...).

Le lendemain, après avoir religieusement écouté et réécouté la météo qui nous annonçait comme d'habitude de bonnes chances d'orages ou averses, après avoir vu que la bruine s'était arrêtée et qu'on y voyait à un ½ mile (c'était Byzance !), nous décidâmes

de faire une bonne étape nous amenant à un jet de pierre de Manhattan. C'est en passant Sandy Hook (sous la pluie) à l'entrée de la grande rade de New York, que nous eûmes un choc en voyant, sur la côte, la première colline depuis notre arrivée en Floride (pas bien haute, mais çà changeait brusquement du paysage toujours plat vu jusque là...). Nous atterrîmes dans l'anse de Great Kills Harbour sur Statten Island, une anse presque circulaire et pratiquement fermée où les New Yorkais régatiers mettent leur bateau sur corps mort, les prix des marinas recommençant à atteindre des sommets ! Après un mouillage au milieu de ces corps morts en espérant ne pas crocher l'ancre dans un de ceux-ci, nous eûmes la visite d'un "fan" du Taranis, qui tournait depuis un moment autour de nous à bord d'un petit voilier, tout en suçant un verre de vin, en commentant pour ses quatre copains l'OVNI 435 ! Nous lui fîmes une visite sur mesure après un embarquement à la volée et c'est tout juste s'il ne sortit pas son carnet de chèques pour nous l'acheter séance tenante, en trouvant qu'il n'était pas bien cher !

Bien entendu, c'est sous la pluie et avec une petite visibilité sans vent que le jour suivant nous repartîmes en remontant un vieux réservoir de gasoil crevé au bout de l'ancre ! Malgré la pluie qui nous tînt toute la matinée, ce fut un grand moment que cette arrivée sur New York, avec un peu de fierté de passer avec notre bateau à quelques dizaines de mètres de la statue de la Liberté, d'Ellis Island (lieu historique où débarquèrent les 15 millions d'immigrants qui peuplèrent les Etats-Unis au siècle dernier) et de Manhattan. Bien sûr, la recherche de la marina ad hoc pour visiter New York avait été longue et douloureuse, un compromis devant être trouvé entre la proximité de Manhattan et le prix du pied (de longueur du bateau). Finalement, nous atterrîmes sur l'Hudson River dans une marina pourrie (elles le sont toutes à New York) où le bateau et les pontons n'arrêtaient pas de faire des bonds en raison du trafic incessant sur la rivière (le bruit des pontons grinçant entre eux était tellement fort qu'on devait élever la voix pour s'entendre parler dans le bateau !), mais où la nuit est quand même aux alentours de 80 Euros. Nous étions juste en face de l'Empire State Building et un petit ferry nous conduisait en quelques minutes au cœur de Manhattan (il aurait fallu investir 160 Euros par nuit pour être du bon côté de l'eau !)..



La statue de la Liberté, quelle émotion !

C'est un véritable plan de bataille que nous avons mis sur pied pour organiser notre visite et voir le maximum de choses dans le minimum de temps,...mais avec le maximum de fatigue. Et ce furent 2 jours et demi intenses que nous vécûmes là en allant voir le Metropolitan Museum (moins grand et moins riche que le Louvre, mais impressionnant quand même par la qualité de ses collections) après avoir traversé la moitié de Central Park (qui fait 340 ha), en montant en haut de l'Empire State Building après plus de 2 heures de queue (ce fut probablement un des seuls jours du mois où il fit clair), en déambulant dans la 5^{ème} avenue et Broadway, en visitant le Lower Manhattan (avec le quartier de la Finance et Wall Street) et quelques blocs du vieux Manhattan assez surprenants, en jetant un coup d'œil sur le "Ground Zero" où étaient les tours du World Trade Center, en voyant l'Hôtel de Ville, la bibliothèque centrale (pris en otage par des bibliothécaires revendicatrices, nous avons même écrit une lettre de réclamation à Mr Michael Bloomberg, maire de New York, pour qu'il ne coupe pas les crédits aux bibliothèques publiques) et le quai A où était accueilli les bateaux de prestige au 19^{ème} siècle,... Il fallut même trouver le temps de nettoyer un peu le bateau, faire la lessive, avitailler un brin, aller à l'internet café et passer une soirée charmante avec nos voisins de

pontons canadiens (nous fûmes les seuls visiteurs en 3 nuits...) qui remontaient chez eux au bout du Lac Supérieur après un voyage similaire au nôtre mais en commençant par en haut (descente du Mississippi après les Grands Lacs, tour de Floride et remontée de la côte ouest pour rejoindre leur point de départ). Wayne et Patricia avaient cependant eu beaucoup de déboires avec leur bateau, et avaient dû interrompre leur voyage pendant 18 mois pour retravailler après leur départ en retraite, ne pouvant plus faire face à leurs dépenses (ça m'a fait froid dans le dos...).



L'impressionnante New York

Cette visite que nous n'aurions manquée pour rien au monde, laisse un mélange d'impressions contradictoires entre les quartiers de gratte-ciel gigantesques au milieu desquels le jour n'arrive pas à percer et les vieux quartiers de petits immeubles en briques du début du siècle dernier, le bruit assourdissant qui règne toute la journée sur la ville (entre les voitures, les sirènes des bateaux, les hélicoptères et les avions qui passent sans arrêt) et le calme de la nuit, le stress des hommes d'affaires qui courent et les

clodos qu'on voit un peu partout, enfin une ville où les immeubles sans beauté semblent pousser comme des champignons sans plan apparent... Y vivre doit être réellement difficile (sauf à avoir un appartement au dernier étage des gratte-ciel au bout de Manhattan et être retraité – ce qui est difficilement compatible !) et on peut se demander comment pourront évoluer de telles métropoles dans les années à venir en restant vivables...

Enfin, c'est complètement rincés que nous quittâmes notre marina le 22 mai pour continuer la visite par bateau en descendant l'Hudson River puis en remontant l'East River et en passant sous le fameux pont de Brooklyn dont la construction dura 10 ans au 19^{ème} siècle et qui fut le plus grand pont suspendu du monde. Bien sûr, brume au programme et pas de vent, et c'est avec radar et Maxea-GPS que nous abordâmes le Connecticut à Norwalk, une trentaine de miles après New-York dans le Long Island Sound.

Le brumeux Connecticut, le venteux Rhode Island et le frais Massachusetts ...

Norwalk devait être un joli coin entouré d'îles et de cailloux, mais notre horizon se borna à une centaine de mètres le soir, et 500 m le lendemain matin, après avoir passé une nuit à rouler bord sur bord au milieu des parcs à huîtres et derrière une petite île (Chimon Island) un peu chiquette pour bien nous abriter d'un force 6 inattendu de Nord-Est.

Ainsi, c'est avec un plaisir certain que, le jour suivant, nous quittions ce petit enfer avec un vent léger d'est dans le nez (merci Volvo !), accompagnés pendant plusieurs heures par 3 petits canaris multicolores, fouineurs et impertinents, pour arriver, une soixantaine de miles plus loin, à la perle du Connecticut (Hamburg Cove) près d'Essex, un peu avant New London. Comme c'était un dimanche, la perle était bondée et nous dûmes nous contenter de la photo après avoir fait un tour à l'intérieur de l'anse boisée qui ressemblait, à s'y méprendre, à un de ces estuaires de la côte sud de l'Angleterre. C'est à la sortie de l'anse que nous avons repéré un mouillage sympathique dans un bras de rivière derrière une petite île, où nous eûmes juste le temps de jeter l'ancre avant que je ne m'effondre au fond de la couchette, terrassé par une fièvre de cheval. Grippe intestinale, intoxication alimentaire,...Dieu, en l'absence de médecin, a seul su l'origine du mal, qui fut traité vigoureusement par l'infirmière du bord, diligente et compétente. Ce furent 3 jours-misère que nous passâmes sur cet excellent mouillage, au demeurant, avec des orages sans vent mais d'une terrible violence par les éclairs qui pétaient

autour du bateau, nous faisant frissonner à chaque décharge, de la pluie et, quand celle-ci s'arrêtait, une brume froide qui rendait tout le bateau humide. Nous avons heureusement notre groupe bien-aimé qui tournait périodiquement pour nous faire de l'eau chaude, nous remplir nos batteries et nous dégourdir l'atmosphère avec le chauffage électrique...

C'est le 27 mai, un peu cotonneux, que nous décidâmes de partir vers Mystic Seaport, que nous tenions beaucoup à voir depuis la lecture, il y a vingt ans, d'un article dans "Voiles et Voiliers". Mystic Seaport, petite bourgade de la Nouvelle Angleterre, est, en effet, célèbre par son musée qui reproduit un village de la fin du 18ème siècle avec ses chantiers navals, ses boutiques, son église, ses tavernes et de grands bateaux de travail à voile très bien restaurés, dans un site qui ne dépareillerait pas le



Le musée de Mystic Seaport

Golfe du Morbihan. Petite navigation dans la calmasse ponctuée de nombreux coups de fil pour essayer de trouver une marina à un prix à peu près décent...les prix étant plus élevés qu'à New York. Et, là miracle, en appelant le musée en désespoir de cause, celui-ci, nous souhaitant la bienvenue, nous annonça qu'en tant que bateau étranger, nous étions invités à nous amarrer aux quais du musée et que pendant 24 heures nous pourrions nous balader partout ! et que le lendemain, nous pouvions même mouiller à un jet de pierre de là dans un petit trou d'eau réservé aux initiés ! Nous nous en donnâmes à cœur joie, d'autant plus que le soleil fut de la partie juste l'après-midi de la visite, ne manquant rien de ce formidable village reconstitution, où des animations permanentes ont lieu et où on peut voir et monter sur le plus vieux baleinier à voiles américain (le Charles H. Morgan), sur un dundee de pêche à la morue du début du siècle dernier, sur un trois mâts barque,... Le petit mouillage du lendemain se fit bien sûr sous des trombes d'eau, mais nous permît d'avitailler dans le vrai village de Mystic, avant de reprendre la route vers Newport, au cœur du petit Etat du Rhode Island.

Newport, capitale internationale de la voile, au dire des spécialistes, était un point de passage obligé pour acheter des guides et des cartes pour la suite du voyage, les librairies nautiques n'étant pas légion aux US. Encore un grand moment de stress au moment de se renseigner sur le prix des marinas pour réserver, d'autant plus que nous tombions dans le week-end du Memorial Day particulièrement apprécié des Américains (probablement parce qu'il dure 3 jours !). Des sommets encore inégalés furent atteints lorsqu'un gremlin eut l'air de me faire un prix à plus de 150 Euros la nuit... Nous décidâmes vite fait de nous rabattre sur un corps mort (déjà à 40 Euros) lorsqu'en arrivant d'une étape bien ventée (enfin), nous vîmes un voilier jeter l'ancre dans le port juste à l'endroit que nous avions vu sur le guide mais, qui était, aux dires de celui-ci, toujours bondé. Ni une, ni deux nous en fîmes autant ...et nous en trouvâmes fort bien, comme pas mal d'autres bateaux qui suivirent, sans pour autant que la zone fut saturée !

J'avais d'ailleurs réalisé depuis un moment que ces guides sont financés par la pub des marinas qui y figurent, et ils découragent ainsi souvent les lecteurs de jeter l'ancre, en leur recommandant d'aller s'amarrer confortablement dans une des marinas locales !

Mais le vent s'était si bien levé et le trafic dans le port était si dense que la traversée de la rade en annexe fut une épopée mouillée et salée et que c'est trempé des pieds à la tête que j'arrivais sur le Taranis avec tous les bouquins et les cartes un peu humides. Avec, bien sûr, un retour le lendemain à la librairie qui s'était trompée dans les cartes en me vendant deux fois la même !

La visite de ce haut lieu de la voile (ce fut le lieu de la Coupe de l'America pendant plusieurs dizaines d'années) ne nous laissa pas un souvenir impérissable (d'autant plus que nous avions eu de mauvaises nouvelles de la santé de mes parents)...mais, pour un village de vacances américain, c'était mignon...

Le 31 mai, toujours au petit matin, nous reprenions notre route en direction du Massachusetts, avec un petit vent de sud-est, vers l'entrée du canal du Cap Cod, petit canal qui permet d'éviter un long détour autour de ce cap, mais qui nous fit rater Nantucket et Martha's Vineyard...ce sera pour une prochaine fois (nous eûmes moins de regret quand nous vîmes le temps des jours qui suivirent !). Nous mouillâmes au milieu des îles, nombreuses dans la baie qui précède l'entrée du canal, en jetant notre dévolu sur Onset qui a la réputation d'être une jolie station balnéaire (réputation méritée). Heureusement d'ailleurs, car le jour suivant, nous fûmes encore bloqués avec pluie et brouillasse au programme, un froid de canard et un bon vent de nord-est (c'est à dire dans le nez), la température le jour n'excédant pas 12 à 15°C et la nuit 5 à 10°C. Double couette, vieux pulls confortables de nuit et vieil anorak tout aussi confortable de jour sans oublier le bonnet (les tuques et les mitaines auraient été les bienvenues...) et au mouillage toujours quelques petits coups de groupe pour tiédir l'atmosphère avec notre chauffeuse électrique étaient les seuls remèdes que nous avons trouvés pour survivre ! Mais le charmant village d'Onset nous permit de faire un petit avitaillement, de l'internet, de remplir la bouteille de gaz vide et même de déguster une excellente pizza au homard, bestiole sympathique qui abonde dans le coin !

Au moment de repartir le 2 juin, avec toujours de la pluie et un petit vent d'est glacial, v'là t'y pas que l'alarme moteur se met à couiner en nous informant de façon désagréable que le dit moteur ne nous chargeait plus les batteries. Après une heure de bricolage, c'est sans trop d'enthousiasme que nous décidions de partir, le village d'Onset n'offrant que trop peu de ressources pour espérer réparer, d'autant plus que le courant dans le canal nous était favorable pendant encore une paire d'heures, mais qu'après c'est 4 ou 5 nœuds que nous aurions dans le nez au lieu de les avoir dans les fesses ! La traversée de la presqu'île du Cap Cod ne fut effectivement qu'une formalité puisqu'en moins d'une heure nous avons avalé les 8 miles de canal. La recherche téléphonique active d'un réparateur Volvo se solda par un échec du côté de Boston, qui nous renvoya sur Portland, dans le Maine. Comme le vent était annoncé d'est se renforçant (par le travers) mais avec des orages pour l'après-midi, comme nous avions toujours rêvé de visiter Gloucester (le port de pêche où fut tourné "En pleine tempête", un de nos films culte !), et comme j'avais fini par trouver un chantier qui m'avait aiguillé sur un réparateur "toutes marques", nous décidâmes d'allonger la foulée sur Gloucester en nous disant que dans un port de pêche de taille raisonnable, ce serait plus facile de faire réparer que dans une ville énorme comme Boston. Nous sentions aussi confusément que notre progression en remontant vers le nord allait en prendre un coup, les météos idylliques des Antilles ou de la Floride appartenant maintenant au passé. L'arrivée sur Gloucester fut comme au cinéma, un orage violent avec un vent de travers de plus de 30 nœuds nous propulsant à plus de 8 nœuds sur les vagues pour se calmer à l'entrée du port et nous faire découvrir cet actif port de pêche au fond de sa rade, derrière ses îlots. La recherche d'une marina ayant été comme à l'habitude éprouvante, nous avons eu la chance que le chantier



Le célèbre écrivain de Gloucester

propulsant à plus de 8 nœuds sur les vagues pour se calmer à l'entrée du port et nous faire découvrir cet actif port de pêche au fond de sa rade, derrière ses îlots. La recherche d'une marina ayant été comme à l'habitude éprouvante, nous avons eu la chance que le chantier

contacté nous envoie vers le capitaine de port qui louait des corps-morts à 20 Euros la nuit en pleine ville...et en fin d'après-midi c'est avec un plaisir non dissimulé que nous crochions notre pompon réservé face à cette petite ville très "carte postale".

Dès le lendemain matin, sous une pluie glaciale, après un accueil sympa du "harbormaster" et de son bras droit Jennifer, je partais en chasse vers le réparateur, mon alternateur sous le bras (mon diagnostic penchant plutôt pour l'alternateur HS que l'électronique de commande). Quelle ne fut pas ma surprise quand je découvris que mon réparateur était en fait un réparateur...d'aspirateurs ! Un peu inquiet et pensant m'être trompé, je fus pourtant accueilli à bras ouverts par Tony Marino qui avait un accent italien à couper au couteau, mais qui s'identifia bien comme l'homme que j'avais eu au téléphone la veille, spécialiste depuis plus de trente ans d'alternateurs en tous genres ! Dix minutes après, il m'annonçait après l'avoir essayé que celui-ci était HS, et, un quart d'heure plus tard, il m'en commandait un équivalent pour le matin suivant à 9 heures. Je n'en revenais pas, d'autant plus que la fiche signalétique de l'alternateur avait été peinte par Volvo, et que seule la marque bien française de Valéo subsistait, marque pas forcément bien connue des américains... Mais Tony était tellement sûr de lui qu'il ne demanda pas d'arrhes et me donna rendez-vous pour le lendemain... A l'heure dite, j'étais là, toujours un peu inquiet, quand je vis arriver le livreur UPS avec mon petit colis renfermant un alternateur tout neuf...Valéo, exactement le même que le mien ! J'en étais comme deux ronds de flan et j'aurais presque embrassé Tony, mon réparateur surdoué !

Enfin, le beau temps était revenu et nous appreciâmes tellement Gloucester que nous y passâmes 2 jours à flâner, avec bien sûr le passage à la bibliothèque pour internet, quelques achats, et le lave-tout où nous laissâmes un monceau de linge sale et humide que nous retrouvâmes tout chaud, tout propre et bien plié, après s'être envoyé un gratin de homard à faire pâlir de jalousie Coutanceau ! Et nous passâmes la soirée du deuxième jour avec un couple de Canadiens (en fait un Québécois anglophone et une Hollandaise de Marken), qui avaient ramené leur bateau de Vancouver à Montréal par Panama, et étaient venu réparer et hiverner à Gloucester dont ils étaient tombés amoureux. Nous les assaillîmes bien sûr de questions et fîmes même l'échange du guide nautique du Saint Laurent en anglais contre le même en français, au grand bonheur de chacun !

Toutes les bonnes choses ayant une fin et le Canada n'étant pas encore tout à fait la porte d'à côté, nous repartîmes le 5 juin au petit matin par un temps frais et à peine pluvieux, à travers un tout petit canal (un de plus) qui derrière Gloucester nous permit de passer le Cap Ann en évitant son détour. L'expression admirative du capitaine de port, lorsque nous lui avions exprimé notre intention de prendre ce canal et sollicité quelques conseils de sa part, nous avait un peu mis la puce à l'oreille, mais nous ne pouvions imaginer qu'il était si petit et le passage de ponts d'à peine 10 mètres de large avec un courant de 5 à 6 nœuds nous fit un moment regretter de s'être embarqué là dedans (pour gagner 5 miles et perdre une heure)! En revanche nous fûmes récompensés par le beau paysage verdoyant, boisé et granitique. Et c'est avec peu de vent que nous quittâmes le Massachusetts pour passer les 10 miles de côte du New Hampshire, toutes ces provinces (et presque jusqu'au Canada) étant en fait la Nouvelle Angleterre comme on aurait pu le deviner avec les noms des villes.

Aux portes du Maine



Le Maine, dernière province maritime, avec ses milliers d'îles ...

Nous arrivâmes à la porte du Maine, Portsmouth, en milieu d'après-midi, après avoir slalomé entre les millions de casiers à homard dont les flotteurs se succèdent tous les 10 ou 20 mètres, et ceci dans tout le Golfe du Maine, pour jeter l'ancre à Peperell Cove, un fort mignon mouillage au milieu des cailloux où, comme d'habitude, les bateaux de sortie le week-end venaient tourner autour de nous pour admirer ce joli mais surprenant bateau en aluminium battant un pavillon inconnu pour la plupart d'entre eux !

Le lendemain, départ pour Portland, où nous devons retrouver notre représentant Volvo (pour essayer de transformer mon vieil alternateur HS en pièce de rechange digne de ce nom !) et accessoirement trouver quelques filtres ! Portland étant un grand port, pas de mouillage, et pas de corps-morts libres ! Toujours la même galère pour la recherche d'une marina qui nous fit échouer sur un ponton pourri battu par le ressac, à un prix à peine raisonnable, la "bonne" marina coûtant le double !

Le matin suivant, ce fut la course pour aller chez Volvo, qui savait à peine ce qu'était cette marque et n'avait, bien sûr, pas de filtres, mais qui nous fit gentiment venir un réparateur d'alternateur qui, une heure après, revenait avec notre future pièce de rechange en ayant remplacé le porte-balais par un porte-balais d'origine...Valéo (encore une fois babas nous étions) ! Du coup, nous en profitâmes pour faire une virée au Walmart qui nous coûta plus cher en taxi qu'en achats, mais nous avons tellement envie de chaussons fourrés que nous avons craqué ! Et à midi, nous filions pour Jewel Island (l'île Joyau) qui mérite bien son nom, à quelques miles de Portland. Imaginez un petit lac de montagne tout calme à l'eau transparente mais sombre, au milieu des sapins dont la cime est un peu perdue dans la brume avec une petite cabane de pêcheurs sur la rive et trois bateaux au mouillage occupant à peu près toute la surface du lac, c'est Jewel Island... Mouillage 4 étoiles !



La croix de "l'Archangel"

Bien sûr, le lendemain 8 juin au réveil (vers 5 heures du matin – le jour se levant de plus en plus tôt du fait de notre remontée vers le nord mais surtout de notre route vers l'est), on ne distinguait pas les deux rives pourtant à 20 mètres tellement le brouillard était dense. Comme la météo était formelle en annonçant que celui-ci allait se lever en fin de matinée, dès 9 heures et demi nous partions, malgré une visi. qui ne dépassait pas 500 mètres, avec un calme plat. Bien nous en prit, car effectivement c'est avec un beau temps à

peine brumeux que nous pûmes admirer le paysage d'Allen Island (l'île où débarqua un des premiers explorateurs anglais sur l'Archangel et qui ramena quelques indiens Micmac à Londres pour montrer qu'ils n'étaient pas si vilains que ça, ce qui permit aux français de venir en conquérants alliés des indiens quelques années plus tard pour venger ceux-ci !). Après avoir mouillé entre les deux îles d'Allen et de Benner au milieu des sapins, des prairies et des moutons près d'un tout petit quai encombré de casiers à homard, mais dans beaucoup d'eau (et donc avec beaucoup de chaîne) et dans un petit passage étroit (encore à peine une vingtaine de mètres), un pêcheur sympa vint nous offrir, pour être plus confortables, de prendre le corps-mort disponible au milieu du chenal, d'autant plus que la météo annonçait une gentille dégradation pour le lendemain ! Nous n'y allâmes pas, nous y courûmes...

Du coup, le jour suivant, le vent s'étant vraiment fâché aux alentours de force 6 avec pluies et orages, repos et bricolage au programme. En fait, ce ne fut pas réellement du repos mais

plutôt du bricolage forcé. Ça commença en effet de bon matin par une obstruction dramatique des poulaines par des algues qui encombraient notre petit chenal paradisiaque. Heureusement c'était l'aspiration (côté eau propre avant évacuation des matières...), mais ça se solda quand même par un démontage complet de l'engin juste après le petit déjeuner. Décidant alors de remettre en marche le dessalinisateur, car l'eau était claire, au bout de 10 minutes celui-ci se mit à bafouiller du fait d'une arrivée d'algues massive dans le filtre. A peine celles-ci étaient-elles dégagées que le groupe électrogène (qui tournait pour alimenter le dessal) se mit à fumer noir et à ne plus recracher d'eau de refroidissement... Nous avions aspiré dans le filtre bien sûr un paquet d'algues, mais, en plus, un gant en plastique et pour couronner le tout l'aspiration se révéla, après expertise, complètement bouchée à l'entrée sous la coque. C'est la mort dans l'âme, et surtout les cuisses gelées, que je dus plonger dans une eau à 10°C, avec mon haut de combinaison de plongée (le bas ne m'allant plus depuis longtemps, ayant un peu forcé depuis son achat il y a une vingtaine d'années) pour essayer de déboucher ça. Je n'y restais pas longtemps, à peine 5 minutes pour arracher un bon paquet d'algues coincées à l'entrée de la prise d'eau, mais ça me suffit pour être transi ! mais ce ne fut hélas pas suffisant, il y en avait encore probablement au niveau de la vanne ... Chantal eut l'idée de génie de souffler dans le tuyau depuis le bateau avec le gonfleur de l'annexe, ce qui nous déboucha l'affaire en un rien de temps ! Et comme nous avions eu un peu de chance dans nos malheurs, la pompe à eau du groupe n'était même pas morte !

Aussi, le jour suivant, c'est avec moult précautions que nous mîmes en marche le moteur et partîmes, en s'assurant qu'il n'y avait pas d'algues malsaines à traîner dans le coin, pour aller déposer deux bouteilles de Bourgueil sur le ponton du pêcheur "au corps-mort" avec un petit mot de remerciement (pour le pompon, pas pour les algues). C'est aussi un des meilleurs moyens (avec celui de le boire, mais nous étions aux limites du raisonnable, et même du possible) que nous avons imaginé pour écouler nos stocks surabondants de vin avant d'arriver au Canada, à propos desquels les douaniers sont, paraît-il, très pointilleux ... Là encore, peu de vent, mais une visibilité exceptionnelle de plusieurs dizaines de miles avec un ciel de montagne (ou de région froide) d'un bleu très pâle, sans aucun nuage, avec un horizon presque blanc et des montagnes au loin...féérique, mais frais, la température de l'air ne dépassant plus 15 à 17°C le jour et tombant aux alentours de 5°C la nuit et une température d'eau qui était passé à 7°C au mouillage suivant ! Celui-ci était, comme à l'habitude, un 4 étoiles et s'appelait Frenchboro sur l'île de Long Island ! Le fond étant de roches, corps-mort obligatoire appartenant à Lunt & Lunt, le micro-chantier de pêche du coin, où en allant faire un peu de gas-oil, le gars m'annonça que la saison n'étant pas commencée, les pompons étaient gratuits...et hop, deux bouteilles de Bourgueil en moins ! Des pêcheurs venus décharger là leurs deux ou trois cents homards nous en cédèrent bien volontiers deux à bas prix qui améliorèrent notre ordinaire, en testant une recette de gratin que nous allons probablement être à même de faire breveter... mais qui nous valut une nuit difficile, comme si les pinces étaient restées en travers de l'estomac !

Les mouillages sauvages du Maine

Le lendemain, départ par beau temps frais vers notre dernière étape dans le Maine, pour un mouillage solitaire et sauvage, 4 étoiles également, au milieu d'îles désertes couvertes de sapins, sur des roches de granit rose qui nous rappelèrent la côte d'Opale en Bretagne Nord. Le vent, comme souvent, ne daigna se lever

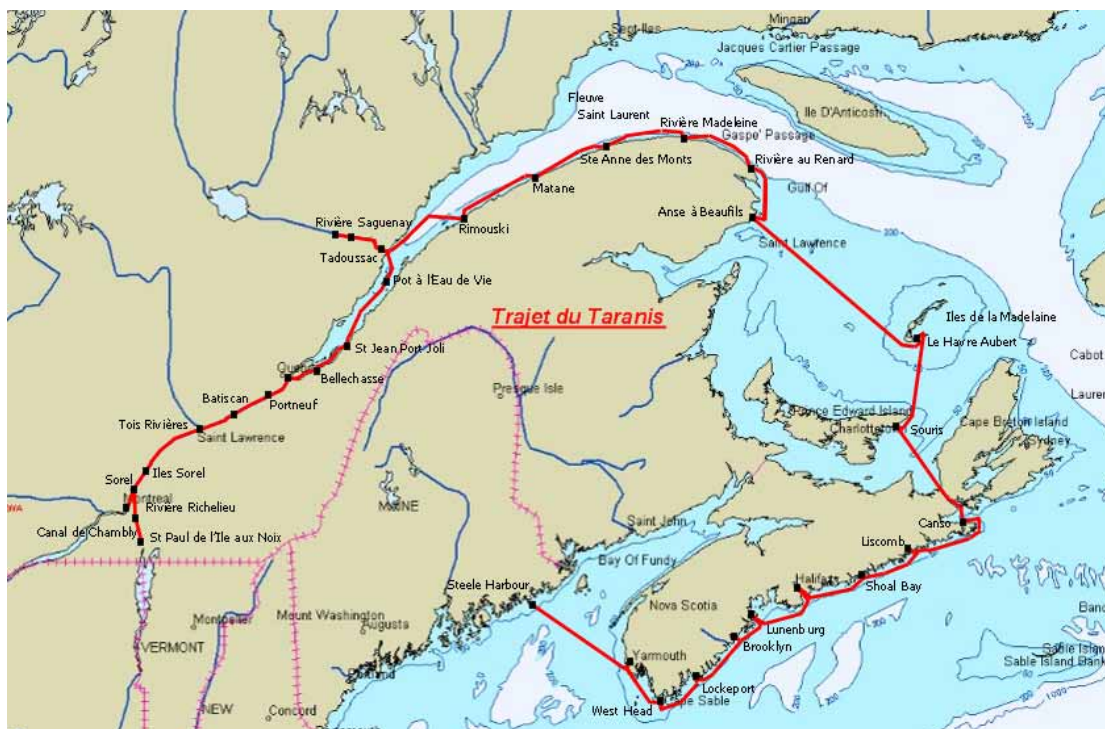


qu'en milieu d'après-midi juste au moment de jeter l'ancre que nous eûmes du mal à faire crocher dans un fond de vase envahi de varech. Beau mouillage, mais vraiment tristounet dans cette petite bise froide qui nous pénétrait au cœur des os, avec pour seule compagnie deux maisons abandonnées au milieu des arbres et des pontons de pêcheurs eux aussi manifestement à l'abandon. Ayant vainement guetté un hypothétique pêcheur capable de prendre notre douzaine de Bourgueil restant à fourguer avant d'atterrir au Canada, nous décidions finalement de partir le matin suivant pour la Nouvelle Ecosse, sans savoir s'il fallait vraiment faire des formalités de sortie de douanes aux USA (mais après tout, nous étions rentrés à Porto Rico et les douaniers n'avaient pas jugé utile de nous faire une clearance de sortie !), et pour profiter d'un petit créneau (rare) de météo avec des vents portants de nord.

La Nouvelle Ecosse - ou plutôt l'Acadie, poste avancé du Canada ...

La traversée de la Baie de Foundy s'effectua donc par un beau temps clair et un petit vent de nord qui ne se leva vraiment qu'une heure avant d'arriver sur Yarmouth. Les casiers à homards ayant complètement disparus du côté canadien, nous comprîmes que la pêche y était fermée de ce côté de la baie...mais, à notre grande surprise, nous en trouvâmes ensuite partout chez les commerçants et au resto !

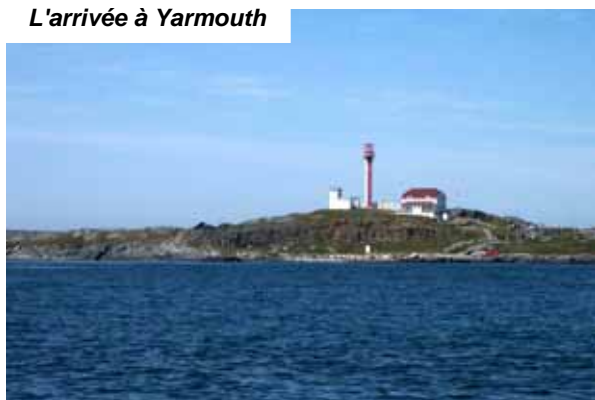
Enfin, après ces 80 miles de traversée, nous étions au Canada le 12 juin avec 3 jours d'avance sur le planning prévisionnel et pas peu fiers d'y être ! Nous étions le seul voilier français dans



le port, et même le seul voilier... et qui, plus est, le seul bateau de plaisance tout court au milieu de bateaux de pêche ! Notre nouveau guide (de Nova Scotia) nous annonçant qu'il y avait 2 marinas à Yarmouth et des corps-mort pour les bateaux de plus de 30 pieds, nous commençâmes à tourner à la recherche de ces merveilles, et finîmes par trouver deux petits pontons équipés de 5 minicatways de 5 mètres de long devant deux petits quais charmants. Pensant que c'était les pontons pour les annexes, nous partîmes à la recherche des pompons de corps-mort que nous trouvâmes à un jet de pierre au milieu de la rivière. Mais c'était de beaux pompons oranges tout ronds avec rien qui dépassait pour s'amarrer et le bout qui maintenait

celui-ci bien tendu était impossible à soulever. Au bout d'une bonne heure de manœuvres toutes plus merdiques les unes que les autres, nous finîmes par prendre la boule par en dessous au lasso avant d'aller la ceinturer de façon plus catholique avec l'annexe. Et là, mauvaise surprise, le bout du dessous ne devait pas faire plus de 8 mm de diamètre... Nous comprîmes là aussi rapidement que nous arrivions trop tôt en saison et que les équipements du port n'étaient pas terminés... La perspective de passer la nuit sur un aussi frêle engin ne nous souriant pas, ni une ni deux, je filais d'un coup d'annexe à la "marina" la plus proche, ou plutôt à la grande taverne qui surplombait celle-ci. Il y avait là une animation terrible car j'arrivais en pleine noce, et visiblement à la fin d'un repas qui avait dû être superbe et bien arrosé, mais très gentiment, la patronne (ou la fille du patron) me prit en main au milieu de la foule pour m'expliquer que les pontons de la marina étaient à notre disposition, qu'ils étaient très costauds et qu'ils avaient l'habitude de voir passer des bateaux aussi gros que nous, sinon plus, pendant la saison..., et devant mon air dubitatif, elle m'accompagna même pour me montrer où m'amarrer, vêtue d'un petit corsage et d'un bermuda (en ayant l'air d'avoir chaud),

L'arrivée à Yarmouth



alors que je n'avais pas quitté l'anorak et le pull ! En s'excusant presque, elle me dit que malheureusement c'était payant et que ça nous coûterait 20 dollars canadiens (moins de 13 Euros) la nuit... nous étions loin des tarifs "d'en face" (et elle m'avait, en plus, appliqué le tarif hors saison, celle-ci n'étant manifestement pas commencée, vu la fréquentation du port !). Et comme c'était son anniversaire, elle allait fêter ses quarante ans juste à côté de nous sur un espèce de petit ferry amarré en bout de quai, en s'excusant encore du bruit que ses

invités pourraient faire !

C'est donc avec bonheur que nous tournâmes nos amarres une heure après dans notre marina de poupée. Nous nous rendîmes d'ailleurs compte ensuite que la photo du guide avait été prise sur ces pontons, mais le jour de la fête nationale canadienne, où 5 voiliers avaient alors rempli la marina !

Le lendemain, après avoir en vain essayé à notre arrivée de faire les formalités de douanes par téléphone comme c'est normalement l'usage, je filais au terminal du traversier (c'est le nom canadien français officiel du ferry) pour aller présenter mes hommages à une charmante jeune douanière qui m'accueillit en français avec cet accent canadien inimitable et le tutoiement de rigueur ici (Chantal était toujours consignée à bord en attendant la clearance) ... et me donna le bon numéro de téléphone pour faire les formalités. Mais comme c'était un dimanche, comme j'avais déclaré un peu plus d'alcool et de vin qu'autorisé (mais un peu moins que la réalité) et comme ça n'arrivait probablement pas si souvent que ça qu'un voilier français vienne à Yarmouth, nous eûmes droit à l'inspection du Taranis par la petite douanière et sa copine... Inspection qui se borna à monter dans le bateau, à y jeter un coup d'œil admiratif et curieux et à nous demander où nous avions rangé nos alcools et tabac en y jetant un coup d'œil indifférent lorsque nous soulevions les couvercles des coffres ! Finalement, elles nous firent nos papiers en nous disant qu'elles avaient bien noté que nous souhaitions passer l'hiver au Canada, qu'il n'y aurait probablement pas de problème en suivant la procédure, et que, dès notre arrivée à Montréal, nous devrions contacter la douane locale. L'affaire était dans le sac (avec toutefois une petite pensée émue pour nos bouteilles de vins de Loire vieillissant au fond de la Baie de Fundy). Nous pouvions partir à la découverte de Yarmouth et de l'Acadie !

Ne pouvant manquer de faire honneur à la taverne, nous allâmes y tester un échantillon de cuisine canadienne avec quelques crêpes au homard et aux coquilles Saint Jacques, succulentes, mais un peu fortes en crème. En discutant avec la serveuse qui parlait bien français, nous apprîmes que cette année était l'année de l'Acadie et que de grands rassemblements allaient se faire en Nouvelle Ecosse et au New Brunswick, des descendants de colons français acadiens restants, avec ceux exilés par les Anglais (dans le Nord des USA, aux Antilles et en Louisiane) après l'infâmant Traité de Paris de 1763 qui donna le Canada à l'Angleterre. Et effectivement, nous vîmes partout le drapeau acadien (drapeau français orné d'une étoile jaune) flottant à côté du drapeau canadien (et souvent du drapeau américain ! ...c'est bon pour le business).



Nous voici en Acadie !

Malheureusement, la météo qui persistait à annoncer une dégradation imminente ne se trompait pas et le lendemain, nous sautions comme des cabris avec le bateau amarré sur son moignon de catway, prenant un bon 6 par le travers avec des creux de plus de 50 cm. Comme le petit ferry (d'anniversaire) avait quitté son bout de quai plus abrité, nous nous empressâmes de l'y remplacer et après deux ou trois tentatives nous parvînmes, non sans difficultés, à amarrer le bateau dans la piaule et les vaguelettes. Après le vent, ce fut le brouillard, un brouillard où on ne voyait pas la rive d'en face à 100 mètres de là et un froid humide difficile à supporter. Tant est si bien que nous passâmes 3 bonnes journées à Yarmouth à reperdre le peu d'avance engrangée mais à tourner et virer pour réactiver le téléphone portable, faire l'avitaillement au "mall" local, visiter le musée des pompiers, aller à la bibliothèque (toujours pour internet,...), acheter de nouvelles chaussettes fourrées, discuter avec les promeneurs venus admirer le bateau...

Le 16 juin, c'est avec un petit serrement de cœur que nous quittâmes la ville et sa marina, si accueillantes - la fille du patron était même venue nous dire au revoir en nous proposant de nous rembourser une nuit que nous avions payée en trop ! -, sous un soleil resplendissant et une température presque estivale.

L'étape, avalée à la moyenne de plus de 8 nœuds avec des pointes à 10 nœuds + en raison d'un courant musclé lié au vidage de la Baie de Fundy à marée descendante (c'est au fond de cette baie qu'il y a les marnages les plus forts au monde – jusqu'à 17 mètres), nous permit de rejoindre en un temps record le port de pêche de West Head tout près du Cap Sable (à la pointe Ouest de la Nouvelle Ecosse), après avoir zigzagué entre les îlots et les rochers, qui auraient pu s'appeler Molène ou Béniguet, tant la ressemblance était grande ! Comme d'habitude, le vent se leva un peu dans l'après-midi, nous permettant de faire un coup de voile au finish ! C'est ainsi dans un vrai port de pêche que nous trouvâmes abri le long d'un chalutier (bien choisi puisque c'était le "French Fisher") après avoir été renseigné par des pêcheurs sympas et curieux de savoir ce que nous étions (nous n'avons d'ailleurs rencontré, aux USA comme au Canada, que des pêcheurs sympas !).

Le lendemain, nous partions pour Shelburne (le 3^{ème} plus beau mouillage naturel du monde, selon le guide de Nouvelle Ecosse), puis, après avoir analysé plus avant la carte, nous décidâmes d'arriver à Lockeport, qui nous parut être un port de pêche sympa. Bien mal nous en prit, le vent s'était levé, pas moyen de trouver le quai public ad hoc, et nous voilà guidés

Au large de la Nouvelle Ecosse



vers des pontons, où des pêcheurs étaient amarrés, et qui étaient tenus par un restaurant répertorié dans le guide. Une grosse vedette américaine (Aphrodite), arrivée juste avant nous, ayant monopolisé l'attention des aide-lamaneurs (et d'ailleurs aussi la bonne place), en faisant force cinéma pour s'amarrer, nous en fûmes quittes pour nous demm... tout seuls à l'arrivée. En plus de cette faute de goût, la grosse vedette nous avait sucé tout le gas-oil restant dans les cuves. Et pour couronner le tout, l'aide-lamaneur nous ayant dit

de nous adresser au restaurant à notre arrivée, nous crûmes naïvement qu'il serait de bon commerce d'y aller dîner pour les remercier de mettre à notre disposition ces pontons frustrés (sans eau ni électricité) mais honnêtes. Non seulement nous mangeâmes fort mal (pour Chantal une salade César forte en croûtons mais faible en homard, celui-ci n'y ayant laissé qu'une pince rachitique, et pour moi un sandwich avec des frites, où l'autre pince de la même bête baignait dans une sauce au porridge), mais, en plus, au moment de demander par politesse si nous devions un petit quelque chose pour le bateau, la fille de nous annoncer un prix d'amarrage presque digne des US ! Autant dire que le pourboire ne fut pas à la hauteur de leurs espérances et qu'ils perçurent probablement le fond de notre pensée inamicale !

Ne souhaitant pas rester un jour de plus dans ce petit cloaque, nous partîmes le lendemain matin sans avoir eu le fuel escompté (mais en ayant quand même récupéré une planche pour nos amarrages futurs aux quais canadiens faits de piles de bois...et qui nous donne d'ailleurs, amarrée le long du tangon, un petit air encore plus tour-du-mondiste professionnel). Malheureusement pour nous, un vent d'est plus que frais s'était levé et c'est avec 27 nœuds dans le nez que nous commençâmes l'étape. La météo nous ayant annoncé un vent d'est de 10 à 15 nœuds, nous persévérâmes après avoir néanmoins pris 2 ou 3 pions d'eau de mer bien sentis. Effectivement, trois heures après avoir piétiné à 4 nœuds au moteur en battant des pieux dans une mer hachée, le vent se calmait et nous ralliâmes Liverpool (avec sa rivière Mersey) petit port de réparation de cargos dont l'unique quai n'était visiblement pas pour nous, malgré toute la bonne volonté que nous avons déployée en essayant de nous amarrer entre deux cargos pourris. On nous aiguilla gentiment vers Brooklyn sur la rive d'en face vers une marina coquette, cependant installée face à une aciérie, beaucoup moins coquette ! Mais la marina était vraiment mignonne, avec son ponton visiteur agrémenté d'un petit phare qui clignotait au bout de celui-ci, son club house très cozy et ses membres charmants qui nous accueillirent en nous disant que le "club" était très "casual" et que nous pouvions simplement faire une donation dans la boîte ad hoc en guise de paiement. Tout était ouvert et en libre service, la glace, les douches,...en faisant confiance au visiteur... Rare ! Et le soir, j'eus même une discussion passionnée avec un des membres du club sur les performances comparées des équipes de football de France et du Canada. Autant dire que j'étais plus à l'écoute qu'à même d'émettre un avis autorisé sur la question ! Mais nous causâmes aussi bateau et ce fut un grand moment !

Un petit créneau de beau temps s'offrant encore à nous le lendemain, nous mîmes



Le charme cosy de "Brooklyn"

le cap sur Lunenburg (Merligueche pour les Acadiens), capitale de la voile et de la construction navale de Nouvelle-Ecosse et même du Canada (aux dires du guide) ! Après une petite étape sans histoire, nous découvrîmes en effet un très beau village à flanc de colline avec des maisons de bois peintes de couleurs vives au milieu d'une végétation très verte (et pour cause !) et des quais de bois en grand nombre face à une jolie baie. Mais des voiliers, il n'y en avait guère plus d'une dizaine au mouillage ou amarrés, et une dizaine à terre dans un chantier ! Deux petits pontons flottants d'une vingtaine de mètres chacun constituaient la marina, mais il y avait déjà deux petits bateaux dessus. On aurait bien pu les mettre tous les deux sur le même ponton, et s'amarrer sur l'autre mais nous n'osâmes pas ! Nous allâmes finalement à couple d'un gros voilier d'une vingtaine de mètres de long qui sortait de réparation et qui était gardé par deux petits jeunes très sympas. Renseignements pris, nous décidâmes d'aller faire du fuel vite fait sur un micro ponton de la marina (le fuel pour les plaisanciers est rare au Canada et il faut sauter dessus quand il y en a), ayant vu arriver la déjà connue grosse vedette "Aphrodite" ! Et là les bras nous en tombèrent, celle-ci eut le culot de faire déplacer le petit bateau pour se mettre au petit ponton que nous avions convoité, en nous faisant de grands signes d'amitié auxquels nous répondirent de façon un peu crispée. Un peu énervé, j'eus l'idée géniale de faire de l'eau en même temps que le gasoil et après avoir ouvert les réservoirs et mis le tuyau d'eau en place, Chantal ouvrit le robinet d'eau, qui jaillit avec force en faisant sortir le tuyau du nable de remplissage et en faisant couler en cascade l'eau dans le réservoir de fuel ouvert ! La grosse cata. ! Retour le long de notre voilier pour démonter le dessal. placé sur la trappe de visite du réservoir, ouvrir (avec beaucoup de difficultés) celle-ci, boulonnée et collée au silicone, puis écopper un mélange odorant de fuel et d'eau, remettre le couvercle, et remonter le dessal... Sacrée soirée ! Mais finalement un séjour à Lunenburg de deux jours nous permit de faire un tas de bricolage et de nous remettre à flot, de visiter un très intéressant musée de la pêche, de faire quelques emplettes, de, bien sûr, goûter à la gastronomie locale (en évitant le homard dont nous commençons à lasser...), et surtout de laisser passer un gros coup de mauvais temps qui fit encore sauter le bateau comme un cabri malgré la protection du quai et du gros voilier !

Halifax avec "l'abominable Aphrodite"



C'est ainsi, que le 22 juin, après avoir refait un petit plein de fuel et d'eau, mais avec une procédure parfaitement au point, nous partîmes pour Halifax, capitale de Nova Scotia. Super étape de 50 miles où le vent se décida à se lever à mi-chemin (20 nœuds par $\frac{3}{4}$ arrière), nous offrant des sensations oubliées depuis un moment ! Et à Halifax, nous retînmes par téléphone une place sur les quais du musée maritime, et nous découvrîmes en arrivant - et en les évitant soigneusement - ... "Aphrodite", évidemment

sur le seul ponton disponible, quelques encablures en amont de "nos" quais. Mais nous fûmes récompensés par un accueil à bras ouverts de l'équipage du musée sur des quais en rondins de bois, où notre planche fit merveille et où tous les visiteurs vinrent admirer ce joli voilier français en se demandant s'il faisait réellement partie du patrimoine historique du Canada ou si c'était des navigateurs égarés qui étaient arrivés là...

Bien sûr le lendemain, d'ailleurs jour de brume et de pluie où on avait du mal à voir l'avant du bateau, nous nous offrîmes la visite du très intéressant musée de l'Atlantique et de son navire hydrographique l'Acadia qui fit les relevés des côtes canadiennes au début du siècle dernier et grâce à qui nous pouvons maintenant naviguer en bonne sécurité. Et comme à l'habitude, nous

écumâmes Halifax (sensiblement de la taille du Havre) en long, en large et en travers (internet, avitaillement léger, visite des quais historiques aménagés en promenade avec force magasins de souvenirs et d'artisanat, déjeuner dans un salon de thé d'un plat de fruit de mer goûteux...enfin bref les joies d'une escale bien méritée).

Le jour suivant, la brume s'étant aussi rapidement dissipée qu'elle était venue, nous quittâmes nos rondins au petit matin pour prendre un tout petit raccourci qui nous fit passer, en les rasant, entre les petites îles qui bordent la baie d'Halifax. Et après une journée encore au moteur avec un soutien de la grand voile, nous arrivâmes au fond d'une grande baie (Shoal Bay) encombrée d'îlots. Cette partie de la côte de la Nouvelle Ecosse après Halifax jusqu'à Canso est réputée pour être très sauvage et presque



Taranis au milieu des pêcheurs de homard

inhabitée, mais avec des paysages très beaux de baies parsemées de centaines d'îles couvertes de sapins. Nos choix d'escales étaient alors guidés par deux impératifs : un atterrissage facile en cas de brouillard qui peut arriver et arrive toujours à toute vitesse et par surprise, et un très bon quai public de pêcheurs (d'au moins 100 mètres de long pour être sûr de trouver de la place, "a very good public wharf", comme disait le guide, dont on ne connaissait pas les critères d'appréciation, mais dont le jugement s'est toujours révélé bon). Nous fûmes là aussi bien accueillis à couple d'un bateau de pêche (ceux-ci étant pour la plupart au repos, la fin de la saison de la pêche au homard venant juste d'être prononcée ici), par des ouvriers du chantier naval voisin qui fabriquait des petits pêche-promenade en plastique. Nous ayant gentiment invité à visiter leur chantier, et comme il n'y avait que ça à 10 miles à la ronde, notre petite promenade du soir fut tout de suite trouvée !

Le lendemain 25 juin, c'était un nouveau départ sous un ciel sombre avec un petit vent de sud annonciateur de brume, et avec une visibilité n'excédant pas un petit mile que nous quittâmes notre très bon "wharf" avec l'espoir d'en trouver un au moins aussi bon, et peut-être même de se faire une petite marina au fond d'une rivière (la rivière de Liscomb), marina vantée par le guide et en photo sur sa page de couverture avec deux voiliers amarrés à couple sur un ponton. Après une journée à jouer à cache-cache avec la brume, avec deux pulls et l'anorak, nous embouquâmes notre rivière pour trouver au bout de celle-ci, devinez quoi... la hideuse "Aphrodite" amarrée sur l'unique ponton, d'une vingtaine de mètres, de la photo. C'était trop, et à la tête que nous fîmes, je pense qu'ils comprirent à mi-mot notre désappointement et même notre ras-le-bol de les voir squatter les bonnes places avec leur affreux engin ! Bien sûr, pas question de venir à couple, un redan de leur coque interdisant, selon eux, la manœuvre et c'est en se mettant de travers au bout du ponton que nous fîmes quelques gouttes de fuel (mais qui nous offrit la maigre satisfaction de mobiliser tout le monde pour nous tenir et surtout éviter le froissement du plastique sur notre alu agressif), avant de repartir, avec superbe, vers l'entrée de la rivière où un quai public avait bonne réputation..., d'autant plus que la "marina" ne nous offrait qu'un corps-mort sur la rivière à un prix qui en une nuit devait leur rembourser le dit corps-mort. Nous trouvâmes effectivement notre petit quai public après avoir eu quelques frayeurs du fait du manque de précision de la carte et de l'étroitesse des chenaux pavés de mauvais cailloux. Et nous nous installâmes très confortablement à couple d'un beau chalutier rouge.

Heureusement, car le lendemain, froid, pluie et brouillard comme la Nova Scotia sait si bien en produire... Du coup, ayant vu dans le guide qu'il y avait un restaurant et une épicerie-tabac-quincaillerie-... ("general store") au fond de la baie, nous partîmes en fin de matinée pour une balade humide. Un pêcheur venu vérifier ses amarres nous proposa de nous emmener en voiture ce que nous acceptâmes avec joie quand il nous annonça que "le fond de la baie" et l'épicerie était à 5 bons kilomètres de là (et qu'en plus le restaurant avait fermé ses portes). Après avoir fait quelques courses, nous reprîmes la route avec entrain, mais sans un enthousiasme débordant, prêts à faire une marche apéritive sous un crachin persistant, quand, au bout d'un kilomètre, une voiture s'arrêta pour nous ramener au bateau. C'était les habitants de la maison en face du quai qui, nous ayant reconnus, avaient fait demi-tour pour nous ramener... comme si c'était le geste le plus naturel du monde !

Le vent de nord-ouest qui s'était levé dans la nuit avait chassé le brouillard le matin suivant et nous permit d'allonger un peu la foulée, vent de travers avec un bon 5 un peu évanescent sur la fin, pour avaler la soixantaine de miles qui nous séparait de Canso, où le guide nous parlait encore d'une marina (la dernière avant de passer au guide suivant !). Nous étions tellement sûrs d'y trouver l'Aphrodite que nous ne nous faisons pas beaucoup d'illusions sur la possibilité de trouver enfin un ponton. Nous avons tort ! A la sortie d'un chenal encore mal pavé entre des îles, un petit monsieur vint nous trouver avec sa barque à moteur pour nous demander si nous voulions aller à la marina, nous guider jusqu'à celle-ci et nous amarrer à de beaux pontons tout neufs équipés de catway avec eau, électricité, laverie ... Nous ne savions même plus que ça pouvait exister ! En plus, nous étions seuls au milieu de cette marina superbe qui avait au moins 5 places pour les visiteurs (et 5 pour les permanents !). Après avoir remercié ce gentil monsieur, qui avait fait ça uniquement pour le plaisir de rendre service (nous finissons par croire que c'est un sport national au Canada !) et payé un prix dérisoire pour le ponton, nous décidions de profiter du beau temps annoncé pour les deux prochains jours en restant à Canso.

Cette charmante métropole régionale de 1200 habitants avait en effet tout ce qu'il faut pour survivre : une bibliothèque, un restaurant (avec coquilles Saint Jacques, en lieu et place du homard), un super marché, un "liquor store" (pour les bières et alcool) et une charmante "Jude" qui nous ayant vu nous diriger à pied vers le centre, nous prit en voiture pour nous faire découvrir Canso et surtout nous emmener à ce "liquor store" à 2 bons kilomètres du centre, nous ramener au bateau, nous raccompagner en ville... En bref, nous passâmes 2 jours super à bricoler mollement sur le bateau, à faire moult lessives, sous un soleil resplendissant et presque chaud et avec, en prime, un petit coup de chauffage le matin sans être obligés de faire tourner le groupe.

L'entrée tant attendue dans le Golfe du Saint Laurent ! ...

Le brouillard canadien !



Les bonnes choses, et surtout le beau temps, ayant une fin, c'est avec horreur que nous vîmes le brouillard arriver au moment du départ le 30 juin au petit matin. Les pratiques locaux nous ayant affirmé que c'était l'affaire d'une demi heure avant qu'il ne se dissipe, nous attendîmes quand même pendant 3 heures avant de partir la mort dans l'âme avec une visi. ne dépassant pas 500 mètres mais qui nous permettait de prendre le petit chenal de sortie ! En début d'après-midi, le brouillard se transforma doucement en brume de beau

temps et le soleil se mit à briller pour notre traversée du détroit de Canso (à travers une écluse qui fut passée en moins de temps qu'il ne faut pour le dire) et notre entrée dans le Golfe du Saint Laurent. Renseignements pris auprès de l'éclusier, celui-ci nous confirma qu'à une bonne vingtaine de miles de là, à la sortie de la Baie George il y avait bien un quai de pêcheurs qui accueillait volontiers les plaisanciers (Balantyne's Cove). Nous décidâmes alors de pousser jusque là et en fûmes bien heureux, le quai de pêcheur s'étant transformé en un vrai petit port et une vraie petite marina avec 2 bateaux de passage (y compris nous-mêmes), et où nous fûmes accueillis par une vraie Acadienne (la première Canadienne parlant français depuis notre arrivée au Canada). Cependant, le petit port n'ayant ni un troquet ni une mobylette, nous repartions de bon matin le lendemain, jour de la fête nationale canadienne en direction la côte est de l'Île du Prince Edouard, pour atterrir à Souris (c'est bien le nom du port). Traversée encore une fois sans vent, avec un joli petit banc de brume à l'arrivée, mais qui nous permit, comme souvent depuis quelques jours, d'admirer de très gros dauphins ainsi que des phoques dont on voit la moustache frémir au dessus de l'eau. Ex grand port de commerce et port de pêche actif (un peu ralenti depuis la veille du fait de l'arrêt de la pêche au homard), Souris ne nous offrit qu'un quai à cargo où notre planche à défenses fit à nouveau merveille et où à marée basse il fallait se contorsionner pour monter ou descendre du bateau. Point de départ du traversier pour les Îles de la Madeleine, la petite ville, sans grand cachet, nous offrit cependant quelques facilités. Nous y rencontrâmes un voilier en train d'armer pour sa croisière estivale, ce qui nous nous permit de tailler le bout de gras avec Jacqueline et Maurice (une suisse et un ottawais pur jus), ainsi qu'une restauratrice chinoise originaire de Tai Shan, qui nous fit goûter sa cuisine sétchouanaise... à base de homard local !

Coincés dans notre trou (de Souris) pendant deux jours sous une pluie battante accompagnée de bancs de brume comme le Golfe du Saint Laurent sait en produire (et ceci malgré toutes les affirmations contraires des pratiques locaux), nous remîmes en route le 4 juillet pour effectuer notre traversée de 75 miles vers les Îles de la Madeleine sous un temps mitigé (pluie, puis soleil, puis pour finir brouillard...mais toujours sans beaucoup de vent). Atterrissage scabreux (car sans carte de détail) dans le quart d'heure de visibilité moyenne qui nous fut octroyé, dans un charmant petit port de plaisance (le Havre Aubert) au milieu d'une splendide baie bien envasée, sur laquelle une multitude de hérons pataugeaient mollement. L'accueil québécois fut à la hauteur de sa réputation, d'autant plus que nous arrivions juste pour la remise des prix de la régata annuelle de la dizaine de plaisanciers locaux ou régionaux. En repartant de là, le responsable de la marina, Réal, à qui je demandais où je pourrais me procurer l'atlas des marées 2004 du Saint Laurent, m'offrit spontanément celui qu'il avait en me demandant simplement de lui renvoyer quand nous serions rentrés en France avec un petit mot donnant de nos nouvelles. Nous découvrîmes qu'effectivement ces îles ne volent pas leur réputation de beauté et de gentillesse qui en font un haut lieu du tourisme canadien. Et enfin, on entendait parler français...ou plutôt madelinot avec ce délicieux accent et ces expressions qui font toujours sourire (les dollars sont ici baptisés des piastres prononcées "piass", l'épicier ouvert le dimanche s'appelle le "Dépanneur", et si on vous invite à prendre un pot, on vous propose de venir "grignoter"...). La location d'une voiture, qui se fait d'ailleurs sans demander le permis de conduire et sans rédiger un contrat ("tu sais, c'est les



Les Îles de la Madeleine dévoilées par le brouillard

îles de la Madeleine ici") nous permit de visiter, malheureusement encore sous une pluie battante, ces très belles îles de grès rouge, pour la plupart d'entre elles reliées les unes aux autres par de long cordons de sable, et parsemées de petites maisons multicolores, où il fait manifestement bon vivre. Le village de La Grave, près duquel nous étions amarrés, est un village historique fait d'anciennes maisons de pêcheurs de morue et de hangars bien restaurés avec des petites auberges qui permettent d'avoir un aperçu de l'excellente gastronomie locale (notamment, le fameux pot-en-pot, que l'on prononce "pote-en-pote", croustade à base de homard, de coquilles Saint Jacques et de pommes de terre avec une sauce à la crème et au fromage qui flatte les papilles). Toutes les îles sont pavoisées aux couleurs de l'Acadie et du Québec (c'est même assez exceptionnel de voir un drapeau canadien – et, quand on en voit un, on sait alors qu'on est près d'un bâtiment du gouvernement) et les cafés diffusent de la musique acadienne avec force décibels ! Beaucoup de touristes canadiens venaient admirer le Taranis et nous eûmes le plaisir de rencontrer un bateau français de Miquelon (le premier français depuis les Antilles !) venu passer une semaine de vacances ici. En écumant toutes les boutiques de souvenirs à touristes, nous craquâmes finalement sur de belles "doudounnes polaires" bien chaudes et sur la musique locale (mais pas sur les objets de sable agglomérés dont l'île du Havre Aubert s'est faite une spécialité, mais qui sont souvent très "kitch").

La météo si changeante nous décida à partir de façon un peu précipitée le 7 juillet, sous un magnifique soleil, pour avaler les 140 miles de Golfe, longue étape que nous avions initialement prévue d'écourter en partant d'un petit port situé à l'ouest des îles. Ce fut une traversée de rêve sous un ciel étoilé et avec un petit vent de sud-est, annonciateur de mauvais temps proche ! Nous atterrîmes dans la matinée du lendemain en haut de la Gaspésie, sur le tout petit port de pêche de l'Anse à Beauvils (hameau de moins d'une centaine d'habitants), où l'accueil fut toujours aussi chaleureux (mais c'est réellement une constante québécoise !). Après avoir pris un peu de repos, nous allâmes déjeuner à la "cantine" du port (bistro-restaurant-centre culturel...), où la serveuse nous regarda d'un air un peu surpris,...ce nous comprîmes le lendemain après s'être rendu compte que nous avions retardé d'une heure par rapport aux îles de la Madeleine ! Nous en profitâmes pour aller visiter l'ancien Magasin Général Robin, Jones and Whitman fondé en 1928 par un Jersiais venu faire fortune au Canada (et il y réussit), restauré et transformé en musée depuis quelques années. Le magasin était capable de vendre de tout (des chapeaux, de la vaisselle, des élixirs, du matériel pour les chevaux... en faisant même maréchal ferrant et coiffeur !) pour les pêcheurs, paysans et trappeurs du coin. Les fils et petit-fils du dernier propriétaire habillés comme à l'époque de la création du magasin, animent la visite de façon humoristique et très vivante, en utilisant un patois gaspésien (paraît-il proche du vieux normand) pour conter des anecdotes savoureuses...mais parfois difficiles à comprendre pour des Rochelais contemporains qui doivent s'accoutumer aux mots et à l'accent ! Evidemment, après avoir visité ce magasin, le centre culturel-bistrot et le Dépanneur du coin, nous nous morfondîmes un peu les deux jours

Le fameux Rocher Percé



suivants où la pluie et le brouillard nous bloquèrent le long de notre quai de palplanches avec l'horrible bruit de la dragueuse qui curait le port et du bulldozer qui réparait les jetées. Heureusement, nous avons pour discuter, le propriétaire canadien du deuxième voilier du port qui se morfondait encore plus que nous en attendant du beau temps et des vents d'ouest pour rallier les îles de la Madeleine !

Enfin, à l'occasion d'une petite embellie,

nous en profitâmes pour partir au petit matin du 11 juillet dans un froid vivifiant imposant le port des tuques et des mitaines, avec un vent frais de nord (c'est-à-dire dans le nez) et le courant de Gaspé (dans le nez aussi) qui correspond au courant du Saint Laurent alors que les effets de marée ne se font encore que peu sentir dans cette partie très large du fleuve. C'est ainsi que nous ralliâmes le port de Rivière au Renard en atteignant difficilement 5 nœuds au moteur (et en étant plus souvent à 4 nœuds), ce que les instructions nautiques avaient bien prédit en nous annonçant que la remontée du Saint Laurent était difficile et laborieuse ! Mais le soleil resplendissant et les paysages magnifiques des hautes falaises gaspésiennes nous firent vite oublier ces petites misères. Le spectacle du Rocher Percé (qui a donné son nom au port voisin de Percé) de 450 m de long sur 90 m de haut (bloc de calcaire vieux de 375 millions d'années bourré de fossiles comportant une arcade de plus de 18 mètres), au pied duquel nous passâmes, fut un grand moment.

Enfin, dans le fleuve Saint Laurent ...

En effet, même s'il fait alors plus de 70 miles de large, c'est juste avant Rivière au Renard que nous entrons officiellement dans le fleuve, en quittant le Golfe du Saint Laurent.

Le port de Rivière au Renard est le grand port de pêche de la Haute Gaspésie et la petite marina que nous eûmes du mal à trouver, car il n'y avait en tout et pour tout que le bateau des Gardes Côtes et un petit bateau à moteur amarrés à un ponton et quelques catways, nous accueillit pour y passer une nuit tranquille.

Malgré une météo pas très encourageante avec des vents d'ouest assez fort annoncés (encore dans le nez), nous décidâmes cependant de partir le lendemain pour Rivière Madeleine où nous avons théoriquement rendez-vous avec des amis canadiens qui faisaient le voyage inverse du nôtre en descendant le Saint Laurent pour rallier les Antilles cet hiver. Nous connaissions en effet Michel et Suzanne, à bord du voilier Terre Neuva 2, depuis plus de 8 mois... sur internet, après que Benoît et Cécile nous aient passé leur adresse e-mail l'automne dernier à Trinidad ! Après une étape encore laborieuse au moteur, au cours de laquelle nous guettâmes et identifîâmes tous les voiliers croisés (trois ce jour là, ce qui était exceptionnel) comme n'étant pas Terre Neuva 2, nous eûmes la joie de trouver enfin nos amis en arrivant dans le tout petit port charmant de Rivière Madeleine.

Après presque deux jours passés à se raconter nos navigations, à échanger nos renseignements et nos documents, à se balader et aussi un peu à ripailler ensemble, et après avoir promis de se revoir, nous partîmes le 14 juillet pour Saint Anne des Monts avec un vent fort de sud-sud-ouest, au petit largue, qui nous permit de lutter efficacement contre le courant de Gaspé moyennant une gîte dont nous avons perdu l'habitude ! L'accueil toujours aussi agréable, dans une marina comportant plus d'une dizaine de bateaux, faisait bien passer des tarifs qui montaient régulièrement, en restant toutefois bien inférieurs aux standards américains, en allant vers la "civilisation" et des villages qui ressemblaient maintenant plus à des stations balnéaires qu'à des ports de pêche.

La chaleur lourde (au moins 22°C !) qui avait permis aux moustiques de s'épanouir, et le baromètre qui amorçait une baisse lente mais profonde, confirmèrent des prévisions météo

Les hautes côtes de Gaspésie



désastreuses (et malheureusement très fiables à court terme) annonçant pluies, orages, brume et vent de 25 nœuds...mais d'Est, c'est-à-dire, pour nous, portants. La direction du vent nous décida à y aller, d'autant plus qu'à cet endroit le Saint Laurent passe brutalement d'une largeur de 70 miles à moins de 30 miles et que le courant descendant se renforce sensiblement ! A notre grande surprise, le courant ne fut pas un souci (il est en fait très influencé par le vent, la lune,...), mais la mer en fut un ! En effet, à partir de 15 nœuds de vent, nous eûmes une mer très creuse qui déferlait sur l'arrière du travers à laquelle on s'attend habituellement quand on a 25 nœuds de vent. Aussi quand nous eûmes les 25 nœuds, autant dire que ça devint franchement coquin, et que négocier l'entrée étroite de Matane avec la mer par le travers fut un poil stressante !

Mais nous trouvâmes là encore une super marina, avec presque 20 voiliers, très accueillante et toute proche d'une petite ville équipée en super marchés, internet,... Le pied, quoi !

Le temps de laisser passer le mauvais temps et le 17 juillet c'était reparti pour Rimouski, où là encore une marina un peu plus grande (plus chère et sans beaucoup d'âme !) nous attendait. Après avoir discuté avec les voisins de pontons voileux locaux, toujours aussi sympas et marquant comme à l'habitude un grand intérêt pour le Taranis (les voiliers québécois étant généralement anciens et plus petits), et allant même jusqu'à nous prendre en photo, nous décidâmes de partir le lendemain de très bonne heure pour Tadoussac. Cette étape d'une soixantaine de miles est rendue un peu délicate en raison du courant de marée qui commence à se faire sentir à partir de Rimouski, obligeant à faire une bonne partie de la traversée du Saint Laurent avec un petit courant contraire de façon à arriver à la bonne heure (en effet, le courant de jusant, dans le nez, atteint juste avant l'arrivée 6 à 7 nœuds si l'on rate le créneau horaire ad hoc). De plus, Tadoussac est le royaume du brouillard en raison des eaux froides du courant du Labrador qui resurgissent là. Mais, en "blaquotant" avec les pratiques locaux, ceux-ci nous rassurèrent, en nous confirmant que le climat n'était pas si terrible que ça, car "il arrive même parfois qu'il y ait 2 à 3 jours de suite sans brouillard" !

Ce fut finalement une étape sans vent qui nous permit d'admirer les bélougas tout blancs, les rorquals et baleines de tout poil qui viennent se gorger de krill (nous en avons même en pompant nos poulaines !) dans ces eaux froides. Le plus difficile n'était pas d'éviter les cétacés mais les promène-couillons remplis de touristes qui viennent admirer ces gentilles bestioles en train de festoyer !

Taranis au mouillage devant Tadoussac



Arrivés à Tadoussac, mouillage dans une très belle baie (selon les Canadiens, une des plus belles du monde), face à un imposant hôtel blanc et rouge du début du siècle dernier et à une plage de sable fin. Là, parmi les 3 autres bateaux au mouillage, nous avons retrouvé un des amis "chicoutimiens" de Michel et

Suzanne, Laval, préparant lui aussi son bateau en prévision d'un départ aux Antilles l'an prochain. Celui-ci était venu nous trouver en annexe, ayant deviné qu'un OVNI mouillé à Tadoussac ne pouvait appartenir qu'aux amis français dont Michel lui avait abondamment parlé ! Après une soirée de blaquotage, Laval finissait par nous convaincre de l'accompagner dans la remontée du Saguenay, le fjord canadien que le brouillard épargne (presque) toujours ! et ceci d'autant plus facilement que nous avons engrangé quelques jours d'avance sur le programme prévu qui devait nous amener pour le 2 août à Québec récupérer les enfants et petits enfants.

Ainsi, après avoir écumé "la rue" de Tadoussac, son Dépanneur et ses magasins de colifichets indiens et de reproductions de baleines sous toutes ses formes (peluche, bois, plastique...), nous levions l'ancre le 20 juillet pour remonter le Saguenay sur une trentaine de miles en profitant d'un bref instant où le brouillard nous permit de voir jusqu'à 500 mètres la sortie de la baie. Arrivés sur la rivière, nous laissâmes effectivement le brouillard derrière nous (mais pas la pluie !), et fûmes réellement impressionnés par les paysages de toute beauté de ce large fjord encaissé dans de hautes rives rocheuses très boisées. En passant le Cap Eternité, juste avant le Cap Trinité et en face des Caps Liberté, Egalité et Fraternité (la symbolique canadienne mélange habilement les valeurs de l'ancien régime et de la république !), nous allâmes mouiller tout au fond de la baie Eternité par 20 mètres d'eau, entourés d'à pics de granit et de roches couvertes d'arbres et passâmes une bonne soirée avec Laval, un peu ternie par l'agressivité des insectes venus nous dévorer (maringouins – les canadiens sont plus gros que les antillais mais tout aussi féroces, pique-bœufs et autres grosses mouches qui vous emportent un morceau de chair pour mieux le déguster au calme !).

Le lendemain, farniente velu sous un soleil resplendissant à admirer le paysage et à lutter contre nos agresseurs volants et départ le surlendemain pour une longue étape...de 7 miles vers l'anse Saint Jean, où une petite marina familiale au milieu des sapins nous permit de refaire un peu nos réserves ! Nous arrivâmes malheureusement en pleine panne de courant et fûmes obligés de nous rabattre sur les provisions du bord, le resto de la marina étant complètement KO, non pour la cuisine, mais pour la caisse enregistreuse en panne ! Une chaleur et un soleil dignes des Antilles nous terrassèrent lors de notre promenade vers le village, quand même distant de 5 bons kilomètres, que nous avions voulue faire à pied malgré les invitations à nous y conduire en voiture par les voisins de ponton, tous plus gentils les uns que les autres (nous fîmes toutefois le retour avec nos provisions dans la voiture climatisée de l'épicier !). Et comme d'habitude, le jour suivant, pluie, vent et temps frisquet nous incitèrent à prolonger le séjour sous la couette et à ranger les bermudas sortis la veille !



Taranis dans le fjord Saguenay

Enfin, le 24 juillet, c'était le retour vers Tadoussac sous un soleil radieux avec un bon petit vent portant après que nos voisins de pontons soient venus nous dire au revoir, nous souhaiter bon voyage...et aient eu une petite visite guidée du Taranis qui décidément leur avait tapé dans l'œil !

Après une nouvelle journée à arpenter la rue de Tadoussac (que nous possédons maintenant fort bien !) et à tailler une nouvelle bavette avec Laval, revenu de Chicoutimi, nous partîmes par une belle journée sans brouillard et une météo en béton (rare ici !), en direction du sud pour mouiller derrière les îles rocheuses du Pot à l'Eau de Vie, un des plus beaux mouillages du Saint Laurent (et c'est vrai). Le seul petit malaise, ce sont les courants particulièrement violents dans le coin et qui changent de direction sans arrêt, ce qui nous valut, malgré des calculs particulièrement soignés, de passer deux bonnes heures à faire à peine 3 nœuds (mais, après une bonne heure à faire de 9 à 10 nœuds !).

Le lendemain, c'est sous un soleil de plomb et sans vent que nous rejoignîmes Saint Jean Port Joli sur la rive sud du Saint Laurent, petit port bien envasé (merci à l'OVNI dériveur), mais au cœur d'un village d'artistes sculpteurs. Et pendant la moitié de l'étape, nous fûmes suivis à

courte distance par une adorable petite tête de phoque à moustaches, qui avait probablement trouvé dans Taranis un lièvre pour ses entraînements d'été !

Nous fiant toujours à une météo résolument optimiste, nous primes, le jour suivant, l'option de mouiller pour la nuit et peut-être la journée du lendemain, dans une grande baie, elle aussi très envasée (nous étions à plus d'un demi-mile de la côte), l'anse de Bellechasse. Hélas pour nous, les météorologues canadiens se plantèrent lamentablement et nous passâmes la nuit à rouler bord sur bord. Et, en plus, nous dûmes attendre la renverse de courant en fin de matinée pour se diriger vers Québec avec un vent de 6 à 7 en plein dans le nez, dans un chenal encombré de cargos et de petits voiliers qui tiraient des bords carrés, ... le pied ! L'arrivée à la marina du Yacht Club de Québec (le plus vieux club du Canada) fut scabreuse et réussie grâce à l'assistance, toujours indéfectible, du comité d'accueil local. Le passage par cette jolie marina, nous permît de résorber notre avance en attendant la famille, et de faire le tour du plus grand shiphandler canadien (malheureusement, le tour fut vite fait !).

Et c'est le 1^{er} août qu'un petit retour en arrière de 2 à 3 miles nous amena vers la marina de grand luxe de Québec (du moins par le prix !), située en plein centre ville et nantie de tous les confort (malheureusement pour les VIP seulement, les bateaux étrangers un peu ordinaires, comme nous, ayant droit à un accueil plus que mitigé, auquel le Canada ne nous avait pas habitués...).

De Québec à Montréal, avec nos petits mousses ...



Fatigante la visite du Vieux Québec !

Le temps d'avitaillement sérieusement et de réserver une voiture, c'était parti pour récupérer fille, gendre et leurs deux petits mousses (avec un nouveau petit lot de pièces de rechange pesantes) à l'aéroport de Montréal, le 3 août. Si l'aller fut facile, le retour le fut moins, la direction du nord à Montréal correspondant à la Baie d'Hudson, Québec étant considéré comme étant à l'est ! La joie des retrouvailles, les bavardages animés qui s'ensuivirent et un peu de distraction nous fit ainsi prendre la direction "nord" pendant une bonne heure, et quand,

après avoir admiré un paysage montagneux boisé et sauvage, nous nous rendîmes compte qu'il était vraiment différent de celui de l'aller, un gracieux demi tour nous ramena vers...l'aéroport, nous permettant ainsi de couvrir nos 270 km Montréal-Québec dans le temps record de 5 heures !

Ce furent ensuite deux journées intenses de visite du Vieux Québec, visite qui nous laissa le souvenir impérissable d'une ville chargée d'histoire, de petite taille, très bien restaurée et mise en valeur...avec des autochtones toujours aussi gentils. La relève de la garde à la Citadelle, la visite du Château Frontenac accompagnés de Juliette, charmante soubrette qui nous fit revivre la vie de ce château-hôtel à la fin du 19^{ème} siècle, et la découverte d'un petit musée de cire retraçant l'histoire de Québec furent les moments forts de nos balades dans les ruelles animées de la vieille ville ou au marché à l'ancienne du Port.

Au moment où nous étions délogés de notre ponton de façon péremptoire (manœuvre que nous n'appréciâmes d'ailleurs que très médiocrement) pour laisser la place à un "méga yacht", nous eûmes la visite des "charmants propriétaires" de l'Aphrodite qui nous avaient reconnus sur les pontons et venaient nous saluer en arrivant à Québec. Et c'est seulement après avoir

échangé quelques banalités, en pestant contre ce port fort peu accueillant, que nous réalisaîmes que le fameux "méga yacht" à qui nous devons laisser la place était... l'abominable Aphrodite. Heureusement que leurs propriétaires étaient déjà repartis quand nous appréhendâmes la situation, sinon nous les aurions sûrement bouffés !

Enfin, le 6 août, tout décalage horaire récupéré pour notre vaillant équipage de petits marins, nous reprenions notre remontée du fleuve pour atterrir dans une petite marina de campagne au milieu d'une réserve d'oiseaux (Portneuf), où une balade au village sous un beau soleil nous permit de nous dégourdir les jambes de façon significative (la balade faisant bien 3 ou 4 kilomètres).



En quittant Québec vers Montréal

Le lendemain, une nouvelle étape nous mena dans une charmante marina encore plus petite et encore plus à la campagne (Batiscan), équipée d'une piscine qui, aux dires des enfants, venait juste d'être libérée des glaces. La balade au village, qui cette fois faisait plutôt 5 à 6 km, nous permit de faire connaissance avec les maringouins locaux, prise de contact à laquelle nous ne fûmes pas insensibles.

Le jour suivant, c'est en luttant contre un vigoureux courant (de l'ordre de 2 nœuds), qui serait maintenant notre lot jusqu'à Montréal, que nous atteignîmes Trois Rivières, ville industrielle de moyenne importance à mi-chemin entre Québec et Montréal mais dont la marina est au cœur d'un parc naturel aménagé, avec jeux pour enfants, piscine (qui fût dédaignée de crainte d'une eau un peu fraîche), marmottes en liberté... Nous y retrouvâmes notre voisin de ponton du Yacht Club de Québec avec lequel nous sympathisâmes, et qui nous offrit un convertisseur 110V/220V nous permettant dorénavant de vivre en marina comme des plaisanciers canadiens ou américains !

Après une journée de repos, le 10 août, nous nous dirigeons vers les Îles de Sorel, où nous subîmes un orage carabiné et surtout un assaut sans précédent de commandos de moustiques particulièrement belliqueux ou affamés, au milieu d'un petit mouillage de rêve entre deux îlots (après avoir tenté sans succès une entrée dans la petite baie de l'île de Grâce où même nos 90 cm de tirant d'eau étaient trop forts).

Le lendemain, une étape de 10 miles, qui nous permit de faire une petite demi-heure de voile (la seule depuis de nombreux jours, et la dernière, au grand regret de nos enfants, mais peut-être pas des petits enfants) nous amena à la marina de Sorel, où nous commençâmes à prendre langue pour un démâtage prochain.



L'après-sieste des petits mousses

Le temps devant se gâter sérieusement, nous décidâmes le jour suivant de nous rapprocher de Montréal pour minimiser la navigation sous pluie et nous jetâmes l'ancre juste devant la petite marina de la Pointe aux Trembles, dans un décor champêtre mais avec peu de fond.

Et c'est ainsi sous une pluie battante que nous atteignîmes le 13 août le port d'escale du Vieux Montréal, à pied d'œuvre pour visiter

la ville et arrêter définitivement nos dispositions pour l'hivernage du Taranis. Quelle ne fut pas notre surprise lorsque notre gendre nous claironna, pendant la manœuvre d'approche, que nous allions avoir la chance ou l'honneur d'être amarré juste derrière...l'innommable Aphrodite (avec laquelle nous n'eûmes d'ailleurs plus guère d'enrichissants contacts !).

La visite de Montréal, métropole importante et cosmopolite, s'avéra un peu moins attrayante que Québec, le Vieux Montréal n'ayant de vieux que les souvenirs concrétisés par des plaques commémoratives sur d'innombrables magasins de souvenirs ou restaurants à touristes. Mais, entre autres balades, la visite du parc du mont Royal avec ses écureuils en liberté qui viennent manger dans la main, celle du fort Saint Hélène avec sa Compagnie Franche de Marine de la fin du 18^{ème} siècle dont les étudiants qui la constituent exécutent des manœuvres impeccables avec les armes de l'époque ou la visite du Biodôme et de l'ancien village olympique de 1976 furent bien agréables. Enfin, derniers achats faits, ce fut la fin des vacances canadiennes des petits mousses et un départ ému mais serein, compte tenu de la perspective de se revoir dans quelques semaines.



La Compagnie Franche de Marine de Montréal

La préparation d'un hivernage (un vrai de vrai !...),

Alors commencèrent les grandes manœuvres d'hivernage ! Dès le 17 août, la rencontre de Diane et Guy, avec lesquels nous correspondions par internet depuis des mois et dont nous avons vu le bateau à Trinidad l'année dernière, nous permit d'arrêter définitivement notre choix pour hiverner sur la rivière Richelieu (le mini Fort Lauderdale canadien) au prix d'un démâtage un peu anticipé pour emprunter cette rivière. Le lendemain, la rencontre avec un sympathique jeune couple francocanadien, Frédérique et Olivier, parents d'ami de notre fils, régla tous (ou presque tous) les problèmes administratifs ou de logistique qui se posaient encore et marqua le début de la mise en conservation du Taranis pour sa longue période de repos.

Aussi, le 20 août, après avoir dégréé les voiles, démonté la bôme et commencé à ranger le bateau, nous redescendions le Saint Laurent pour le Port Fédéral de Sorel, à l'entrée de la rivière Richelieu, où une petite potence nous permettrait de démâter. Nous eûmes (heureusement !) largement de quoi faire (vidanges et révisions moteur et groupe, préparation du calage du mat, nettoyages en tous genres,...) en attendant nos copains-conseillers-spécialistes en démâtage (Diane et Guy, et puis Jacinthe et Jean, heureux propriétaires d'un superbe OVNI 43) qui déboulèrent le 23 au soir pour régler l'affaire en une paire d'heures, avant d'aller prendre "une petite bouchée" ensemble pour arroser ça.

Mât bien arrimé entre le portique et le balcon avant et sur les balcons de pied de mât, nous embouquions le 25 août la rivière Richelieu, puis le lendemain, le tout petit canal de Chambly (10 à 15 mètres de large et à peine 2 m d'eau en son milieu) avec ses écluses du milieu du 19^{ème} siècle gardées en l'état et manœuvrées à la main le plus souvent par de jeunes éclusières charmantes, pour le compte desquelles nous fîmes le facteur en déposant le courrier d'une écluse à un pont suivant. C'est ainsi que nous arrivâmes au terme du voyage (de ce voyage) à Saint Paul de l'Île aux Noix, petit village à l'odeur entêtante de bouse de vache, situé tout près des "lignes" américaines, dans la marina où Taranis allait couler quelques mois d'hiver

heureux, après que les formalités de douane aient été réglées en moins de 30 secondes (l'heureux dénouement de mois de tergiversations !)



Océane 2 sur le Lac Champlain

Sortis de l'eau le 30 août, un travail infernal nous attendait, heureusement coupé de larges causeries à l'ombre de la coque avec un rab de copains qui cherchaient aussi l'occasion, en venant admirer l'OVNI, de prendre un repos sûrement mérité entre deux grattages de coque ou hivernage des circuits... Ce n'est qu'après avoir injecté une vingtaine de litres d'antigel dans les circuits d'eau de mer des moteurs et quelques 70 litres d'antigel "plomberie" dans tous nos circuits et réservoirs d'eau douce, y compris les poulaines, les pompes de cale, de

douche...que nous pouvions enfin respirer au soir du 4 septembre. Les -30°C qui vont sévir cet hiver ne pardonnent pas une légère bévue (...et il y en aura sûrement quelques unes !).

Enfin, pour finir en beauté notre séjour nord-américain, le lendemain, nous repassons la frontière pour aller aux USA naviguer sur...un OVNI 43 (l'"Océane 2" de nos amis Jacinthe et Jean, qui vont veiller sur Taranis et tenir au chaud notre dessal et notre bib), sur le Lac Champlain avec une bonne brise de 25 nœuds et des creux de presque un mètre ! Un comble !

Et c'est, comme à l'accoutumée, avec un gros pincement au cœur que nous laissons notre fidèle destrier des mers sur son terre-plein attendre sagement notre retour.

A bientôt Taranis ! Merci de nous avoir menés à bon port après 7 mois de bons et loyaux services ! Nous ne pourrons manquer d'aller te saluer en janvier prochain, lorsque tu seras tapi sous la neige...

Chantal et Pierre

Taranis prêt à passer l'hiver



Quelques réflexions complémentaires pouvant être utiles aux candidats au voyage !

Tout d'abord, une réflexion sur *la cadence d'un voyage à étapes* comme celui-ci, à partir de quelques chiffres bruts tirés des 5 premières étapes du voyage :

- la première étape de croisière semi-hauturière (La Rochelle - Canaries) de 1754 miles a duré 43 jours (du 13/07/02 au 25/08/02) avec une "moyenne" de 40 miles/jour,
- la deuxième étape de croisière hauturière (Canaries - Martinique) de 3149 miles a duré 41 jours (du 7/11/02 au 18/12/02) avec une "moyenne" de 77 miles par jour,

- les troisième, quatrième et cinquième étapes (Antilles, puis Antilles - Canada), de 1478 miles, 720 miles et 4887 miles ont duré respectivement 120 jours (du 8/01/03 au 8/05/03), 51 jours (du 25/10/03 au 15/12/03) et 201 jours (du 17/02/04 au 6/09/04) avec des "moyennes" de 13 miles/jour, 14miles/jour et 24 miles/jour.

Les "moyennes" n'ont aucun intérêt en tant que vitesse ou performance, car elles incluent les temps de repos, de visite, de préparation du bateau, d'hivernage...mais elles donnent des indications précieuses lors de la préparation du voyage et permettent de prévoir à l'avance les dates approximatives de retour. Il nous est en effet apparu très clairement que la dernière étape (plutôt longue) a été menée à un rythme que nous avons largement sous-estimé, nous amenant à être un peu frustré de ne pas avoir assez "vu de choses" et d'avoir passé trop peu de temps aux escales. Et pour nos navigations futures en croisière côtière, nous tablerons plutôt sur 13/14 miles/jour que sur 24 miles/jour, en veillant à bien compter les miles à parcourir, qui sont très différents des miles mesurés à coups de compas pointe sèche sur une grande routière !

Ensuite, une réflexion sur *les documents nautiques nécessaires*. Il en faut beaucoup et ça coûte cher, surtout en croisière côtière ! Avec un peu de recul, nous avons fini par ne nous servir presque exclusivement que des cartes électroniques (à condition qu'elles soient associées à un bon logiciel) avec un bon guide nautique des coins visités. Nous n'avons jamais utilisé les grandes routières "de secours" et très peu les cartes papiers (ou les "kits") plus détaillées (sauf peut-être dans les Intra Coastal Waterways ou les coins un peu "compliqués" (baie de Chesapeake, approches de New York,...). Pour le futur, l'achat d'un 2^{ème} ordinateur portable compensera rapidement les dépenses de cartes papier...

Quelques idées sur *les moyens de communication en bateau à l'étranger ou en croisière*. Pour le téléphone, le moyen le plus raisonnable reste l'achat de cartes prépayées et l'utilisation de cabines publiques (ça marche très bien sur le continent américain et les Antilles). Le téléphone portable est un luxe malheureusement presque indispensable sur le continent nord américain (notamment pour les réservations de marinas, mais aussi parce que ce numéro sera demandé en cas de location de voitures, de contacts avec les douanes pour qu'elles puissent rappeler,...). Mais l'achat de cartes "SIM" locales (possible aux USA et Canada) est de très loin moins onéreux que de garder un abonnement "français". Quant au téléphone par satellite, nous avons jugé préférable d'attendre quelques années (ou décennies) que les prix baissent !

Pour ce qui est d'internet, c'est vraiment le moyen idéal pour correspondre avec sa famille, ses amis, ou avoir des infos de voyage, mais après plus de 2 ans passés à courir les internet cafés ou les bibliothèques, nous avons décidé de nous équiper d'une BLU avec accordeur d'antenne et modem pour envoyer et recevoir les mails du bateau (l'équipement depuis le Canada ou les USA est en outre bien meilleur marché qu'en France).

Quant à la réception de courrier ou de colis, c'est à chaque fois une aventure !

Enfin, un point de vue sur *la production d'énergie à bord et plus généralement sur l'autonomie* nécessaire au cours d'un tel voyage.

Au risque de paraître obstinés, nous restons convaincus que le meilleur moyen d'être autonome est d'avoir un groupe électrogène...bien installé, avec un ou des chargeurs assez puissants pour recharger les batteries de façon rapide. En effet, si les panneaux solaires apportent une énergie douce, silencieuse et économique, ils l'apportent au compte-goutte, au prix d'encombrement important des portiques, balcons,... Si l'éolienne apporte une énergie un peu plus importante, c'est généralement avec pas mal de bruit et malheureusement pas souvent quand on en a besoin (au mouillage, généralement abrité par définition, ou en navigation au portant, le vent apparent pas trop fort qui rend le mouillage sympa ou la navigation plaisante ne fait tourner que mollement les pales de l'engin, pour le "fun"), et gare aux doigts ou aux têtes imprudentes qui peuvent se faire hacher menu vite fait. Si les "gros" alternateurs

additionnels permettent une recharge rapide efficace des batteries, c'est au prix d'heures de moteur plus bruyantes que celles d'un bon groupe qui ronronne !

Le seul vrai handicap du groupe électrogène est son prix d'achat (les frais de fonctionnement sont très faibles – il consomme moins d'un litre de gasoil à l'heure), mais son installation doit être particulièrement soignée et faite par des gens définitivement compétents (voir annexe...et récits passés) ! Il doit être également associé à des chargeurs relativement puissants (le fait d'en mettre deux identiques en parallèle est une solution intéressante en cas de panne de l'un d'eux, comme nous avons pu le vérifier).

Mais un des points les plus importants de ce type de voyage est certainement le traitement de *la logistique* qu'on ne doit pas sous-estimer, avec, en vrac : les réservations de marina au fil du voyage et pour l'hivernage, les douanes, l'internet, l'avitaillement, l'organisation des transports pour les visites touristiques, pour récupérer amis et famille venus nous voir, les assurances, l'achat des documents nautiques... Malgré une bonne (et indispensable) préparation avant chaque départ, cette logistique est un casse-tête toujours résolu, mais au prix d'efforts éprouvants pour le skipper et son équipière favorite !



Carte de la 5^{ème} partie du voyage de Taranis aux îles (USA et Canada)