

Ventura Harbor (USA), le 11 Octobre 2006,



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

Le long sommeil hivernal de Taranis à Saint Paul de l'Île aux Noix (près de Montréal) fut juste agrémenté d'une visite que nous lui fîmes en janvier 2005 pour lui ramener quelques nouveaux atours (chaîne de mouillage neuve, habillage du tuyau d'échappement du groupe dans le poste avant, injecteurs révisés,...) mais nous ne lui consacraâmes qu'un petit moment, le mètre de neige dans le cockpit et les -16°C ambiants étaient un peu dissuasifs !

De fâcheux ennuis de santé de Chantal nous conduisirent malheureusement fin avril à annuler au dernier moment (l'avant-veille pour être précis) la suite du voyage et à reporter en bloc celui-ci d'une année.

Depuis la mise en hivernage du Taranis, nos idées avaient par ailleurs fait leur chemin quant à la continuation de ce voyage. En effet, le programme initial prévoyait une descente à travers les Etats-Unis par les Grands Lacs puis des canaux avant de rejoindre le Mississipi pour atterrir dans le Golfe du Mexique et passer le canal de Panama dans la foulée. Mais comme nous avions très envie de voir l'Alaska et ses glaciers, une douloureuse remontée était prévue le long des côtes ouest du Mexique, des USA et du Canada pour arriver à pied d'œuvre. Plusieurs canadiens rencontrés en route en 2004 nous avaient alors prédit bien de la misère en raison de vents dominants de nord-ouest musclés et du courant descendant le long de la côte ouest. Ils nous avaient conseillé de tirer deux grands bords, un vers Hawaï puis le deuxième vers l'Alaska (recommandation également faite par notre bible "Routes de grande croisière" de Jimmy Cornell) ... ou de faire transporter le bateau sur 4600 km à travers le Canada vers Vancouver. Il va sans dire que c'est la deuxième idée qui fit rapidement son chemin dans nos têtes ! Et, renseignements pris, comme le coût du transport n'était "pas pire" comme disent nos amis canadiens (grâce à la faible hauteur du bateau dépourvu de quille), par rapport au programme initial, cette nouvelle option fut rapidement arrêtée et instruite... pour être décommandée en catastrophe en avril 2005 et reportée d'un an.

Une nouvelle visite au Taranis à l'été nous permit de faire à nouveau des travaux de préparation, travaux auxquels nous avons un peu renoncés l'hiver précédent, compte tenu de la température du moment. Ayant profité de cette pause pour passer mes certificats de radioamateur, nous installâmes une radio HF avec son modem Pactor et son accordeur d'antenne, bien aidés en cela par André Fleury, président du club radioamateur du Québec qui prit en main la mise en service des matériels et nous invita à passer un après-midi (pour refaire des branchements mal faits), dans sa superbe maison-station perchée sur le mont Saint Bruno près de Montréal au milieu d'un parc animalier.

Enfin, c'est après un nouveau long hiver que nous rejoignîmes le 4 mai Taranis à Saint Paul de l'Île aux Noix, après avoir passé deux jours à fêter nos retrouvailles chez nos amis Jean et Jacinthe à Montréal, qui avaient veillé avec un soin jaloux sur nos matériels qui craignaient le gel et que nous avions entreposés chez eux. C'est alors que commença une période d'intense activité pour mettre Taranis en état de supporter ces 4600 km sur un camion et surtout pour pouvoir le mettre à l'eau dès son arrivée à destination, le transporteur ne souhaitant pas voir moisir ses engins de transport dans les marinas. Côté coque, ce furent des retouches de primaire avant de passer l'antifouling, le remontage de l'hélice; côté électricité ce fut le remplacement des batteries qui avaient très mal supporté deux hivernages consécutifs; côté gaz ce fut la remise en état des circuits de détente également traumatisés par des hivers rigoureux ! Mais finalement, la remise en service à terre des principaux circuits ou accessoires du bateau se passa sans difficultés majeures.



Chacun sa route !

Heureusement, cette période d'activité était entrecoupée de bavardages de terre-plein (très voisins des blaquotages de ponton)... Bavardages avec le propriétaire du bateau voisin du nôtre (dont le mât, bien utile, nous servait pour envoyer notre antenne lors de nos essais de radio HF), restaurateur charentais installé depuis de très nombreuses années à Québec et qui s'était rapidement rendu compte, avec un peu de désappointement, qu'il était beaucoup plus rentable de faire des

œufs au bacon accompagnés de fèves au lard et à la mélasse que de la grande cuisine française... Bavardages avec nos amis Jean et Jacinthe, puis Guy et Diane gentiment venus nous rendre visite le week-end... Bavardages avec un client du petit restaurant du chantier où nous avons pris nos quartiers, passionné de bateaux et qui avait même construit sous licence quelques Kirié dans le passé... Et puis un dîner rencontre fabuleux avec notre président du club radioamateur du Québec, André et son épouse Louise qui nous avaient amené deux tour-du-mondistes canadiens (ou plutôt un canadien septuagénaire et une française) qui s'étaient connus en Patagonie et qui étaient maintenant rendus à Singapour où ils s'offraient une année de détente après un voyage de près de 10 ans en partant de Montréal et en passant par le Cap Horn. Le plus extraordinaire était de découvrir des gens très chaleureux, pour lesquels tout semblait très simple... L'anecdote la plus amusante fut lorsque André raconta comment il avait connu ces amis lors d'une liaison radio avec la fille de ceux-ci qui s'inquiétait de son père. Lui demandant à la fin de la conversation, pourquoi son père naviguait ainsi dans des coins aussi inhospitaliers, elle lui répondit du tac au tac que c'est parce qu'il ne voulait pas mourir dans son lit !

La fin de la période de préparation du bateau à Saint Paul fut marquée par la visite de notre transporteur David Law pour s'assurer que le mât était bien calé, que la hauteur du bateau ne dépassait définitivement pas les 12 pieds hors tout fatidiques, et pour lui remettre la première partie du paiement du transport. Là aussi, après discussions et instruction du dossier, les idées avaient un peu évolué, le transport s'avérant beaucoup moins coûteux en passant par les USA et en arrivant à Blaine Washington, à quelques kilomètres au sud de Vancouver, que par le

Canada. La différence significative de coût (de plus de 30%) était due à l'absence de taxes et à une législation américaine moins contraignante que la canadienne pour les convois exceptionnels. Le seul petit point noir était le passage de la frontière d'un bateau français naviguant par la route avec un chauffeur canadien, sans ses propriétaires ! Mais l'administration américaine a des facultés d'adaptation insoupçonnées puisque, après prise de contact de David avec celle-ci, un petit imprimé avec le poids et la taille du bateau, le nom du transporteur et le nôtre (accompagné de quelques photocopies de passeport et autres papiers, et surtout une lettre de motivation où je m'engageais sur l'honneur à ne pas vendre le bateau aux USA et à ne pas y passer plus de 6 mois) semblait suffisant ! Le transporteur nous organisa cependant des rendez-vous téléphoniques (entre lui, son chauffeur et la douane américaine en cas de problèmes au moment du passage du bateau).

Et finalement, la situation étant sous contrôle, c'est le 12 mai que nous accueillîmes nos futurs équipiers Christiane et Simon (des amis québécois que nous avons connus lors de notre premier hiver au Canada) avec lesquels nous devons traverser et visiter le pays en voiture (la leur), pendant que Taranis traverserait le Canada, puis les USA sur son camion, "sur des roulettes" !

Une navigation à roulettes à travers le Canada et les USA ...

Ainsi c'est le 13 mai qu'en compagnie de Christiane et Simon (qui s'étaient "amarinés" après une première nuit passée à bord sur terre-plein), nous prîmes la route après un petit déjeuner d'adieu émouvant avec Jacinthe et Jean venus tout exprès de Montréal nous dire au revoir. Le bateau ne devait, lui, être chargé sur le camion que le 16 mai.



Nous commençâmes par faire une halte-visite à Ottawa, capitale fédérale du Canada située en Ontario. Une jolie petite ville bien propre avec des Parlements majestueux du plus pur style victorien, très fleurie puisque nous tombions en plein festival de la tulipe (en souvenir de l'accueil que le Canada offrit aux souverains hollandais lors de la dernière guerre). Le motel du soir fut facile à dénicher en cette saison à North Bay (station balnéaire frigorifiée au bord du lac Nipissing), motel dont le tenancier essayât de convaincre Simon de lui vendre son 4x4 !

Départ de bonne heure le lendemain matin, car il y avait de nombreux kilomètres à avaler. Pour le jour de la fête des mères canadienne (Mac Do offrit même une fleur aux dames après le petit déjeuner !), nous eûmes la chance de voir un ours brun traverser la route, obligeant Simon à accélérer un peu pour éviter une rencontre fâcheuse, puis deux orignaux de belle taille paissant paresseusement sur le bord de la route. Une petite visite à Sudbury, ville minière située au cœur du cratère d'une gigantesque météorite qui se serait écrasée là il y a 2 milliards d'années et qui serait à l'origine des nombreux minerais métalliques présents dans ce

bassin, nous permit d'aller jeter un coup d'œil au "Big Nickel" (la reproduction d'un "nickel", pièce canadienne de 5 cents de la fin du 19^{ème} siècle, de plusieurs mètres de haut) qui symbolise la richesse de la région. La route qui suivait la Baie Georgienne (partie du Lac Huron) puis la rive nord du Lac Supérieur nous offrit des points de vue magnifiques sur ces régions boisées et accidentées du bouclier canadien.

Après une nuit à Marathon, nous reprîmes la route pour une longue étape qui nous mena le long du Lac Supérieur à la fin de ce bouclier canadien où nous eûmes encore la chance de voir un ours brun, avant d'entrer dans les Grandes Plaines où autrefois les bisons paissaient par milliers avant d'être anéantis pour pouvoir cultiver ces terres fertiles et être remplacés par des bœufs, chevaux et même lamas. Après l'Ontario, nous entrâmes ainsi dans le Manitoba et dormîmes dans sa capitale Winnipeg, importante ville moderne assez belle, avec une passerelle suspendue d'un design audacieux reliant le quartier français de Saint Boniface à la ville de Winnipeg (symbole de la cohabitation "réussie" des colons anglais et des colons français du Manitoba).

Le lendemain 16 mai, nous fîmes une pause le matin pour visiter le Parlement du Manitoba (encore un bâtiment massif de style victorien) orné de deux superbes bisons de bronze, symboles de la province et surtout un musée ethnographique très intéressant et de haut niveau (musée de l'homme et de la nature) sur le Manitoba et plus généralement le Canada et ses habitants. Les indiens commencent, à partir de cette province, à être considérés comme faisant partie de la culture canadienne



! Mais, comme il ne fallait pas chômer en route, nous repartîmes en début d'après-midi vers le Saskatchewan pour faire un tour dans la capitale de la province, Régina (et "admirer" un Parlement victorien encore plus massif que les autres !) et passer la nuit dans la petite ville de Moose Jaw (littéralement mâchoire d'original) dans le motel Al Capone (en mémoire du célèbre gangster qui aurait fait un séjour dans la ville). La seule gloire de cette ville est d'avoir été un point stratégique lors de la construction du train Transcanadien, où des milliers de travailleurs chinois vécurent cachés plusieurs années au cours du siècle dernier, dans des tunnels, attendant une hypothétique naturalisation. La gentille serveuse du restaurant où nous allâmes dîner ouvrit des yeux effarés, lorsque nous lui annonçâmes que nous étions respectivement originaires du Québec et de France, en nous demandant ce que nous venions bien pouvoir faire à Moose Jaw !

Le 17 mai, nous quittions le Saskatchewan pour attaquer l'Alberta, après avoir eu de bonnes nouvelles du bateau qui avait finalement passé la frontière américaine sans encombres et sans besoin d'intervention de notre part. Le paysage commençait à changer tout doucement, et nous étions un peu soulagés de quitter ces grandes plaines où pratiquement aucun arbre de pousse en raison du vent, le chinouk, qui souffle sans obstacles sur sa route, mais où de nombreux derricks poussent comme des champignons. Nous passâmes l'après-midi dans les "badlands", une contrée totalement désertique où le plissement qui fit apparaître les Montagnes Rocheuses au tertiaire, mit à jour un des gisements de fossiles de dinosaures (et autres animaux préhistoriques) les plus riches du monde. En traversant cette contrée, nous vîmes des coyotes

ainsi que des "cheminées de fées" (Hoodos) très spectaculaires (colonnes de pierre tendre érodée surmontée d'un petit chapeau de pierre dure en équilibre, ayant mieux résisté à l'érosion). Mais le clou du spectacle fut la visite du Royal Tyrell Museum à Drumheller où sont assemblés des dizaines de squelettes de dinosaures, tyrannosaures,... et autres bestioles sympathiques dans des décors superbes et où on peut voir, derrière une vitre, les paléontologues continuer à travailler sur des ossements dont les gisements paraissent inépuisables ! Si le cœur vous en dit, vous pouvez même aller en chercher vous-mêmes dans ces "badlands", à condition de ramener le produit de vos fouilles au musée !

Après une nuit passée à Strathmore, nous repartions en direction des Montagnes Rocheuses en jetant un coup d'œil à Calgary, ville moderne qui a gardé quelques restes des Jeux Olympiques d'hiver passés, avec une tour de béton et un belvédère construits pour l'occasion. Le temps étant exceptionnellement beau et chaud (depuis 3 ou 4 jours, nous avions autour de 30°C l'après-midi), nous décidâmes de retenir un motel à Canmore à l'entrée du Parc de Banff (premier Parc des Rocheuses) dès le matin, pour aller visiter celui-ci le restant de la journée et le lendemain.

L'arrivée sur les Rocheuses était d'autant plus magnifique que sur le ciel, d'un bleu limpide, se détachaient les sommets enneigés (jusqu'à 3800 m d'altitude) qui barrent assez soudainement l'horizon au sortir des Grandes Plaines. Après s'être renseignés sur ce qui était visitable, car il y avait encore de nombreux lacs et sentiers inaccessibles en raison de la neige, nous prîmes le parti de faire un bout de la route des Glaciers. Celle-ci longe les Rocheuses sur une crête à 1500 m d'altitude, le long de lacs gelés tous plus beaux les uns que les autres avec des glaciers qui se déversent dedans. Nous essayâmes d'aller jusqu'au lac Peyto (un des plus beaux), mais nous ne pûmes malheureusement n'en apercevoir qu'un petit bout, le sentier étant encore sous 50 cm de neige. En revenant dans la vallée où la route longe la rivière Bow qui ressemble à un gros torrent tumultueux descendant au milieu des sapins, nous prîmes le chemin du Lac Louise, une des stations balnéaires les plus prisées des Rocheuses. Il s'agit d'un grand lac, malheureusement encore gelé à cette époque, enchâssé dans de hautes montagnes enneigées et dans le fond duquel arrive un majestueux glacier. Nous passâmes également un bon moment à observer les petits écureuils qui cavalaient au milieu des touristes, sans émoi aucun.

Le lendemain, nous passâmes la matinée à Banff avec un tour dans les sources thermales sulfureuses qui ont fait la gloire de cette station, puis fîmes une grimpe en téléphérique au Mont Sulphur (2300 m) pour avoir une vue grandiose sur les Rocheuses, et une visite à une spectaculaire chute de la rivière Bow tout près de beaux Hoodos (cheminées de fées) au pied desquels des "rafteurs" essayaient timidement de passer des rapides ! Nous traversâmes les Rocheuses l'après-midi en admirant au passage l'ingéniosité des constructeurs du

Transcanadien qui creusèrent des tunnels en spirale dans la montagne pour diminuer la pente des rails. Puis en s'arrêtant au lac Emerald qui, plus bas en altitude, était dégelé, nous eûmes une vision fascinante de ces eaux vertes (émeraude ! en raison des matières en suspension résultant de l'érosion continue des roches par les glaciers) dans lesquels les sommets voisins se reflétaient. Avant d'arriver à Golden, première étape en Colombie Britannique (et dernière heure de



Le très beau lac Emerald

décalage prise depuis Montréal – 3 heures en tout), de l'autre côté du massif, nous eûmes encore l'occasion de voir un pont naturel de pierre creusé par des rapides depuis des milliers d'années, et qui devrait tenir encore quelques milliers d'autres. La plus belle surprise en arrivant au motel fut de trouver un troupeau de mouflons de belle taille en train de brouter l'herbe devant celui-ci à deux pas de la route. Ils ne nous jetèrent qu'un regard dédaigneux en passant leur chemin lentement pendant que nous prenions des photos !

Le samedi 20 mai, nous réattaquâmes un nouveau massif des Rocheuses et en passant le col Roger's Pass dans le Parc des Glaciers nous fîmes un arrêt de longue durée au centre de découverte du col (petit musée animalier avec des films montrant la vie des Rangers en hiver, qui doivent veiller aux avalanches en permanence et les provoquer à coup de tirs d'artillerie quand celles-ci menacent trop la route). Nous en profitâmes pour regarder de charmant petits spermophiles (espèce de chiens de prairie des montagnes) qui posaient avec beaucoup de sérieux pour les photos. Nous fîmes même une promenade dans la neige dans un parc d'éboulis de glacier en attendant que la route, bloquée par un gros accident dans la descente du col, soit libre. Par ailleurs, nous apprîmes avec soulagement que Taranis venait d'arriver sans bobo à Blaine Washington, au pied du Travellift de mise à l'eau. Celle-ci n'était programmée que le mardi matin suivant, compte tenu de la charge de travail de la marina Semiahmoo.

Enfin, après une nuit à Hope, une centaine de kilomètres avant Vancouver, nous rejoignons Blaine Washington après une longue attente à la frontière américaine, où je renonçais vite à expliquer la raison de notre passage aux USA, nous réservant l'obtention du permis de croisière du bateau pour des jours meilleurs ! Et nous découvrons le Taranis sur son "trailer" pas du tout traumatisé et certainement moins fatigué que nous par ces 6000 km de route et cette superbe traversée du continent américain dans sa plus grande largeur !

La préparation du bateau et la montée le long de l'île de Vancouver ...

Le 22 mai fut consacré à la prise de contact avec la marina pour s'assurer que la mise à l'eau était bien programmée le lendemain et que leurs spécialistes pourraient effectuer le matage. M'affirmant qu'ils en étaient capables, mais qu'il valait mieux louer une grue pour un mat de cette taille, rendez-vous fut pris pour le jeudi suivant. Nous passâmes ainsi la journée à



reprendre possession du bateau sous une pluie battante, et à bricoler doucement pour préparer le matage, et faire les trous en tête de mat qui accueilleraient girouette et drisse support de l'antenne HF "long fil". Le chauffeur nous remit deux grandes photos du Taranis sur sa remorque, dont l'une prise au passage du col des Rocheuses côté Montana pour prouver que ce bateau avait été à 3100 m d'altitude avant de retrouver le niveau de la mer !

Le lendemain, dès potron-minet, la pluie avait cessé et le bateau était gentiment soulevé de sa remorque pour se retrouver dans son élément favori. Et il flottait ! Mais au bout d'un moment d'intense euphorie, ayant rejoint le ponton avec Christiane et Simon qui mettait pour la première fois les pieds sur un voilier dans l'eau, notre attention fut attirée par le bruit d'une petite cascade que nous localisâmes rapidement sous nos pieds ! Nous étions en train de couler doucement en raison de la vanne d'arrivée du dessalinisateur ouverte avec le pré-filtre démonté. La vanne fermée, il nous restait quelques dizaines de litres d'eau à évacuer avec les pompes de cale. Nous n'eûmes pas à nous poser la question de savoir s'il fallait rincer les fonds du bateau, car dans la foulée, en faisant le plein des réservoirs d'eau douce, nous inondâmes de nouveau ces fonds par une trappe de visite d'un réservoir, mal vissée. Le nettoyage du Taranis commençait !



Un passage inter-administrations difficile !

La veille du matage, la situation du bateau étant sous contrôle (le groupe électrogène ayant démarré au quart de tour !), nous décidâmes d'aller faire un tour à Vancouver pour visiter la ville, et obtenir en même temps, au poste frontière, notre permis de croisière puisque notre voilier était à l'eau ! Car, en fait, si ce dernier était entré aux USA, nous n'avions en notre possession aucun papier le prouvant ! L'administration américaine est conciliante, mais la situation nous semblait pour le moins un peu floue.

Et ce fut alors le parcours du plaisancier combattant ! Il fallut commencer à expliquer à un douanier américain dépensant une énergie phénoménale à mastiquer un gros chewing-gum avec application que nous étions sur un bateau français à l'eau à Blaine Washington (dans des eaux américaines) entré légalement aux USA par la route en venant du Canada et que nous, nous étions arrivés la veille par la route (mais pas la même) avec des québécois qui n'avaient rien à voir avec le bateau. Et nous venions tout simplement régulariser la situation en obtenant notre permis de croisière. Ayant failli avaler son chewing-gum après m'avoir fait répéter trois fois mon histoire et se tournant sans succès vers ses collègues pour essayer de leur refiler ce cas pourri, l'heure de sa pause déjeuner arrivant à pas de géant et pressentant qu'elle allait être mise à mal, il commença par fouiller ma pochette en espérant vaguement trouver quelque chose qui lui prouverait que je n'étais pas net ou tout simplement pour lui donner le temps de trouver une idée. Il commença à croire à mon histoire quand j'eus l'idée de génie de lui montrer les photos que le chauffeur avait prises dans le Montana du bateau sur le camion. Il finit par aller sur internet chercher la procédure pour l'entrée d'un bateau de plaisance aux USA et la situation s'éclaircit à nouveau quant je lui montrai le permis de croisière obtenu à Porto Rico deux ans plus tôt. Ni une, ni deux il téléphona aux douanes de Culebra à Porto Rico, qui retrouvèrent trace de notre passage, et qui en profitèrent pour lui expliquer la procédure (et réclamer le papier que nous aurions dû renvoyer, la procédure ayant changé

entre temps)... et en lui expliquant probablement qu'il devrait se rapprocher d'un poste frontière plus adapté à notre cas (près d'un aéroport proche ou d'un grand port de plaisance). Ce qu'il fit dans la foulée, et tout en s'excusant de son incapacité à régler un problème aussi épineux, qui lui avait d'ailleurs fait sauter son lunch et massacrer son chewing-gum, il m'invita à repartir 40 km plus loin à l'aéroport de Bellingham qui serait capable de régler mon problème. Les douaniers de là-bas étaient prévenus et nous attendaient grâce à la chaude recommandation dont nous faisons l'objet !

C'est ainsi qu'au lieu de partir à Vancouver, nous fîmes demi-tour, en repassant la douane (et en refaisant la queue des voitures pour une demi-heure supplémentaire - nous étions déjà sur l'affaire depuis deux bonnes heures) pour aller à l'aéroport de Bellingham. Là une douanière américaine très distinguée, compétente et charmante nous fit rapidement répéter notre histoire, en étant très intéressée par les photos du bateau et notre périple, et nous délivra notre permis de croisière gratuitement (elle nous fit cadeau des 25 \$ jugeant probablement que nous avions déjà suffisamment souffert des tracasseries de son administration) en nous expliquant la procédure à suivre pour la suite du voyage, en nous donnant les numéros de téléphone à contacter et en nous fournissant même l'enveloppe avec adresse pour lui renvoyer le permis à la fin du voyage !

L'idée de la visite de Vancouver étant définitivement tombée à l'eau, nous en profitâmes pour faire quelques courses à Bellingham et c'est en refaisant faire des clés du bateau dans un magasin spécialisé que l'employé, âgé d'une petite soixantaine d'années, me demanda à quoi servait ces clés d'un type plutôt rare aux USA. En apprenant que c'était celle d'un voilier français, il me raconta qu'il avait été un des très bons amis de Bernard Moitessier, qu'il avait navigué avec lui, eu un bateau sistership de Joshua et participé à la récupération de ce dernier échoué en Basse Californie ! Le monde est petit et celui de la voile minuscule !

Enfin, après une longue attente de la grue promise pour le matage (elle avait juste 4 heures de retard), nous vîmes arriver un engin capable de soulever le bateau et de planter un mat de 40 mètres, qui nous installât le nôtre (qui ne fait que 15 ou 16 mètres) en deux temps trois mouvements. Mais il nous fallut toute la journée du lendemain pour finir le réglage du gréement et installer voiles, bimini, capote... Il n'y avait réellement que le dessalinisateur qui refusait obstinément tout service.

C'est le samedi 27 mai que nous quittons Blaine pour Vancouver à bord de Taranis (Christiane et Simon rejoignaient Vancouver par la route pour y ramener leur voiture), sous la pluie mais avec un tout petit peu de vent qui nous permit de hisser les voiles et de naviguer une heure avec celles-ci avec bonheur. Il y avait un monde fou sur l'eau (des remorqueurs qui traînaient d'énormes hangars et des convois de bois monstrueux) mais, aussi dans l'eau, avec des phoques curieux qui venaient se frotter le museau près d'un bateau français inattendu dans leur coin ! Et en milieu d'après-midi, nous rejoignions nos amis à la marina municipale de Vancouver (que nous avons eu un peu de mal à dégoter pour trouver un amarrage à prix raisonnable et bien situé), où nous allions passer trois nuits pour enfin visiter la ville et



compléter l'avitaillement. Dans la soirée, nous récupérions Jean, le frère de Christiane venu d'Edmonton en Alberta par avion pour passer le dimanche avec nous et nous faire découvrir la ville.

Ainsi, le lendemain, nous visitâmes Vancouver, grande ville asiatique moderne de plus de 2 millions d'habitants (c'est la première ville asiatique du continent américain par ses immigrants), plutôt belle avec ses gratte ciels nichés au pied des montagnes (il s'agit de la chaîne côtière, qui commence là et va jusqu'au sud de l'Alaska, en étant parallèle aux Rocheuses, et dont les sommets également enneigés s'élèvent à plus de 3000 m). Nous fîmes le tour de Stanley Park, un superbe parc boisé de 400 hectares au cœur de la ville, avec, notamment, ses totems indiens et admirâmes la Place du Canada, terminal des paquebots de croisière de luxe qui vont vers l'Alaska (et que nous reverrions tout le long du voyage), mais aussi plus bas dans le Pacifique. Nous fîmes également le tour du Grand Vancouver le long du Marine Drive où se trouvent les quartiers chics avec de somptueuses villas donnant sur la mer avec la montagne derrière elles et déjà dans un cadre naturel sauvage à seulement quelques kilomètres du centre ville. Nous finîmes par Grenville Island, à deux pas de notre marina, qui est le quartier bohème et artiste de Vancouver avec un beau petit marché, où nous commençâmes à déguster du saumon fumé du Pacifique (qui a d'ailleurs peu de rapport avec celui auquel nous sommes habitués – la chair est blanche, assez ferme et peu fumée à l'intérieur), et de jolies boutiques.

Après cette journée bien remplie, la suivante fut consacrée à faire l'avitaillement (tâche malaisée dans une grande ville comme Vancouver, à moins de faire des kilomètres en dehors de celle-ci), à aller faire réparer la radio, dont un petit bouton avait souffert dans les montages-entreposage-remontages, puis à reporter la voiture chez une cousine de Simon.



Smuggler's Cove, un mouillage de rêve

Et le mardi 30 mai, au petit matin, nous larguions les amarres au milieu de tout un tas de petits bateaux de passeurs, qui allaient et venaient en tous sens, de phoques et de hérons cendrés venus nous saluer ! La première étape dans le sud du Strait of Georgia fut faite toute au moteur (comme pour 90% du temps sur le passage abrité le long de l'île de Vancouver). Elle avait été choisie avec attention, et avec l'aide précieuse du journal de bord de Croq'Pomme, un voilier français

ayant fait, il y a un an ou deux, un voyage semblable à celui que nous allions faire. Elle nous amena à Smuggler's Cove (l'anse des contrebandiers), en fait, une succession de 3 petites anses aux entrées de plus en plus étroites et avec de moins en moins d'eau ! Nous mouillâmes seuls dans la 2^{ème} après un passage-frisson au milieu des roches dans une entrée de 20 mètres de large (nous ferions ensuite souvent la même chose, mais c'était la première du genre !). Merci à la précision des cartes de Max Sea ! Avec deux autres bateaux mouillés dans la 3^{ème} anse ce sera un des sites les plus encombrés de cette partie de la croisière et aussi parmi les plus beaux, avec des sapins tout autour de nous sur les rochers, un plan d'eau fermé complètement calme et un silence tel qu'on se sentait presque obligé de parler à voix basse ! Malgré son peu d'intérêt, nous allâmes jeter un coup d'œil en annexe sur la cabane sur pilotis

plantée sur un caillou au bord de l'anse, cabane appartenant à un clan indien, et apparemment à l'abandon !

Le lendemain, compte tenu de nos 2 jours d'avance sur le programme prévu, nous décidâmes de faire un crochet d'une cinquantaine de miles vers un site réputé comme étant un des plus spectaculaires de cette partie de la côte, Princess Louisa Inlet (du nom d'une des filles de la Reine Victoria). Après avoir remonté l'Agamemnon Channel et le long Jervis Inlet avec un temps plus que médiocre et un vent dans le nez qui fraîchissait, nous fûmes obligés d'accélérer pour être à temps devant les Malibu Rapids (les premiers que nous franchissions), c'est-à-dire à l'étales, le courant dans ceux-ci pouvant atteindre jusqu'à 9 nœuds! Avec juste un quart d'heure d'avance, nous les franchîmes avec succès et eûmes sous nos yeux ébahis (malgré la pluie persistante) le spectacle



Princess Louisa Inlet au petit matin

impressionnant d'une soixantaine de chutes d'eau se déversant dans notre plan d'eau du haut de montagnes arrivant à pic dans celui-ci. Un petit ponton public (nous étions dans un Parc National) nous accueillît au fond du fjord à un jet de pierre d'une très belle chute d'eau dont nous sentions les embruns au ponton. Une petite promenade dans une forêt à la végétation luxuriante nous permît d'aller jusqu'au pied de la chute pour prendre la photo du siècle.

Nous repartions le 1^{er} juin pour une longue étape qui devait nous faire reprendre les Malibu Rapids à l'étales, le Jervis Inlet, puis le Malapina Strait pour arriver sous voiles en ciseaux tangonnées, mais toujours sous la pluie, à la "marina" de Westview ou plutôt le port de pêche de Powell River. Ceci nous permit de déguster de grosses crevettes fraîchement pêchées achetées au pêcheur en arrivant. Nous rencontrâmes là June et Mike, deux anglais septuagénaires, installés aux USA, mais qui connaissaient bien la France, et avec qui nous blaquotâmes pas mal. Ils nous apprirent beaucoup de choses (ils faisaient le même voyage que nous pour la 4^{ème} fois) et notamment qu'un des beaux morceaux du voyage était Glacier Bay, mais qu'il fallait une autorisation pour le visiter. Avec les coordonnées qu'ils nous fournirent, nous pûmes appeler les Rangers américains qui nous accordèrent un droit de visite pour les 10/12 Juillet suivant, la période étant très chargée et les visites de la Baie étant limitée à 2 bateaux à la fois (plus probablement les paquebots de croisière dont c'est une destination favorite).

Quant au dessalinisateur qui s'obstinait à ne pas vouloir aspirer son eau de mer, une expertise approfondie avait montré que le préfiltre ainsi que la pompe de gavage étaient fendus de partout et laisser entrer l'air à l'aspiration de la pompe haute pression. Les temps morts aux mouillages furent ainsi consacrés à coller et silconer des rustines, mettre des serflex... pour colmater ou réduire ces fissures... tout ça pour que l'engin ne fonctionne pas mieux !

Le lendemain 2 juin, un bon vent frais de sud-est soufflant sur le nord du Strait of Georgia, nous repartîmes voiles en ciseaux arisées avec un équipage un peu mal-au-cœur d'autant plus qu'il pleuvait toujours et que la température extérieure était toujours aussi fraîche

(12/13°C le matin pour atteindre un maxi de 18°C dans la journée). Et comme à l'habitude nous arrivâmes à notre mouillage trois étoiles de Prideaux Haven tout calme : une petite baie entourée de rochers surmontés de sapin et dans un des "trous" entre les roches une perspective imprenable sur un haut mont enneigé ! Mais il y avait foule (3 bateaux déjà ancrés) et après une ou deux tentatives infructueuses et une petite photo, nous mîmes le cap sur Melanie Cove 0,2 miles derrière, toute aussi jolie (mais sans la fenêtre sur la montagne !) où il y avait beaucoup plus de place et toujours le comité d'accueil de phoques sympathiques.

Le jour suivant, nous quittions le Strait of Georgia pour embouquer le début du Johnstone Strait, toujours sous voiles au vent de travers (et toujours sous la pluie !) et arriver par bon vent dans une marina de luxe à Campbell River sur l'Ile de Vancouver. Celle-ci avait surtout l'avantage d'être plantée au pied d'énormes centres commerciaux, et "liquor store" (là où on peut acheter autre chose que des jus de fruits au Canada !),...



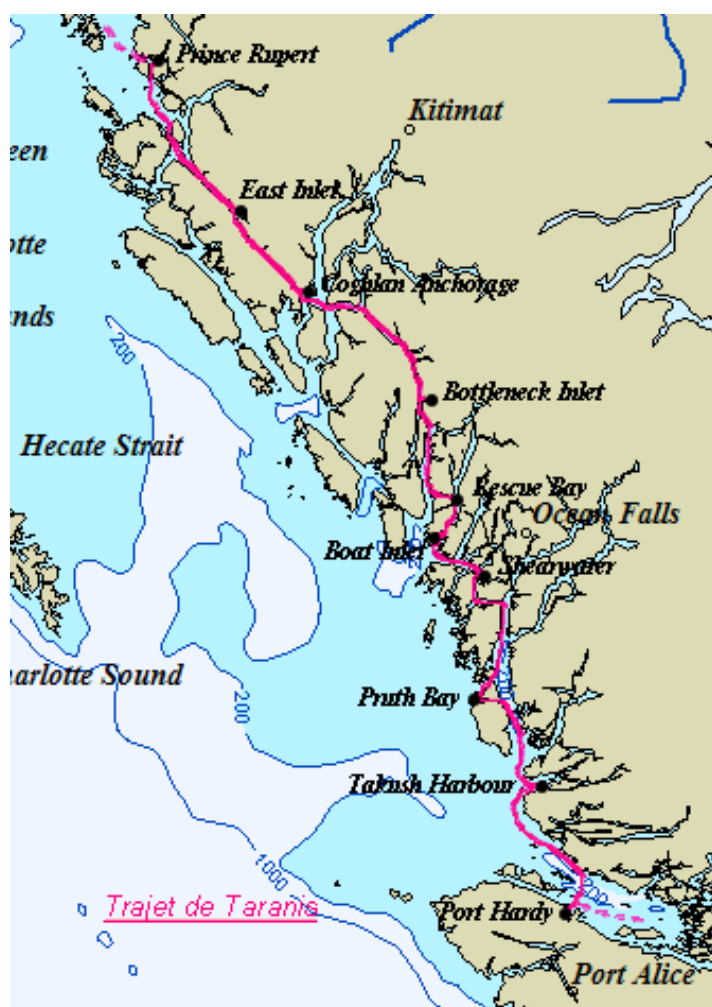
Le 4 juin, nous repartions pour remonter la plus grande partie du Johnstone Strait, un peu inquiets car les prévisions météo assuraient que le vent fraîchirait de nord-ouest jusqu'à 25 nœuds dans l'après-midi (comme presque toujours, les effets de brise étant très sensibles avec une eau aussi froide). Il fallut passer de nouveaux rapides vers l'étales (les Seymour Narrows où le courant peut atteindre 16 nœuds !) et finalement user de la risée Volvo sans grand vent dans le nez avant d'arriver en milieu d'après-midi à

Port Neville (sous le crachin, bien sûr !) sur un petit ponton du Gouvernement au pied d'un bureau de poste ! Ce bureau de poste était tenu par Lorna, qui nous fit visiter le magasin général construit et tenu par son grand-père avec quelques objets épars pouvant faire penser à des pièces de musée (vieilles boîtes de conserve, fauteuil roulant crevé, batteries éventrées,...) et une exposition de reproduction de tableaux d'un artiste local. Sans bien comprendre le rôle du bureau de poste de l'endroit (il semblait n'y avoir dans les environs qu'une autre maison peut-être habitée), ni sans bien cerner la personnalité de Lorna, par ailleurs sympathique, nous fûmes encore plus perplexes quand celle-ci voulût nous donner une bible et nous inviter à venir discuter sur une belle grosse vedette accostée au ponton qui était menée par des "missionnaires" chargés d'évangéliser et d'aider les habitants de la côte de l'Ile de Vancouver et des côtes attenantes en leur apportant la bonne parole ! Nous rentrâmes un peu dans notre coquille d'autant plus que le 3^{ème} bateau accosté, qui n'était autre que celui de June et Mike, avait adopté la même attitude !

Après avoir glissé un petit billet à Lorna (qui était toujours fourrée chez son missionnaire) pour la remercier de son accueil, nous repartîmes le lendemain matin pas trop tard (toujours pour éviter les vents forts de nord-ouest dans le Johnstone Strait, qui se comporte comme un venturi) et passâmes ensuite à travers les chenaux abrités du vent de l'archipel Broughton pour arriver encore au site trois étoiles de Waddington Bay, après avoir zigzagué dans d'étroits passages rocheux. Endroit superbe encore plus sauvage que les autres, un cirque entièrement fermé de roches couvertes de sapin avec une petite île au milieu... et tout seuls !

Enfin le mardi 6 juin, après une nuit paisible, nous levions l'ancre pour traverser le Queen Charlotte Strait dans la brume puis le crachin et atteindre Port Hardy (en haut de l'île de Vancouver) où nous commençâmes par nous amarrer au ponton public. Pendant que nous étions partis à terre pour accompagner Christiane et Simon qui reprenaient le bus le lendemain pour Vancouver, le vent s'était levé (comme promis) et le ponton, fort exposé, était devenu intenable. Nous nous repliâmes vite fait sur la marina voisine, plus dispendieuse mais mieux abritée ! Celle-ci, qui accueillait des bateaux de location pour la pêche sportive au saumon et au flétan, était d'ailleurs le terrain de jeux favori de plusieurs aigles à tête blanche de belle taille, qui venait sucer (en les déchiquetant à coup de bec appuyés) les restes des gros poissons jetés par les pêcheurs. Le lendemain qui marquait la fin de la première partie de cette croisière, fut aussi le premier jour de beau temps et le premier jour de "repos", consacré au lavage, avitaillement, et travaux divers avant de prendre un nouveau départ !

La remontée vers Prince Rupert par l'Inside Passage ...



C'est ainsi que le 8 juin, de très bonne heure (mais pas de très bonne humeur), nous partîmes avec une météo pas très enthousiasmante, un vent de nord-ouest 10/15 noeuds fraîchissant 15/20 l'après-midi avec bancs de brume le matin, c'est-à-dire vent dans le nez pendant 80% de la route et surtout avec le passage de petits "raz" entre le Queen Charlotte Strait (abrité par l'île de Vancouver) et le Queen Charlotte Sound (ouvert sur le Pacifique).

Juste avant de partir, j'avais néanmoins pris le temps de téléphoner à mon constructeur de dessalinisateur en France, pour lui expliquer le cas de mon engin, que je prenais pour quasi-désespéré, et pour lui demander quelque remède ! Ce à quoi il me répondit de manière très compétente que ce n'était probablement que (!) les clapets de la pompe HP qui étaient collés après un aussi long temps de

stockage et que je devais essayer de les décoller, après avoir démonté la culasse de la pompe.

Encore une longue étape au moteur à taper dans un méchant clapot, malgré un vent de nord-ouest qui avait bien voulu se stabiliser vers 15 noeuds et ne pas fraîchir inconsidérément en début d'après-midi. Mais c'est bien sûr au plus mauvais moment, à la hauteur du Cap Caution où nous avions le courant contre nous, de la brume et un clapot qui s'était transformé en vraies vagues, que le moteur cala ! En effet, depuis le départ, nous avions perdu les niveaux sur les

deux réservoirs supplémentaires du bateau. Comme les deux jauges sont branchées sur le même indicateur (avec un interrupteur d'aiguillage), j'avais naturellement pensé que c'était cet indicateur qui était HS. Comme je n'en avais pas en rechange, nous étions obligés de fonctionner en aveugle quand nous étions sur ces réservoirs. C'est donc à la hauteur de ce fameux Cap Caution que nous arrivâmes à la fin d'un de ces réservoirs et désamorçâmes le moteur. La panne était classique et si, la première fois que çà nous était arrivé en Guadeloupe, il m'avait fallu plus d'une demi-heure pour redémarrer sur un plan d'eau calme, il me fallut à peine plus de 10 minutes pour renouveler l'opération avec un bateau en transes.

Une demi-heure après, nous abattions en grand pour nous retrouver sous voiles dans le Smith Sound, tout calme, et entrer quelques instants plus tard dans un endroit extraordinaire, qui était le Fly Basin de Takush Harbour. Bien sûr, l'entrée en zigzag entre deux rochers (sous l'eau à marée haute), large d'une vingtaine de mètres fut encore une petite séquence-frisson. Mais imaginez ensuite un plan d'eau tout découpé entouré de collines montagneuses couvertes de sapins, calme comme une piscine, où nous étions seuls au mouillage, mais où on aurait pu loger toute la marina de La Rochelle, avec des phoques autour, des aigles au-dessus et probablement des ours derrière les arbres (mais ils sont restés cachés !).

C'était tellement beau que nous décidâmes de rester une journée de plus à écouter un silence d'une rare qualité, seulement troublé par l'arrivée d'un voilier, qui eut cependant la délicatesse d'ancrer à plus de 500 mètres de nous, et par des tas de cris d'animaux divers et variés ! Cette journée de repos (!), qui fut une des plus ensoleillées depuis le départ, fut consacrée au démontage d'une jauge (après expertise, j'avais déterminé que l'indicateur fonctionnait bien et que

Takush Harbour



les jauges étaient en cause) et à sa réparation : un fil de liaison au potentiomètre donnant le niveau avait été totalement corrodé par le fuel (ou ses additifs ?) et il y avait également de nombreux produits de corrosion sur les autres conducteurs. L'autre jauge réparée quelques jours plus tard présentait d'ailleurs exactement le même défaut.

Le déblocage des clapets de la pompe du dessalinisateur fut aussi au programme des réjouissances de la journée et à la fin de celle-ci, oh miracle, celui-ci se remit à fonctionner, un peu clopin-clopant toutefois, du fait des toujours nombreuses entrées d'air sur le circuit d'aspiration.

Le 10 juin, nous repartions encore de très bonne heure (mais toujours pas de très bonne humeur), la météo nous ayant, comme depuis quelques jours, promis des vents de nord-ouest forts l'après-midi et très forts le soir, pour arriver en tout début d'après-midi à Pruth Bay, sur l'île Calvert. C'était encore un grand site fort beau, très abrité et plus facile d'accès, avec une station de Rangers et un petit camp au bout de la baie qui accueille quelques amateurs de pêche au gros en été, et dont le ronronnement du groupe électrogène troublait un peu la quiétude de l'endroit (nous commençons à devenir exigeants !). Nous avons aussi choisi ce mouillage pour pouvoir téléphoner en France pour le week-end, mais quand nous vîmes ce qu'était le camp, nous comprîmes que le téléphone public serait pour un autre jour !

Le jour suivant, le départ toujours de très bonne heure faillit être un faux départ. En effet, les prévisions météo qui nous avaient depuis quelques jours gratifiés de "fog patches" (petits bancs de brume), puis de "fog banks" (gros bancs de brume) venaient nous parler de "extensive fog" (purée de pois massive) et à peine avions-nous démarré que l'on ne voyait plus les berges à 200 m de là. Devant prendre un tout petit passage (avec un fort courant pour nous) entre des rochers pour rejoindre l'Hakaï passage juste à la sortie du mouillage, nous prîmes la décision très rapidement (car ensuite nous aurions eu du mal à faire demi-tour dans la brume avec les rochers et le fort courant) à l'entrée de ce petit chenal de continuer, lorsque nous constatâmes que la visibilité (de 50 à 100 m) nous permettait d'entr'apercevoir les rochers et qu'avec le GPS et le radar, çà pouvait le faire ! Et çà le fit... Après avoir ensuite embouqué le Fitz Hugh Sound puis le Fisher Channel, nous empruntions le Lama Passage pour arriver sous un beau soleil à Bella Bella ! Le guide recommandait deux "marinas" (c'est-à-dire deux pontons), l'un à New Bella Bella, au milieu d'une réserve indienne (et le guide spécifiait que si l'accueil était bon, il était déroutant pour des plaisanciers "classiques", enfants et parents indiens montant sans invitation dans les bateaux par curiosité "pour voir comment c'était fait chez les "white"), l'autre à Shearwater au milieu d'une "base-vie station de vacances" fonctionnant à l'année avec 40 personnes. Nous fîmes le deuxième choix (peut-être à tort compte tenu des prix pratiqués par la dite station de vacances !) et nous nous amarrâmes à Shearwater. Trois autres voiliers et deux grosses vedettes déjà là sur le ponton nous permirent de bavarder et d'obtenir quelques renseignements sur la suite du voyage, mais comme c'était des américains pur jus (et de l'ouest !), ce fut un peu fatigant !

Comme nous étions arrivés juste un peu après midi et que c'était dimanche, nous allâmes manger au restaurant de la station où nous étions d'ailleurs seuls, et, à notre grande surprise, la serveuse nous demanda d'où nous venions, en français ! Elle était de Montréal, son mari était belge et tous les deux, retraités, avaient tout vendu, une fois les enfants installés, pour acheter un voilier à Vancouver, et partir... Mais, ils s'étaient finalement arrêtés là (à Shearwater, à 300 miles environ de Vancouver), avaient trouvé du travail tous les deux dans cette station pour l'été en continuant à vivre dans leur bateau, et étaient partis les 6 mois d'hiver passés visiter la Thaïlande, le Cambodge et le Laos. Séduits par l'Asie, ils pensaient refaire çà l'hiver prochain avec la Chine (et nous demandèrent des renseignements sur le pays), les projets de navigation lointaine étant devenus de plus en plus flous dans leur esprit...

En route vers Boat Inlet



Le lendemain, après les coups de fil à la famille et les courses dans le "supermarché" de la base (style magasin général moderne, où nous n'avions pu trouver que du steak de bison, de la poitrine de poulet, et des saucisses - bases universelles de la gastronomie canadienne !), nous allions prendre du fuel et discuter avec Didier, le belge, époux de la serveuse de la veille, qui nous attendait de pied ferme pour nous parler de l'Asie ! Et nous eûmes droit à un diaporama très réussi du Laos,

pendant que quelques clients attendaient patiemment que Didier vienne leur donner un peu de fuel ! La marée ne se faisant pas attendre, nous remettons le cap vers le nord sous un beau soleil avec un vent de nord-ouest pas trop fort pour une petite étape qui allait nous faire passer dans un tout petit passage, (encore un), le Reid Passage, pour arriver dans un mouillage de

rêve (encore un), Boat Inlet duquel on ne peut sortir ou entrer qu'à marée haute en raison d'un seuil à moins de 3 pieds (90 cm à marée basse) et une largeur au milieu du seuil qui n'excédait pas 15 m. Nous avions autant de mal à éviter les branches des sapins au bord du chenal que les rochers dans l'eau ! Une fois dedans, on se serait réellement cru sur une autre planète ! C'est là que Croq'Pomme, lors de son passage, avait vu un ours batifoler sur la berge, mais nous eûmes beau écarquiller les yeux toute la soirée, celui-ci ne vint même pas nous faire un petit bonjour !

Le 13 juin, sortie de Boat Inlet à mi-marée avec l'annonce de l'arrivée d'une grosse dépression et des vents qui viraient au sud-est, ce qui n'était pas tout à fait pour nous déplaire (à condition qu'ils n'atteignent pas les 45 noeuds annoncés pour le surlendemain !). En fait, nous remontâmes le Mathieson Channel au moteur (les vents de sud-est n'étant pas encore au rendez-vous), pour atteindre Rescue Bay, un grand site sauvage, cependant très fréquenté par les pratiques locaux (dixit notre guide du nord de la Colombie Britannique), et où il y avait quand même deux grosses vedettes mouillées par 35 m de fond. Nous allâmes nous tapir près de la plage (avec encore 15 mètres de fond !), après avoir, comme d'habitude, admiré un très beau paysage.

Le lendemain, pluie fine au rendez-vous qui se transforma rapidement en crachin frais puis en pluie glaciale, la dépression arrivant à grand pas et devant souffler fort le jour suivant ! Nous avons choisi notre étape avec soin de façon à nous mener à un très bon abri qui nous permettrait d'attendre des jours meilleurs. Un calcul savant de marées et de courant nous permit de prendre un tout tout petit passage (le Jackson's Passage) – ceux qu'on avait fait jusque là n'étaient vraiment que des amuse-gueules, qui nous raccourcissait d'une bonne dizaine de miles. Celui-ci était réputé faisable pour les petites embarcations, mais nous n'avons jamais réellement su les critères de taille retenus par notre guide ! A marée basse, ce passage n'était cependant à peine plus large que le bateau, avec du kelp (de grandes algues tubulaires qui garnissent les rochers et qui nous permettent de discerner la présence de ceux-ci à fleur d'eau) de chaque côté du chenal et tortillait en tout sens. Quand je vis ce spectacle, je n'eus qu'une idée en tête, rebrousser chemin, mais c'était trop tard ! Chantal à l'avant observait le fond (surtout pour nous remonter le moral), le moteur était coupé et un courant de 3 noeuds nous poussait gentiment vers la sortie. C'était évidemment très joli, mais nous avions un peu la tête ailleurs ! Un mile plus loin, nous remettions en route pour remonter le Finlayson Channel dans la boucaille, et vîmes plusieurs fermes aquacoles qui nous rappelèrent la Norvège, avec de grands bassins entourés de filets dans lesquels des milliers de "SS" (saumons sauteurs) s'ébattaient joyeusement. Nous arrivâmes ainsi en début d'après-midi dans le magnifique petit fjord de Bottleneck Inlet (le "goulot de bouteille"), entouré de hauts murs de granit sur lesquels s'accrochaient quand même quelques sapins, après avoir fait la course pendant de longues minutes avec une petite orque délurée qui venait se frotter à l'avant du bateau puis sauter joyeusement à côté de nous.

Le 15 juin fut un jour de repos forcé, les 45 noeuds de vents promis étant au rendez-vous, selon la météo, car il ne dépassa jamais 10 noeuds sur notre mouillage, mais une pluie continue (très froide !) nous obligea à mettre



Coucher de soleil dans le "goulot de bouteille"

en batterie notre petit chauffage électrique avec le groupe ! De l'intérieur du bateau, nous nous amusons à regarder une kyrielle de petits phoques curieux tourner autour de nous en se rapprochant, et qui disparaissaient en s'éloignant dès que nous sortions. Peut-être avaient-ils peur que nous ayons des accointances avec l'orque qui les attendait au bout de l'inlet !

Le jour suivant, la météo annonçant toujours 30 nœuds de vent dans notre zone, m'étant recouché, écoeuré, après avoir entendu çà, Chantal m'annonça que deux grosses vedettes qui étaient arrivées la veille au soir étaient en train de lever l'ancre, et que le temps au bout de l'inlet avait l'air "pas pire". Depuis un moment, nous soupçonnions d'ailleurs que les grands chenaux que nous empruntions n'étaient réellement concernés par la météo que lorsqu'ils étaient ouverts vers le large, bien abrités qu'ils étaient par les hautes montagnes environnantes. Et, après avoir un peu piétiné dans les Hiekish Narrows (rapides que nous dûmes prendre à contre courant bien avant l'étale, longue étape obligeait), nous n'eûmes effectivement qu'un petit vent portant de 3-4 (mais sous une pluie battante) pour remonter le Princess Royal Channel. Ce vent raisonnable nous permit de garder le bimini car une veille attentive était toujours de rigueur compte tenu des nombreux troncs d'arbre en travers de la route ! Cette veille nous permit d'apercevoir de très gros cétacés (orques ou baleines ?) s'ébattant à une centaine de mètres du bateau, qui ne donnèrent en photos que quelques gerbes d'écume ! A la sortie du Princess Royal Channel, en arrivant dans le Wright Sound beaucoup plus ouvert sur le large, le vent nous cueillit avec vigueur, nous obligeant à prendre un ris vite fait et à plier le bimini, avant d'arriver au Coghlan Anchorage, mouillage venteux, clapoteux et pas du tout "scenic" (quelques sapins sur une côte basse sans charme !), mais le seul potable dans le coin !

Après une nuit froide, pluvieuse et agitée, pendant laquelle je n'avais pas jugé utile d'allumer notre feu de mouillage, et au cours de laquelle, en allant vérifier la tenue de l'ancre, j'eus la surprise de constater qu'on avait un bateau (avec son feu de mouillage) juste derrière nous, nous dérapâmes au petit matin avec un bon force 6 de sud-est et une pluie toujours aussi dense et froide (nous avons alors 13°C dans le carré avec de la condensation partout !). Pas le temps de dire ouf, une heure après en entrant dans le Greenville Channel qui conduit à Prince Rupert, le vent était redevenu un zéphyr (humide, car il pleuvait toujours aussi fort, mais le bimini avait pu être redéployé !). Nous fûmes largement récompensés en arrivant à East Inlet (notre mouillage du soir) au milieu du Greenville Channel, par un paysage d'une beauté à couper le souffle, salués dès l'entrée par une colonie de phoques "se dorant la pilule" (image



Les phoques d'East Inlet

audacieuse compte tenu du temps!) sur un pâté rocheux avec un aigle à tête blanche qui veillait, hiératique, sur la petite colonie ! Ce beau plan d'eau vert émeraude, au pied des montagnes (toujours enneigées), était cependant encombré par un voilier américain qui avait inévitablement mis en marche son barbecue et dont la fumée qui s'en dégageait était telle que s'il y avait eu une caserne de pompiers dans le coin, il aurait été rapidement noyé sous le jet des lances ! Mais le charbon fit long feu et nous retrouvâmes rapidement notre

quiétude (simplement troublée par le glougloutement d'une petite cascade...).

Enfin, après une étape sans histoire, c'est sous un ciel chargé, mais sans pluie, que nous nous amarrâmes le 18 juin en fin d'après-midi au ponton "visiteurs" du PRRYC (Prince Rupert

Rowing and Yacht Club), très chahuté par le passage des bateaux de tout poil dans ce port de pêche et de commerce très actif. Prince Rupert dernière grande ville (et dernière ville tout court) du nord de la Colombie Britannique avant l'Alaska. Une ville de 12000 habitants très touristique (elle est sur le trajet des paquebots qui montent vers l'Alaska), pas très jolie, mais sympathique car elle représente un tout petit coin de civilisation loin de tout !

Après un avitaillement pas très poussé (douanes américaines bientôt en vue !) et une visite de courtoisie au musée local qui présentait quelques souvenirs récents d'une culture indienne plutôt frustré (et qui pour tout dire ne cassait pas quatre pattes à un canard), nous possédions assez bien Prince Rupert pour ne pas s'y perdre. La spécialité locale étant la pêche sportive, nous vîmes, la veille du départ, arriver sur le stand à découper le poisson (tous les bons ports de plaisance en possèdent un sur le ponton!) un "halibut" (flétan) de plus d'un mètre cinquante de



A la gloire des marins du Pacifique (Prince Rupert)

long et d'un mètre de large accompagné d'un "chinook" (saumon royal) à peu près de la même longueur. En faisant part de notre admiration pour de tels poissons, à notre voisin de ponton, un américain de Bellingham (où nous étions passés pour faire les papiers de douanes américaines lors de la mise à l'eau du bateau), que j'avais du mal à comprendre tellement il mangeait ses mots avant d'en ressortir une bouillie infâme, alla chercher dans son congélateur deux énormes tranches de chinook, une de flétan et un bon morceau de saumon fumé et pêché par ses soins, pour nous les offrir ! C'était vraiment gentil de sa part, même si son congélateur devait en être rempli (et celui-ci devait être gros, car le bateau à moteur "Lucky Lady" faisait 61 pieds). Il était manifestement, avec son épouse, en admiration béate devant ce couple de français qui avait fait un si long voyage pour venir jusque là, et lorsque je lui demandais quels voyages il avait entrepris et s'il avait déjà été au large avec son énorme et beau bateau, il me répondit qu'il ne pouvait pas, car il n'était pas équipé de "large testss...les". Je lui fis répéter, ne comprenant pas de quel équipement il s'agissait, car il paraissait vraiment avoir tout sur son bateau, quand je réalisais soudain devant sa tête hilare (et celle de sa femme un peu gênée) qu'il parlait de ses "testicles"! Des gens charmants à qui nous promîmes de rendre visite en repassant à Bellingham !

En route vers l'Alaska et ses grands glaciers ...

Le 20 juin, nous quittions Prince Rupert sous un crachin persistant, avec une météo qui nous annonçait de la pluie (elle était déjà presque là) et un petit vent de sud-est fraîchissant jusqu'à 20 nœuds l'après-midi (en bref, une météo idéale pour le coin et notre route). Nous avions initialement l'intention de faire une dernière escale juste avant la frontière américaine sur l'île Dundas, après avoir pris un petit raccourci tortillant entre des îles (encore un, le Venn Passage). Et puis, tout à la joie d'avoir un peu de vent portant dans la Dixon Entrance et frétilant à l'idée d'arriver en Alaska (en gagnant une heure sur l'heure standard Pacifique), je réussis à convaincre mon équipière favorite, (non sans mal d'ailleurs !), d'étirer un peu l'étape jusqu'à Foggy Bay côté américain, de façon à raccourcir celle du lendemain, la météo étant devenue franchement pessimiste en annonçant des vents forcissant à 25-30 nœuds.



Finalement, ce fut avec voiles et petit soutien moteur, que nous nous retrouvâmes au milieu d'une flottille de pêcheurs de saumon au filet dérivant, comme nous avons connu au nord de l'Irlande dans le passé. Le filet, soutenu par un filin équipé de flotteurs, est amarré au bateau de pêche à un bout et à une petite bouée orange à l'autre bout. Heureusement pour nous, les filets n'étaient pas très longs (100 à 200 m) et le filin était un simple bout de nylon (au lieu d'avoir 1 mile de long en Irlande et d'être équipés de filins d'acier). Evidemment, nous finîmes par crocher l'un d'entre eux, les bouées n'étant pas faciles à voir dans le clapot, mais grâce à notre safran relevable le filin ressortit aisément et nous eûmes juste une pastille de rupture à remplacer, tout en continuant tranquillement notre route. Au bout d'un moment, près d'arriver à notre

mouillage pas trop facile à négocier, dans un vent qui fraîchissait dur et occupé à ferler la voile, Chantal me signalât, affolée, que nous étions coursés par un bateau de pêche à moteur avec des intentions manifestement hostiles ! Après avoir mis en panne, nous vîmes arriver un pêcheur furibond qui, nous ayant vu passer sur son filet, avait largué celui-ci en catastrophe pour venir nous réclamer un dédommagement financier à négocier derechef ! Lui ayant expliqué que son filet n'avait à coup sûr rien du tout, et que, s'il le voulait, nous pouvions faire une déclaration à notre assurance mais que nous refusions de céder à ce genre de racket, il repartit en pétard récupérer son filet (qu'il craignait d'abandonner trop longtemps, un collègue mal intentionné pouvant s'en attribuer la prise) en nous demandant de lui donner par VHF les coordonnées de l'assurance. Nous n'eûmes, malgré nos appels radios répétés, aucune nouvelle ensuite, le plaignant ayant dû retrouver son filet sans accroc ! Il n'empêche que cette nuit là, je dormis mal, malgré la bonne humeur insouciante de Chantal, en rêvant que des pêcheurs agressifs accompagnant notre mauvais coucheur montait à l'abordage du Taranis pendant notre sommeil, d'autant plus que le site que nous avons choisi, complètement caché par les arbres et coincé entre les rochers était d'une beauté inaccessible et sauvage (un vrai repaire de contrebandiers !).

Le lendemain matin, la météo avait vu juste ! La sortie de notre baie encombrée de cailloux fut sportive avec un vent dans le nez de 30 nœuds (par effet venturi) - et bien sûr une pluie battante, pas tiède du tout -, vent qui se calma rapidement pour s'établir à 20 nœuds dont nous profitâmes avec les voiles en ciseaux pour remonter le Revillagigedo Channel jusqu'à Ketchikan (port d'entrée du Sud Alaska). Une arrivée sportive à Bar Harbour fut négociée avec brio en dépit du vent, en suivant les directives d'un capitaine de port particulièrement accueillant. Aussitôt, appel des douanes pour faire notre nouvelle entrée aux USA. Une demi-heure après, un douanier voileux passionné de Patrick O'Brian et de CS Forrester était là à remplir quelques papiers et discuter du pays, nous invitant à passer le lendemain rendre une visite à son chef, qui était d'origine française (ce que nous fîmes pour dire bonjour à un ex-

natif de Saint Lô – de père français et de mère américaine - qui nous raconta sa vie en Alaska avec son épouse canadienne, et qui nous narra d'ailleurs toute l'histoire de sa famille !). Nous pûmes ressortir nos deux malheureuses bouteilles d'alcool que nous avions enfouies dans les chandails ! La marina de Ketchikan nous parût tellement chaleureuse que nous décidâmes d'y rester deux nuits (et notre petit chauffage électrique y fit merveille !). Nous visitâmes la ville en long, en large et en travers avec son inévitable musée de totems indiens et une jolie petite ruelle ancienne bordée de maisons sur pilotis donnant sur la rivière Creek. La ville, un peu plus grande que Prince Rupert (14 000 habitants), mais plus mignonne, est en permanence envahie de touristes qui débarquent à jets continus par milliers, des 3 à 4 énormes paquebots qui s'arrêtent tous là entre Vancouver, Juneau et Glacier Bay. La seule déconvenue que j'eus, fut, quand, en prenant le bus et en demandant combien nous devions payer, la vieille dame chauffeur me rétorqua que c'était 3\$, 2 pour Chantal et 1 pour moi en tant que "senior" (la catégorie étant censée commencer à 65 ans et devant payer 1,5\$!).

C'est ainsi qu'après deux jours de (presque) beau temps (tout le monde en ville était en tee-shirt avec une température estivale de 17°C), nous repartîmes le 24 juin dans la boucaille, puis sous la pluie, mais sans vent, vers le nord dans Clarence Strait puis Ernest Sound. Nous pûmes voir en route un gros cétacé à un quart de mile de nous, mais aussi un ballet de petites orques à l'entrée de notre mouillage du soir, Santa Anna Inlet. Encore un site sauvage et beau avec des sapins, des rochers, une eau calme d'un vert émeraude profond, une cascade à portée de main...et nos petits phoques en guise de comité d'accueil ! Nous eûmes un voiler compagnon de mouillage ce soir là !

Le lendemain, après avoir cogné à nouveau dans le même petit tronc d'arbre à moitié immergé que la veille au soir, nous reprenions notre route à travers le Zimovia Strait, passage un peu sinueux mais joli qui nous mena à Wrangell, petite ville moins favorisée par le tourisme que Ketchikan, mais plus authentique et plus frustrée avec des gens très accueillants (d'une façon générale, nous avons été très agréablement surpris en 2004 par l'accueil des américains, mais l'accueil des alaskiens est encore bien meilleur, notamment en comparaison de celui rencontré en Colombie Britannique). Inutile de préciser que c'est sous une pluie débilante que nous arrivâmes un dimanche soir dans cet actif port de pêche et fûmes tout contents de trouver une belle place entre deux pêcheurs et avec l'électricité !

Le lendemain, le soleil voulant pointer son nez, nous décidâmes de rester pour aller voir les célèbres pétroglyphes de Wrangell : il s'agit de gravures de motifs simples sur les rochers de la plage, dont on ne connaît ni l'âge (entre 1000 et 8000 ans selon les spécialistes qui ne se mouillent pas beaucoup), ni l'origine (tribus préhistoriques ou indiennes), ni la signification, mais qui valent le coup d'être vues ! Sur le chemin du retour, nous pûmes contempler deux chevreuils placides qui broutaient des arbustes sur



Un beau pétroglyphe !

le bord de la route derrière une petite maison et que nous ne dérangeâmes visiblement pas. Nous en profitâmes également pour faire un petit avitaillement, dans des petits supermarchés bien achalandés, des achats dans un bazar superbement équipé (il y avait même des cirés Cotten !), un petit lavage et un petit coup de chauffage, la température extérieure aux belles heures de la journée n'excédant plus 14°C et l'eau ne dépassant plus 11°C!

Le 27 juin, nous repartions, toujours sans vent mais sous une pluie de plus en plus froide et de plus en plus dense, vers les Wrangell Narrows, un chenal naturel étroit qui nous permit de rallier Petersburg, en profitant d'un bon courant portant. Ce chenal très joli, où une grande partie du trafic Nord-Sud Alaska est concentré, était encombré d'une véritable armada de barques de pêche en train de taquiner le chinook. Dès notre arrivée dans ce port de pêche également très actif, nous fonçâmes dans le supermarché magasin général du coin nous acheter des sur-pantalons molletonnés de pêcheurs et des bottines fourrées de trappeur pour Chantal tellement nous avons eu froid ce jour là (la température de l'air n'avait pas dépassé les 12°C) ! Cette bourgade de Petersburg dont le port est trois fois plus grand que la ville, doit son nom à son fondateur norvégien, Peter, et on peut voir en ville des motifs norvégiens sur les trottoirs, des souvenirs et des drapeaux norvégiens dans les boutiques à défaut du style des maisons, ressemblant plutôt à des baraques de pêcheurs en décrépitude ! Mais, comme toujours, un accueil chaleureux qui rend le village sympathique !

Le lendemain, une grande étape devait nous faire embouquer le Frederick Sound dès la sortie de Petersburg et apercevoir nos premiers grands glaciers. Notre joie fut à son comble quand une heure après le départ, nous croisâmes notre premier iceberg (ou plutôt growler) petit mais joli avec ses nuances blanc bleuté ! Ensuite, ce fut un festival d'orques, de gros cétacés et de veaux de mer que nous passâmes des heures à essayer de photographier. Nous nous acharnâmes à essayer de saisir (en photo !) les queues de baleines lorsqu'elles sondaient mais c'était si rapide et lointain (nous ne tentâmes pas de nous rapprocher de ces impressionnantes bestioles) que sur les photos, il n'y avait généralement qu'une petite barre noire le plus souvent floue ! Après une étape sans vent et entrecoupée de seulement quelques averses, nous arrivâmes dans l'impressionnant mouillage de Snug Cove, où nous étions 4 bateaux ! Nous approchions du lieu hautement touristique et très fréquenté de Tracy Arm, célèbre par ses grands glaciers. Snug Cove est impressionnant par sa taille (et bien sûr, sa beauté !), car c'est une baie fermée mais très découpée, offrant un tas d'abris. Son seul problème c'est que c'est un endroit riche en "bugs" affamés (insectes voraces de tout poil allant du maringoin à la mouche pique bœuf) !

Après une nuit tranquille et un suivi attentif de la météo et de son évolution, nous attaquâmes le 29 juin, notre remontée du Stephen's passage vers l'entrée de Tracy Arm. Il nous fallait en effet un peu de beau temps (ou de pas trop mauvais) pour aller voir ces fameux glaciers de près ! Nous eûmes droit à un ballet d'orques et de baleines (en étant toujours aussi talentueux sur la prise de photos) et à la rencontre (de loin) de nombreux petits icebergs recrachés par Tracy et Endicott Arms ! En arrivant en début d'après-midi, après avoir admiré le superbe



Tracy Arm et son glacier Sud

Sumdum Glacier qui s'arrête avant la mer et qui doit, paraît-il, son nom au bruit que font les morceaux de glace en se détachant, nous allâmes ainsi jeter l'ancre dans la petite baie très fréquentée (mais moyennement abritée) à l'entrée du fjord. La logique aurait voulu que nous allions voir les glaciers au bout du fjord en arrivant (en raison du courant favorable), mais l'idée d'attaquer une remontée de 4 heures dans les glaces suivie d'une descente aussi longue nous rebuta,

d'autant plus que le temps était un peu maussade ! Le problème de la tombée de la nuit ne se posait pas vraiment, car à cette latitude il subsiste encore un clair-obscur depuis 11 heures du soir jusqu'à 3 heures du matin.

Finalement, de bonne heure le lendemain matin (vers 6 heures), nous eûmes la chance (ou la malchance !) de mettre en route sous un beau soleil pour aller voir de près ces deux gros glaciers au fond du fjord Tracy Arm, qui "pondent" régulièrement des icebergs qui vont fondre dans les eaux du passage (et plus loin !). C'est là qu'à mi-chemin, après avoir facilement évité quelques gros glaçons de la taille du bateau, avoir vu une grosse baleine souffler à 20 mètres de celui-ci et avoir été doublé par un gros paquebot de luxe qui suivait la même route que nous, nous eûmes une des plus belles peurs de notre vie ! Taranis, au moteur et à bonne allure, monta sur un glaçon de 2 à 3 mètres de diamètre qui dépassait de 10 à 15 cm de l'eau (mais il y en avait 8 à 9 fois plus en dessous) que nous n'avions pas vu, du fait de sa transparence et du soleil que nous avions de face ! Il s'en suivit deux chocs violents suivi d'un grand bruit de glace pilée et d'une retombée du bateau sur le glaçon toute aussi violente et bruyante. Nous en avons le souffle coupé ! Un diagnostic rapide nous montra que la dérive, dont la pastille avait sauté, avait bien protégé hélice et safran et une inspection rapide des fonds et des passe-coques nous rassura suffisamment pour continuer le voyage au bout des glaces ! Du coup, la montée du fjord fut faite à plus petite vitesse, ce qui nous permis d'admirer encore plus un paysage d'une beauté saisissante : des montagnes couvertes de neige de plus de 1500 m de haut en moyenne qui tombent à pic dans un fjord encaissé avec de belles cascades un peu partout. Bien sûr, le froid était au rendez-vous malgré le soleil (la température de l'eau n'excédait pas 6°C et celle de l'air 10°C) et l'habillement de l'équipage était de circonstance!

Quelques miles avant d'arriver au fond du bras de mer, la densité des glaces a augmenté sérieusement et il a fallu zigzaguer au milieu de celle-ci avec d'autant plus de circonspection que nous venions d'être échaudé et le passage était parfois difficile à trouver ! Enfin, en vue du glacier sud (le plus actif), derrière une petite île, nous avons trouvé un vrai gros iceberg d'une trentaine de mètres de long et d'une bonne dizaine de mètres de hauteur, d'un magnifique blanc bleuté entouré d'un pack de glaces que nous avons jugé trop serré pour aller plus loin. Le bord du glacier lui-même était à quelques petites centaines de mètres.

On est resté un moment, béats d'admiration, puis photos vite faites et demi-tour vers des eaux plus libres et un stress un peu moins fort ! Le retour fut d'ailleurs plus facile car nous suivîmes le sillage du paquebot qui nous avait pas mal dégagé la route. Pour le glacier nord, nous ne fîmes qu'un tout petit détour, jugeant en avoir assez vu !



Pas chauds les glaçons!

De retour au mouillage, mise de l'annexe à l'eau pour une inspection externe du bateau qui me montra trois petites bosses (en creux) sur la coque qui resteront un souvenir impérissable du passage de Taranis dans les glaces ! Après avoir longuement hésité, Chantal réussit à me convaincre que l'inspection sous l'eau relevait de l'inconscience (à mon âge fort avancé,

insista-t-elle !) avec une demi-combinaison de plongée et une eau à 6°C. Ce soir là il n'y eut pas de veillée tardive, épuisés par cette journée riche en émotion et spectacle !

Le 1^{er} Juillet, nous ressortions de Tracy Arm (toujours de bonne heure pour éviter les brises thermiques trop fortes), et toujours en compagnie d'icebergs dérivant mollement dans le Stephen's Passage, pour mettre le cap 25 miles plus loin vers un très beau site, Taku Harbour, équipé d'un ponton public relié à la terre. Nous vîmes en chemin, presque comme d'habitude (!), une énorme baleine sonder tout près du bateau en produisant un énorme "barissement", mais aussi toujours trop vite pour avoir une photo potable. Comme c'était le début du grand week-end de l'Independence Day (fête nationale américaine très prisée ici, surtout avec un week-end de 4 jours, l'Alaska étant normalement toutefois peu concerné puisqu'il a été acheté aux Russes et rattaché aux USA en 1959 seulement !), il y avait beaucoup de plaisanciers de Juneau (à une quinzaine de miles de là) venus savourer une journée à la campagne...c'est-à-dire 5 bateaux locaux ! des gens charmants, comme d'habitude en admiration devant notre beau bateau français en aluminium, (même si la France n'évoquait pour eux que la coupe du monde de football ou à la rigueur Bénéteau !). Après une courte balade à terre (il n'y avait que les ruines d'une conserverie abandonnée en 1923, d'ailleurs plus du tout accessibles, la nature ayant rapidement repris ses droits) au milieu d'une végétation luxuriante et d'un calme impressionnant, seulement troublé par les cris d'animaux, le temps s'étant mis au beau, nous décidâmes de nous accorder une journée de repos.

C'est ainsi que malgré les gémissements de l'équipière, la température de l'eau ayant grimpé jusqu'à 10,5°C, je décidais de finir l'expertise de la coque et de ses appendices sous une eau quand même fraîche ! Et là quelle bonne surprise, à peine quelques traces de frottements sur la coque intacte... Quel soulagement et quel formidable bateau ce Taranis ! Ce soir là, nous vîmes arriver "Muk Tuk", une goélette autrichienne en acier de 16 mètres, que nous rencontrions de loin depuis Petersburg, et nous passâmes ensemble une bonne soirée avec ce jeune couple un peu bohème et ses deux petits enfants qui eux aussi devaient redescendre en fin de saison au Mexique.



L'église orthodoxe de Juneau

Enfin le 3 Juillet, nous atteignons, toujours par le Stephen's Passage notre point presque le plus nord en arrivant à Auke Bay, à 10 miles au nord de Juneau, capitale de l'Alaska avec ses 29 000 habitants (l'Alaska lui-même est un peu plus grand que la France et a 600 000 habitants environ), après une courte étape sans histoire (mais tout de même avec saumons sauteurs et baleines !). Les ports de plaisance de Juneau proprement dit nous étaient interdits en raison d'un pont trop bas situé juste avant les marinas !

La canicule étant arrivée (grand soleil avec une température de presque 21°C – les magasins avaient mis en route leurs ventilateurs pour donner un peu de fraîcheur !), nous profitâmes du 4 Juillet (fête nationale) pour laver le bateau, faire nos premières retouches de peinture, se promener, et buller ...

Mais dès le 5 juillet, nous prenions le bus pour visiter la capitale, qui à part une petite église

orthodoxe très ancienne (1883 – le monument le plus vieux de l'Alaska !), nous laissa sur notre faim. Cette petite capitale administrative sans beaucoup de charme et sans beaux bâtiments nous permit juste de faire des emplettes de cadeaux et un bon avitaillement, la redescente que nous allions attaquer devant se faire par des voies plus sauvages qu'à l'aller !

La descente d'Alaska par des voies plus sauvages ...

Le 6 Juillet, nous nous remettons donc en route depuis Auke Bay par le Saginaw Channel pour atteindre notre point le plus nord du voyage (58° 25' N) et ensuite redescendre par le Lynn Canal pour amorcer la route du retour.



Nous avons finalement abandonné l'idée de notre petit détour par Glacier Bay (à un jet de pierre de notre route) pour deux raisons : notre autorisation de visite du 10 au 12 juillet nous aurait conduit à trop accélérer la redescente pour être à temps à Prince Rupert pour y cueillir les enfants, et surtout, nous avons fait le plein de sensations de navigation dans les glaces et ne tenions pas à tenter le diable une nouvelle fois !

Après une navigation un peu agitée dans ce Lynn Canal connu pour son effet venturi, avec un bon force 5 de sud dans le nez, navigation cependant égayée par un festival de baleines souffleuses, nous atterrîmes à Swanson Harbour (à la pointe Couverden), un havre sauvage juste équipé de deux pontons publics non reliés à la terre, qui évitent de jeter l'ancre lorsque les fonds sont importants ou de mauvaise tenue. Il y

avait là trois bateaux tapis dans le vent froid qui les secouait sur ces pontons, n'incitant pas à trop mettre le nez dehors. Juste après nous être amarrés et réfugiés à l'intérieur du bateau, nous fûmes l'objet d'une attaque en règle d'une colonie d'une douzaine de taons musclés qui tournaient et viraient derrière la porte du cockpit transparente, nous regardant jouer au scrabble en sirotant notre petit apéro du soir, avec un sentiment de frustration évident de ne pouvoir goûter à de la chair fraîche si appétissante, à portée de mandibules ! Mais nous eûmes quand même, dans la soirée, du spectacle, dans un endroit aussi désert et loin de tout : un hydravion vint amerrir à quelques dizaines de mètres de nous pour accoster au ponton et déposer un passager sur un des bateaux amarrés, avant de redécoller dix minutes plus tard.

Pas mécontents de quitter ce havre sauvage mais un peu trop grand pour être "cosy", nous fîmes, le lendemain, cap au sud pour embouquer le Chatham Strait que nous allions descendre jusqu'au bout en longeant les îles de Chichagof puis de Baranof (des noms qui rappellent l'origine russe de l'Alaska !). Avec un temps froid et brumeux et seulement quelques baleines nonchalantes à se mettre sous l'œil, nous décidâmes de rentrer dans le Tenakee Inlet où un village de 100 habitants, signalé par notre guide, était équipé d'un petit port de pêche. J'étais

un peu dubitatif car ni le village, ni son port ne figurait sur notre carte, mais comme le guide donnait ses coordonnées (latitude et longitude) une relative confiance nous habitait. Jusqu'à ce que, arrivé au point correspondant à ces coordonnées, nous ne voyions que des sapins et des cailloux particulièrement inhospitaliers avec à l'horizon un inlet qui s'enfonçait encore de 25 bons miles dans les terres (nous en avons déjà fait 8) sans l'ombre d'un mouillage possible avec des fonds qui tutoyaient allègrement la centaine de mètres. Heureusement, le ferry qui nous avait doublé quelques minutes avant, en train d'effectuer une belle manœuvre derrière une petite île à 1 mile devant nous, nous fit soupçonner l'existence d'un petit repaire derrière cette île ! C'est ainsi, soulagés, que quelques minutes plus tard nous découvrîmes le port de pêche de Tenakee Springs (au mauvais endroit mais existant tout de même) où nous nous amarrâmes le long de la jetée flottante en compagnie d'un autre voilier de passage. Après avoir jeté un coup d'œil sommaire aux jumelles sur le petit village de pêcheurs, frustré (pour ne pas dire carrément momoche) mais néanmoins sympathique (de par son existence), nous ne jugeâmes pas indispensable de le gratifier d'une visite (surtout en annexe...).

Au petit matin suivant, c'est dans une bruine glaciale (a "heavy drizzle", comme disent nos collègues anglophones) que nous quittons Tenakee Springs avec la mauvaise surprise de trouver le bateau couvert de fumerons, cadeau des injecteurs mal réglés des groupes électrogènes des bateaux de pêche qui avaient tourné toute la nuit en nous faisant un barouf pas possible ! Nous avons même hissé la grand-voile, la météo nous promettant un vent de nord de 20 nœuds ! Hélas, c'est tout au plus 10 nœuds évanescents que nous trouvâmes à la sortie de l'inlet, mais, pour nous consoler, une énorme baleine nous fit une belle sortie de sa tête suivie d'une aussi belle sortie de queue ! Le temps d'aller chercher l'appareil photo, il ne restait plus qu'un joli rond dans l'eau ! Mais comme le recommande les guides, nous avons fait la photo morale dans notre tête ! Le crachin ayant fait place à une pluie franche et massive (qui eut la bonne idée de nettoyer les fumerons), nous arrivâmes ainsi trempés et transis, un peu plus bas dans le Chatham Strait, dans un mouillage solitaire d'une rare beauté, Cosmos Cove : un petit cirque calme comme un lac, derrière une barrière de cailloux, environné de montagnes toujours enneigées avec une jolie plage et des saumons qui nous faisaient la fête en sautant hors de l'eau, ayant probablement devinés que nous ne leur ferions pas grand mal ! Avec un rayon de soleil, c'eût été le paradis sur terre !

Le lendemain matin, dimanche 9 juillet, nous découvrîmes avec surprise, ancrés autour de nous, une dizaine de gros bateaux de pêche qui se réveillaient doucement et s'apprêtaient à partir. Nous eûmes même du mal à sortir de notre petit trou, l'un d'entre eux ayant presque complètement barré la sortie avec son filet. Ceci nous permis d'avoir une démonstration de cette technique de pêche au saumon à la senne, c'est à dire avec un long filet accroché au bateau et emmené depuis celui-ci par une barque



Cosmos Cove au petit matin

fortement motorisée. Le filet est ensuite progressivement ramené vers le bateau par la barque en décrivant un grand cercle. Celui-ci est alors remonté depuis le bateau de façon à refermer ce cercle et à ramener une poche (le filet étant alors resserré vers le bas), normalement pleine de saumons. Après nous être faufiletés entre la berge et le pêcheur, nous découvrîmes alors dehors, que des dizaines de bateaux étaient en train d'effectuer la même opération, à quelques

encablures les uns des autres. Une navigation slalom heureusement par beau temps nous permit d'éviter tous ces pièges, et nous étions devenus spécialistes pour repérer la barque qui marquait l'extrémité du filet et savoir si elle était en train de tirer celui-ci ou de finir son cerclage ! Nous arrivâmes ainsi, après une brève navigation, à Baranof (hameau qui a pris le nom de l'île) ou Warm Springs (en raison de ses sources chaudes), communauté de 5 à 6 maisons (dont 1 ou 2 habitées à l'année), équipée d'un grand ponton public relié à la terre. Celui-ci était déjà presque rempli de plaisanciers sur de grosses vedettes à moteur, mais il nous restait heureusement un petit trou en dedans du ponton qui fit merveilleusement notre affaire. Une énorme cascade fermait le site, lui aussi, bien sûr, d'une surprenante beauté.

Ayant décidé de nous accorder un jour de repos, nous mîmes celui-ci à profit pour visiter les deux cabines de bain publiques (d'usage libre) équipées de baignoires en zinc alimentées en eau (très) chaude sulfureuse venant des sources et se vidant en dessous directement dans la mer. Quelle merveille que ces cabines équipées de coquets petits rideaux sans fenêtre avec une superbe vue sur les montagnes (toujours enneigées) d'en face ! Un sentier de promenade, un peu boueux toutefois, bordé de framboisiers sauvages, s'enfonçait dans la forêt pour arriver sur les bords du lac qui alimentait la cascade. Il menait également aux sources chaudes qui se

La "piscine" chaude et le torrent glacé



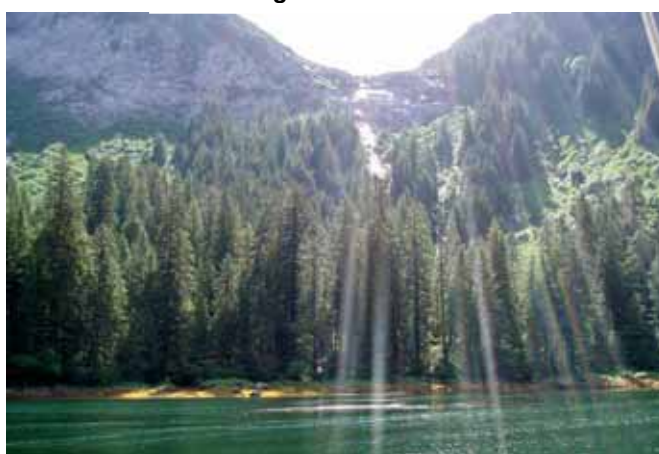
déversaient dans deux petites piscines naturelles situées juste au-dessus de cette chute d'eau. Nous avons encore touché un coin de paradis, d'autant plus que le soleil s'était mis de la partie ! A la fin de la promenade, arrêt à l'épicerie équipée de quelques conserves, boissons et juste le nécessaire de survie du marin affamé, où nous fûmes accueillis à bras ouverts par une jeune femme toute excitée de voir des vrais français, ceux qui venaient juste de perdre la coupe du monde

de "soccer" contre l'Italie (mais qui nous permettait d'être connus au fin fond de l'Alaska) ! Et bien sûr en revenant, bavardages sur les pontons avec de charmants américains, qui, au moment de partir, nous donnèrent d'énormes morceaux de flétan qu'ils venaient juste de congeler après avoir pêché une bête de 56 livres. Ils ne se posèrent même pas la question de savoir si nous avions un congélateur tellement pour eux c'était un équipement de base (il faut mentionner qu'il s'agissait d'heureux propriétaires californiens de vedettes de 60 pieds !). Nous fîmes d'ailleurs comme si nous en avions un,... et nous nous régâlâmes pendant plusieurs jours de ces délicieux filets bien épais ! Mais le soir ce fut le rush sur le ponton des bateaux de pêche qui avaient fini leur journée (et ne repartiraient plus que le jeudi ou le vendredi suivant, en raison des restrictions imposées) et qui se mirent 4 à couple les uns des autres, nous laissant seuls dans notre petit trou avec un autre "petit" plaisancier originaire de Palmer (à côté d'Anchorage) pour qui Warm Springs était le point le plus sud de sa croisière estivale et pour qui l'endroit était réellement comparable à la Côte d'Azur (de l'Alaska !). Le plus surprenant pour nous était de voir la passion de pratiquement tous les américains (en bateau) pour la pêche. Même les pêcheurs professionnels, à peine amarrés, prenaient leur canne pour aller taquiner la truite au pied de la chute d'eau ! Tout ce petit monde était charmant, et les pêcheurs étaient pour la plupart plutôt jeunes, parfois avec femmes et enfants sur le bateau... jusqu'au soir où les pétards firent leur apparition et où les bavardages et rigolades jusqu'à une heure avancée de la nuit, sur fond sonore des groupes électrogènes qui

tournaient pour maintenir le poisson au frais, nous firent trouver la compagnie un peu moins sympa !

C'est donc sans trop de regrets que nous repartions le mardi suivant toujours vers le sud dans le Chatham Strait, par beau temps, mais dans le brouillard. Brouillard qui ne tarda d'ailleurs pas à se dissiper pour nous faire profiter d'un beau coup d'œil sur ces hautes montagnes rocheuses escarpées. Après avoir vu encore des dizaines de baleines et d'orques proches de nous, mais qui s'éloignaient systématiquement lorsqu'elles entendaient le bateau, nous arrivâmes en fin de matinée à Gut Bay, un très grand plan d'eau (de plus de 4 miles de long) fermé par un étroit goulet. Ce plan d'eau est relativement sombre en raison des montagnes abruptes qui l'entourent et le coupent du monde, les ondes radio ne l'atteignant pas. A l'intérieur de ce vaste site, il y a une toute petite anse, nommée Mickie's Cove en l'honneur de Michèle Demai (notre ex-speakerine TV) qui hiverna là avec son bateau en acier "Nuage", pendant l'hiver 1995, en le laissant prendre dans les glaces (elle voulait vivre un grand moment de communion avec la nature sauvage, et quelque peu hostile, avec son compagnon...et elle y réussit). L'endroit étant recommandé par le guide, et bien qu'un peu chiffonnés par le fait que la carte était manifestement fautive (ça faisait une demi-heure que nous naviguions sur la terre ferme), nous y allâmes de bon cœur après quelques rapides calculs

La sauvage Mickie's Cove !



qui montraient qu'on avait juste assez d'eau en début de marée montante pour passer par un petit goulet large comme deux fois le bateau ! Malheureusement, nous oubliâmes que sur les cartes américaines, le zéro des cartes ne correspond pas à la plus basse mer de vives eaux mais à la basse mer moyenne, ce qui fit que dérive et safran tutoyèrent un peu rudement un fond rocheux, en y laissant une pastille de rupture du système de remontée hydraulique de nos appendices. Merci au dériveur qui permet de pardonner les erreurs des marins maladroits ! Mais il nous fallut encore passer une heure à réemmancher la chape à rotule du pilote qui avait trouvé le moyen de s'envoyer en l'air sous le choc. Enfin, après avoir arrangé tout ça et bien sûr admiré l'endroit magnifique et sauvage, au sein duquel se déchaînait un concert endiablé d'oiseaux, un nouveau calcul nous ayant montré que pour ressortir le lendemain de ce petit trou, il faudrait attendre le début d'après-midi, nous décidâmes de ressortir tout de suite après le déjeuner (en serrant les berges en même temps que les fesses !) pour aller jeter l'ancre au fond de Gut Bay dans un autre endroit recommandé ! Il s'agissait de l'amorce d'une mini rivière qui devenait rapidement peu profonde, où les fonds passaient sur quelques dizaines de mètres de 40 mètres à 10 mètres avec une largeur d'à peine 50 mètres. Encore un mouillage un peu pourri qui fit cependant notre affaire pour la nuit. Mais, seuls dans cette grande baie grisâtre dès 4 heures de l'après-midi, c'était un poil lugubre !

Le 12 juillet, dès potron-jacquet, c'est sous une pluie fine mais drue que nous dérapions l'ancre pour reprendre notre irrésistible descente vers le sud ! Nous fûmes comme à l'habitude salués par bon nombre de cétacés, mais nous eûmes la désagréable surprise de rencontrer à nouveau beaucoup de troncs d'arbres flottants, de taille respectable, difficiles à voir car bas sur l'eau. Pour distinguer de loin un tronc d'arbre d'un paquet de kelp à la dérive (grandes

algues tubulaires) le plus simple était d'observer si les oiseaux dessus étaient debout ou assis ! Après une navigation sans histoire (toujours au moteur, malgré une météo qui nous promettait des vents de nord 3 à 4), c'est sous un rayon de soleil que nous atteignîmes Port Armstrong, notre point le plus sud sur l'île de Baranof. Encore un très joli site tout près d'une grande ferme ostréicole et où nous jetâmes l'ancre dans une petite anse très abritée et sauvage.

Le lendemain, nous attaquions le passage pas trop sympathique du Cap Decision qui nous permettrait de passer du Chatham Strait dans le Sumner Strait ; Sumner Strait que nous remonterions sur une quarantaine de miles pour nous retrouver dans le Clarence Strait qui nous ramènerait jusqu'à Ketchikan. Partis sous voiles avec un bon petit vent de nord, c'est au moteur que finalement nous franchîmes ce cap avec une légère brise évanescence d'est... Et, après avoir eu notre festival quotidien de baleines (et de troncs d'arbre à la dérive), les cris d'enthousiasme de Chantal me firent brutalement sortir dans le cockpit juste après ce fameux cap...pour rater la vision d'une grosse baleine presque complètement sortie de l'eau et retombée sur le dos dans un grand éclaboussement d'écume (je n'en vis d'ailleurs que l'écume...). Le courant favorable nous poussant dans le Sumner Strait (il avait tourné en même temps que nous au Cap Decision), nous décidâmes d'allonger l'étape pour arriver à Port Protection (ainsi nommé par le Capitaine Vancouver lors de son exploration de l'Alaska), lieu où nous savions trouver un ponton public proche de quelque civilisation. C'est comme souvent sous une pluie battante que nous nous amarrâmes ainsi à un ponton flottant, non relié à la terre, un peu délabré et encombré de vieilles épaves amarrées à celui-ci et flottant par la grâce de Dieu. Ayant décidé de ne pas débarquer le soir mais d'y rester la journée du 14 juillet, un rapide coup d'œil aux jumelles de la grosse bâtisse de bois au dessus du ponton des pêcheurs, des quais encombrés de carcasses de moteurs et d'objets indéfinissables et de quelques maisons rustiques posées autour de la petite anse nous laissait craindre le pire quant au niveau de civilisation atteint par l'endroit ! Le seul point encourageant était le téléphone public installé sur le mur du bâtiment et qui sonnait de temps en temps !

L'arrivée du courrier à Port Protection



Oh surprise ! Le lendemain matin après un court voyage en annexe sur un plan d'eau lisse comme un lac de montagne, nous découvrîmes les ressources insoupçonnées de Port Protection, c'est-à-dire, outre le téléphone public, une laverie équipée de laveuses et sècheuses fort honorables, un magasin général bien achalandé en surgelés et fruits et légumes frais, un liquor store de bonne tenue, du gasoil sur le ponton et même la possibilité d'y laisser nos poubelles (que nous trimbalions depuis déjà une bonne semaine !). Nous

bavardâmes beaucoup avec les autochtones, intéressés par le mode de vie de ces 35 personnes, équipées d'une école avec deux classes pour quinze enfants, et organisées pour vivre en communauté avec un conseil des habitants (le relevé des décisions prises au cours des réunions était au tableau public d'affichage). Les ordures sont triées, puis incinérées quotidiennement dans un gros bidon avec des morceaux de bois directement tronçonnés dans la forêt omniprésente (ou compactées pour les canettes d'aluminium). Un système de libre service du gasoil et de relevés individuels basé sur la confiance (qui valait aussi pour nous !) est instauré, ainsi qu'un système de "corvées" pour la maintenance et l'exploitation des

installations (groupe électrogène, pontons, ...). Les maisons sont uniquement reliées par voie d'eau et chacune équipée d'un ponton car situées sur le pourtour de la baie, le sol étant trop pentu pour facilement construire des chemins. Un bateau "médecin" et un bateau "dentiste" passent régulièrement au sein de ces communautés de pêcheurs dispersées un peu partout le long de ces îles, et l'hydravion qui vient 4 fois par semaine en été (nous le vîmes même amerrir deux fois pour apporter des pêcheurs amateurs en virée) et 2 fois en hiver leur permet de rester en contact avec l'extérieur. Enfin, en cas d'urgence ce n'est pas le SAMU que l'on appelle, mais les Coast Guards qui assure par tous temps l'évacuation en hélicoptère des malades ou blessés vers les grandes villes voisines (Sitka ou Ketchikan, voire Anchorage). Et tout ceci était raconté avec naturel et joie de vivre par des gens qui sont là depuis plus de 25 ans et qui n'envisageraient sûrement pas d'aller vivre ailleurs !

Nous eûmes également la surprise de nous voir abordés par quatre grands jeunes américains de Chicago venus se ravitailler dans le liquor store avant d'aller faire une partie de pêche organisée au halibut en nous demandant si c'était nous les heureux propriétaires de ce bel Ovni amarré au ponton public ! Ils nous avaient vu arriver la veille depuis leur barque de pêche au large, connaissaient parfaitement l'Ovni et en bavaient d'envie !

C'est le 15 juillet que nous empruntâmes vers l'est le Sumner Strait pour attaquer ensuite la descente du Clarence Strait au milieu d'un joli fouillis d'îles et d'îlots et arriver au mouillage champêtre d'Exchange Cove. Grosse surprise en arrivant au milieu de l'inlet, il y avait une voiture sur la berge ! En regardant de plus près la carte, nous vîmes en effet qu'il y avait quelques petits bouts de route sur Prince of Wales Island où nous étions, celle-ci étant relativement plate (ce qui est rare en Alaska). Le site était joli, paisible et avec une petite odeur de bouse qui nous laissa à penser qu'un élevage de vaches ou de lamas pouvait bien se trouver dans le coin...mais c'est peut-être le paysage qui influait sur nos sens !

Le lendemain, nous faisons une courte étape pour profiter du fort courant du Kashevarof Passage qui devait nous mener à Coffman Cove. Un micro port avec ponton et de très nombreuses barques de pêche en alu amarrées en épi sur le pourtour ne laissant que la place pour deux bateaux de croisière sur le bout du ponton ! Comme c'était dimanche, les pêcheurs étaient tous de sortie pour aller taquiner le flétan et le saumon. Amarrés juste derrière les deux tables à préparer le poisson, nous vîmes se succéder une armée de découpeurs tout l'après midi, jusqu'à 8 heures le soir. Par moment, il y avait même une file d'attente ! Chaque pêcheur arrivait avec sa plus belle prise, l'accrochait au peson et se faisait photographier à côté d'elle par la petite famille. Nous vîmes des flétans de plus de 40 livres poser là pour la postérité. Quant au village qui était donné par le guide comme possédant plusieurs rues, il fut rapidement exploré, car en dehors de la rue du port qui faisait bien 100 mètres et une rue perpendiculaire d'une cinquantaine de mètres, il n'y avait que quelques masures éparpillées çà et là ! Il y avait néanmoins le liquor store et même une baraque tenant lieu de post office avec un petit resto friture qui pouvait accueillir une vingtaine de clients. Mais en dehors du port, guère d'animation dans le village ! Comme à l'habitude, le principal évènement fut l'arrivée à 20 mètres du bateau de



Quel "Halibut" !

l'hydravion de service qui venait apporter un touriste en mal de pêche ! L'engin amerrit sur quelques dizaines de mètres, la jeune pilote sauta sur un flotteur pour l'amarrer par un petit bout au ponton, fit descendre le passager en lui jetant son sac à dos, détacha le bout et redémarra dans la minute qui suivit en prenant son élan également sur quelques dizaines de mètres. Pas le temps de cafouiller pour sortir l'appareil photo !

Le lendemain matin, nous réalisâmes que le dimanche avait été un jour creux, même pour la pêche en barque ! En effet, dès 5 heures ½ du matin, les taquineurs de flétan arrivaient avec leurs caisses frigo et leurs nombreuses cannes (parfois plus d'une dizaine par bateau), la camionnette ravitailleuse en essence était sur le ponton, les bateaux de parties de pêche organisée étaient prêts au départ et tout ce petit monde pépiait joyeusement à l'idée de la prise monstrueuse qu'il ne manquerait pas de faire ! Quant à nous, nous partîmes avec du soleil et un vent annoncé de 20 nœuds qui n'en dépassa pas 12 mais qui était portant ! Une étape de rêve qui nous mena un peu plus bas dans le Clarence Strait à Meyers Chuck, communauté semblable à Port Protection, équipée d'un ponton public, mais relié la terre. En dehors de quelques framboises sauvages et une galerie d'art à 3 sous, fermée, peu de choses à voir dans ce village manifestement en perte de vitesse (l'école avait été fermée, le seuil fatidique des 10 enfants ayant été atteint) avec des maisons et hangars en ruine et des objets usagés à l'abandon un peu partout. C'est d'ailleurs un problème commun à toutes ces communautés qui traitent bien leurs ordures ménagères mais ne peuvent que laisser pourrir leurs vieux objets tels que les machines à laver, frigos, moteurs..., n'ayant pas de bateau d'évacuation des "monstres" qui passent régulièrement ! Mais comme nous étions en pleine saison et proches du haut lieu touristique qu'est Ketchikan, il y avait un monde fou en matière de touristes, le ponton était plein et trois bateaux étaient ancrés dans la toute petite baie de Meyers Chuck.

Le lendemain, départ sous le soleil et sans vent de bonne heure vers Ketchikan que nous atteignions sans encombre en fin de matinée. Nous y fûmes accueillis en vieilles connaissances et à bras ouverts par notre maître de port et son bras droit, Donna, qui se mit en quatre pour nous obtenir rendez-vous chez le médecin, pièces de rechange moteur, appel du taxi,... et nous fit finalement le même prix d'ami après cinq nuits de ponton qu'à l'aller pour deux jours ! L'escale technico-commerciale de quatre jours nous permit de faire une grande

Les vieux quartiers de Ketchikan



révision du bateau (et surtout de son moteur), un grand nettoyage, mais aussi le tri des nombreuses photos prises depuis le début du voyage (déjà plus de 350 malgré une élimination massive) et enfin un avitaillement sérieux, les réserves étant au plus bas ! Un des moments les plus délicats fut aussi celui du choix de notre totem protecteur pour la suite du voyage parmi les innombrables boutiques à gogos de Ketchikan : nous optâmes finalement pour la grenouille supportant l'aigle

et le corbeau qui guidaient le flétan vers la mer nourricière (le tout sur une hauteur raisonnable ne dépassant pas 20 cm !)

Il y eut aussi bien sûr quelques blaquotages de ponton, les gens s'arrêtant invariablement au pied de la passerelle où nous étions amarrés pour admirer ce drôle de joli bateau en aluminium, nous demandant invariablement d'où nous venions avec ce pavillon bizarre ! Nous

vîmes même un tour-du-mondiste américain récidiviste venir prendre rendez-vous avec nous pour se retrouver aux Marquises l'an prochain y déguster de la baguette française dont il gardait un souvenir impérissable !

Enfin, c'est le dimanche 23 juillet sous un crachin dense que nous remettons en route vers Morse Cove sur Duke Island, dernière étape de notre périple en Alaska. Le vent de Nord-Ouest de 20 nœuds prévu se révéla être un vent de sud de 10 nœuds (mais on commençait à en prendre l'habitude) et le courant portant se révéla être contre nous pendant toute la durée du voyage ! Mais, nous fûmes récompensés par la splendeur du site, une anse complètement fermée, avec un chenal d'entrée de 25 mètres de large (affublé d'un gros rocher au milieu) où nous étions bien sûr les seuls ancrés. La météo désastreuse promise pour le lendemain fut au rendez-vous et nous supportâmes stoïquement la pluie dans ce havre de paix et de beauté. Nous pûmes contempler à notre aise juste à l'arrière du bateau, au fur et à mesure de la baisse de la marée, l'apparition d'espèces d'ossements faisant penser à la cage thoracique d'un squelette de mammoth ! Et, le coefficient de marée augmentant, nous découvrîmes le lendemain que la dite cage thoracique n'était en fait que les branches fossilisées d'un énorme tronc d'arbre...

Un totem, spécialité de Ketchikan



Le 25 juillet nous remettons en route pour passer les "lignes" canadiennes avant d'arriver à un autre joli mouillage Brundige Inlet sur l'île Dundas, qui ressemblait étrangement à celui de la veille, mais avec, en prime, des colonies de taons et de maringouins voraces et agressifs, bien que le temps ne se soit pas tout à fait remis au beau (la pluie avait laissé la place à un "slight drizzle" ...).

Ne voulant pas prendre le risque de rester coincés avant l'arrivée des enfants, nous repartîmes le lendemain malgré un vent de sud de 15 à 20 nœuds et une brume occasionnée par le crachin persistant, pour la dernière étape d'une trentaine de miles qui devait nous ramener à Prince Rupert. Après avoir un peu hésité, compte tenu de la mauvaise visibilité, à prendre le Venn Passage, nous le fîmes quand même, ce raccourci un peu tortueux nous permettant d'arriver directement dans la petite anse de Fallen Human Cove juste en face de Prince Rupert. Nous avions en effet décidé de passer là deux bonnes journées sur ancre afin d'éviter l'inconfort et le coût du Yacht Club (tous deux significatifs !). De plus, cette jolie petite anse abrite un pétroglyphe particulièrement remarquable qui représente un homme (ou une femme) couché sur le ventre, dont nous avons vu la reproduction au musée de Prince Rupert à l'aller.

Mais, malgré des recherches laborieuses en dinghy, puis dans une vase grasse et malodorante, dont les pantalons et les chaussures gardèrent un souvenir impérissable, nous ne pûmes trouver le pétroglyphe en question, en dépit de l'aide d'un gentil toutou qui nous accompagna dans toutes nos infructueuses pérégrinations.

Enfin, le 29 juillet au matin, nous dérapions pour la marina de Prince Rupert vers de nouvelles aventures.

De retour en Colombie Britannique avec les enfants prodiges ...

Taranis retrouva donc le "Prince Rupert Rowing and Yacht Club" dans une place un peu moins pourrie qu'à l'aller, et ma première tâche fut d'aller téléphoner aux douanes pour les avertir de notre arrivée. Etant tombé sur un homme charmant qui me posa tout un tas de questions sur notre voyage des jours précédents, je crus naïvement satisfaire une sympathique curiosité en lui narrant par le menu nos récentes escales, avant qu'il ne m'annonce qu'il m'envoyait les douaniers locaux sur le bateau dans la demi-heure qui suivait. Un plaisancier américain, qui traînait là, me raconta alors qu'il avait subi la veille, à son arrivée, une fouille en règle de son bateau par des douaniers fort désagréables et particulièrement pointilleux et qu'il ne me souhaitait pas pareil accueil ! Nullement ébranlés par ce témoignage, nous accueillîmes quelques minutes plus tard à bord, avec un large sourire, une douanière et un douanier... dont la mine de 100 pieds de long figea les dits sourires sur nos faces abasourdis. A peine assis, ceux-ci commencèrent à commenter notre programme des jours précédents et à poser force questions sur celui-ci en ayant l'air faussement ennuyés d'avoir à nous infliger une lourde amende du fait de la violation patente de la loi canadienne, qui impose de joindre dès le franchissement de la frontière maritime la douane ou les Coast Guards ! En embrouillant un peu l'affaire je leur expliquais qu'en fait nous étions juste arrivés la veille au soir au mouillage en face de Prince Rupert (un tout petit mensonge), et que nous n'avions pas voulu les déranger

à une heure tardive – 18 heures, ce qui les excita un peu plus. Chantal ajouta que de toutes façons nous ne voulions pas avoir à régler une nuit supplémentaire de marina dispendieuse, juste pour eux, ce qui leur parut plein de bon sens et les ébranla un peu ! J'ajoutais que l'avant-veille nous n'avions mouillé sur l'île Dundas que parce que nous ne pouvions rallier en une étape Prince Rupert (ce qui était presque vrai), que, de toutes façons, nous n'avions pas mis le pied sur le sol canadien (notre promenade dans la



vase de Human Fallen Cove ne pouvait vraiment pas s'apparenter à un débarquement de contrebande !), que nous ignorions de bonne foi une législation aussi rigoureuse,... et que, finalement, nous pouvions très bien pu leur dire, pour les satisfaire (et nous éviter des ennuis), que nous arrivions directement de Ketchikan après une navigation de nuit harassante. Cette argumentation du les convaincre (ou du moins ils firent comme si...) et nous en fûmes quitte pour une leçon de morale sur le respect des autorités canadiennes et un avertissement oral,

sous réserve d'une promesse de notre part de ne jamais recommencer une si vilaine action (il est certain que la prochaine fois, je ne me laisserais plus aller à d'insipides bavardages téléphoniques avec un douanier canadien sympa !). Cette longue algarade nous permit cependant d'échapper à la fouille du bateau, l'administration canadienne estimant sans doute qu'elle en avait déjà suffisamment fait pour nous accueillir.

Après un avitaillement toujours laborieux, un arrêt laverie nous permit de récupérer un linge aussi sale après lavage qu'avant, mais accompagné du gentil sourire de la vieille dame en charge de l'affaire qui avait juste oublié de mettre de la lessive dans la machine. Nous fîmes aussi la connaissance d'un couple d'américains sensiblement de notre âge et fort sympathiques, Denise et John. Ils venaient de Bellingham (juste en dessous de Vancouver) et avaient l'intention d'aller faire un tour à Ketchikan avant de revenir au bercail. Ils étaient surtout très francophiles et Denise francophone (elle apprenait le français pour son plaisir depuis 2 ans et le parlait très bien). Avec leur voilier "Minstrel of Seattle" (le ménestrel de Seattle) de 30 ans d'âge, ils avaient déjà été faire un tour en Polynésie et nous pûmes avoir de longues discussions sympathiques autour d'un verre (et même de plusieurs) à bord du Taranis, puis autour du petit déjeuner le matin du 31 juillet à bord de leur bateau. C'est en effet vers 11 heures que nous allions ce jour mémorable récupérer notre petite progéniture à l'hôtel Highliner, terminal des voyageurs en provenance de l'aéroport de Prince Rupert, situé sur une petite île proche.

Quelle joie de retrouver le fiston Fred, sa compagne Vanessa et notre petit-fils Louis (Loulou pour les intimes) après un aussi long voyage ! Un peu fatigués, un peu transis et bien mouillés par une pluie pas tout à fait glaciale mais bien fraîche, toute la petite troupe réussit quand même à visiter Prince Rupert l'après-midi en long en large et en travers (ce qui n'était toutefois pas en soi un exploit compte tenu de la taille du patelin !) et à commencer la moisson des petits cadeaux souvenirs (nous leur avons bien expliqué qu'ils ne toucheraient pas de "vraie civilisation" avant une bonne dizaine de jours). Une installation rapide fut suivie d'un bref briefing. Celui-ci permit de se rendre compte, à partir des simulations de route préparées sur Max Sea, que compte tenu de la durée prévue de la croisière, il était plus raisonnable de rester dans l'Inside Passage plutôt que d'aller muser du côté des îles Charlotte.

Ainsi, le lendemain matin, de bonne heure et toujours sous une pluie rafraîchissante (et sous un bimini salvateur), nous mettions le cap vers le sud en empruntant le Malacca Passage, puis l'Ogden Channel avant d'arriver à notre premier mouillage cosy et solitaire, en famille, au début du Petrel Channel, Captain Cove. Un rayon de soleil nous permis de goûter d'un paysage magnifique avec phoques, orques, petites îles rocheuses couvertes de sapin avec un arrière plan montagneux...

Le jour suivant, orques ou baleineaux étaient au rendez-vous pour descendre le Petrel Channel puis le Principe Channel avant d'embouquer le Nepean Sound qui nous menait au Tuartz Inlet où nous devons passer la nuit. Encore un site sauvage de rêve enclavé dans des îlots boisés, où Fred, en arrivant aperçut un loup sur la rive à 50 mètres du bateau. Les essais de pêche depuis le tableau arrière avec toutes les combinaisons possibles de plombs, de

Le Tuartz Inlet au petit matin



leures et d'hameçons s'avèrent toutefois particulièrement décevants, d'autant plus qu'ils avaient lieu sous l'œil narquois d'une colonie de phoques ! La soirée fut par ailleurs bien occupée à trouver (et enlever) un bouchon dans la tuyauterie d'eau chaude qui empêchait celle-ci de débiter (probablement un morceau de silicone qui s'était détaché d'un raccord), privant Vanessa d'une douche réparatrice en lui laissant penser qu'elle avait dû faire une grosse bêtise en ouvrant le robinet de ce bateau plein de pièges!

Le 3 août, en quittant Tuwartz Inlet, nous décidions d'un court arrêt à une dizaine de miles de là, après avoir coupé le Wright Sound, dans la réserve indienne de Hartley Bay équipée d'un port où nous pûmes ravitailler en eau et en fuel, mais pas en pain ni en nourriture. Le seul magasin de la petite communauté était fermé, sa propriétaire ayant été évacuée la veille en avion vers Prince Rupert pour y accoucher ! Compte tenu du caractère un peu tristounet de l'endroit (comme dans beaucoup de lieux que nous avons fréquentés, les rares bateaux de pêche encore là étaient désarmés), nous choisîmes de reprendre la mer vers le très beau Verney Passage, d'autant plus qu'une bonne brise de sud-ouest nous permit de mettre les voiles pendant quelques heures, avant d'affaler en redescendant le Boxer Reach pour atteindre Bishop Bay Hot Springs. Aussitôt amarrés sur un mini ponton d'une vingtaine de mètres de long, de l'autre côté d'un catamaran appartenant à des allemands qui parlaient très bien français (ils avaient construits leur bateau à La Rochelle en y passant 3 ans), nous fonçâmes vers les sources chaudes qui débitaient dans une piscine naturelle de rochers, au milieu des sapins et dont les abords avaient été sommairement aménagés. Le bon bain chaud relaxant permettait même d'oublier la température extérieure qui ne dépassait guère 16°C !

Le lendemain matin, nous découvrons, comme on nous en avait prévenu, le pont couvert de crottes de souris et un sac plastique bien entamé par de petites dents ravageuses (nous avions heureusement préventivement fermé toutes les issues du bateau pour la nuit). Après un dernier bain chaud, c'était le départ pour une longue étape qui devait nous faire reprendre le Princess Royal Channel puis le Finlayson Channel à travers les Hiekish Narrows, pour arriver au merveilleux mouillage de Bottleneck Inlet que nous avons si bien aimé à l'aller et que nous voulions faire découvrir aux enfants. Aussitôt accueillis par les phoques de service, la petite famille prit l'annexe pour ramasser des framboises et des bleuets sauvages et revint très excitée (et bien sûr couverte de vase) en nous montrant des photos d'empreintes de pattes

Retour d'expédition de Superman !



d'ours... mais les ours étaient heureusement de sortie ! Le coin semblant poissonneux, la ligne fut aussitôt mise à l'eau sous la haute surveillance du petit-fils Loulou déjà en pyjama. Au bout d'un quart d'heure au cours duquel nous avons commencé à siroter un petit apéro vespéral, nous vîmes arriver ce dernier tout énervé, nous annonçant qu'il s'était bien occupé de la ligne mais qu'il y avait sûrement un gros poisson au bout de celle-ci. Comme nous lui répondîmes que nous irions voir

plus tard, il insista beaucoup pour que nous venions tout de suite, avec un air toutefois un peu embarrassé,... que nous comprîmes en apercevant la planchette de la ligne de pêche flottant à une vingtaine de mètres du bateau. Comme je lui dis que c'était sûrement le poisson qui avait

entraîné la planchette à l'eau et que celui-ci était si fort qu'il n'avait pu la retenir, Loulou s'exclama que Papy avait exactement cerné la situation et deviné la mésaventure qui lui était arrivée (et lui évitant ainsi les remontrances auxquelles il s'attendait ferme !).

L'étape suivante allait encore nous mener dans un coin paradisiaque que nous avons déniché à l'aller, Boat Inlet, mais que nous atteignîmes cette fois en passant par l'extérieur (le Milbanke Sound), le temps étant toujours bouché mais peu venteux. Un tour en annexe permit aux enfants d'essayer d'aller voir de près les biches qui dégustaient des baies à 50 mètres du bateau (d'ailleurs sans succès, celles-ci n'attendant pas leur débarquement laborieux dans une vase molle et odorante). Puis, une grande soirée expertise et bricolage fut consacrée pour Fred à une plongée – baignade (en combinaison), qui permit de remplacer l'anode en bout d'arbre, et, pour moi, de finir la remise en état définitive du dessalinisateur (en remplaçant le préfiltre et en nettoyant les membranes), qui fonctionna alors comme au premier jour. Loulou pendant ce temps était très occupé "à tuer le taon", comme il nous expliqua avec beaucoup de sérieux en donnant la chasse à ces mauvaises petites bêtes !



Une biche de Boat Inlet

C'est le dimanche 6 août que nous arrivâmes à Shearwater, par le Reid Passage et le Seaforth Channel, après avoir de nouveau hésité à nous arrêter au village indien de Bella Bella (mais l'expérience d'Hartley Bay nous avait laissé un mauvais goût), sur un ponton très encombré d'énormes vedettes et où, heureusement, le catamaran allemand, rencontré trois jours plus tôt, nous ménagea une place. Nous retrouvâmes notre montréalaise (mariée au belge Didier) de l'aller qui avait finalement décidé d'acheter un terrain plutôt que de partir visiter la Chine l'hiver prochain ! La laborieuse séance de lavage et la séquence avitaillement nous occupèrent bien, ce qui ne fut pas le cas de la journée du lendemain où nous nous morfondîmes en restant au ponton, un mauvais coup de vent nous clouant sur place. Nous vîmes tout de même arriver, juste avant le plus fort du coup de vent, nos vieilles connaissances anglaises June et Mike, rencontrées auparavant à Powell River, et qui redescendaient eux aussi d'Alaska.

Mardi matin, le temps étant devenu maniable (c'est-à-dire pluie et calme plat !), nous remettions en route en mettant les bouchées doubles, c'est-à-dire en sautant l'étape prévue la veille. Après avoir emprunté le Lama Passage, puis descendu tout le Fitz Hugh Sound, nous arrivâmes en fin d'après-midi dans le Smith Sound à Takush Harbour, encore un des superbes mouillages déjà pratiqué et où nous fûmes, comme à l'accoutumée, accueillis par les mêmes gentils phoques qu'à l'aller à la grande joie de tous et surtout de Loulou. Ce Loulou, qui au cours de ces longues étapes, s'acharnait sur l'ordinateur avec application pour éliminer les méchants de son jeu et faisait, la mort dans l'âme, un peu de devoir de vacances (avec l'aide précieuse de Vanessa et Fred !), nous amusait beaucoup par ses réparties toujours judicieuses : après lui avoir expliqué le fonctionnement de Max Sea et la route que nous parcourions, il nous avoua avec beaucoup de sérieux "que nous n'étions pas sorti de l'auberge" et le soir en arrivant, il m'avertit solennellement que je n'avais pas jeté l'ancre au bon endroit (le bateau n'étant pas exactement sur le dernier waypoint !).

Lever de soleil dans le Smith Sound

Le lendemain, même type de temps, mais avec un rayon de soleil qui voulait pointer le nez, nous repartions de bonne heure pour profiter du fort courant entrant dans le Charlotte Strait entre l'île de Vancouver et la côte. En arrivant pour déjeuner dans l'anse de Blunden harbour, quelle ne fut pas notre surprise de découvrir plus d'une dizaine de bateaux à l'ancre (les mouillages solitaires feraient d'ailleurs maintenant partie du passé). Après avoir un peu bricolé, nous finîmes par

trouver un endroit qui nous convenait, bien que nous nous soyons retrouvé à marée basse presque à couple de rochers couverts de goémons ; nous avons un peu perdu l'habitude de jeter l'ancre ailleurs qu'au milieu d'une baie !

Enfin, le 10 août, après une agréable matinée de navigation à la voile par vent de travers, nous retrouvions la civilisation en atterrissant à la marina de Port Mac Neil, métropole régionale de 3000 habitants située au nord de l'île de Vancouver. Le soleil était de la partie, les supermarchés, restaurant et boutiques de souvenirs étaient là pour nous accueillir... La journée de repos du voyage se passa comme un enchantement...

Ainsi, le surlendemain en fin de matinée (courant obligeait), c'est toujours sous un grand soleil que nous embouquâmes le Johnstone Strait sous voiles, pour finir avec un bon force 6 d'ouest en arrivant à Port Neville, où nous fûmes à nouveau accueillis par Lorna et quelques équipages qui nous aidèrent à nous amarrer sur un bout de ponton bien venté. Aussitôt amarrés, nous étions avertis de la "dessert-partie" à laquelle nous étions conviés (présence obligatoire) avec toutes les personnes présentes (une bonne quinzaine), dans l'embryon de musée local de l'ex-magasin général ! Même si nous fûmes un peu surpris de ces mondanités au milieu de nulle part, nous n'en lassâmes rien paraître et après avoir écouté Lorna nous servir un bénédicité de bon goût, nous entamâmes des conversations de salon autour d'un cookie et d'un café avec les équipages locaux, pêcheurs de saumon invétérés, grands habitués de ces sympathiques réjouissances. Mais comme tout un chacun baragouinait allègrement un anglais mâtiné d'accent américain ou colombien (britannique), nous nous éclipâmes rapidement sous couvert de veiller sur notre Loulou... qui s'en payait une bonne tranche en regardant "Willow" sur la télé du bord, tout énervé qu'il était - nous dit-il, en arrivant - par la vilaine sorcière Balvorda et ses pouvoirs "magnifiques" !

Ayant décidé de passer par l'intérieur, c'est-à-dire par un série de rapides, pour éviter le Johnstone Strait et ses vents forts, et surtout découvrir de nouveaux beaux paysages que nous n'avions pas vu à l'aller, nous partîmes de Port Neville le 13 août, sous voiles, pour prendre le Sunderland Channel à contre courant afin d'arriver juste un peu avant l'étales de basse mer aux premiers rapides (Whirlpool narrows) dans le Wellbore Channel et continuer dans la foulée par le Chancellor Channel vers les rapides de Green Point. Malgré la proximité de l'étales, les tourbillons des rapides étaient impressionnants, et avec les montagnes environnantes nous aurions pu nous croire sur une rivière au milieu des montagnes suisses ! Nous doublâmes un énorme convoi de bois flottés de plusieurs centaines de mètres de long (un "log boom"), tiré et poussé par deux remorqueurs qui attendaient aussi l'étales pour passer les rapides. Ayant hésité à aller jeter l'ancre à Bickley Bay, les guides restant dubitatifs quant à la tenue du mouillage, nous décidâmes cependant d'y aller... pour en repartir un quart d'heure après, l'ancre ayant

tout de suite chassé ! Quelques miles plus loin le ponton public de Shoal Bay nous fit bien meilleur accueil !

Le lendemain, toujours en fin de matinée, après une séance démontage-graissage des winches qui couinaient un peu, nous repartions franchir, toujours sous voiles, les trois derniers rapides, encore plus impressionnants que ceux de la veille, les Dents, Gillard passage et Yuculta, au milieu d'une kyrielle de bateaux qui prenaient tous le passage à niveau à la même heure et en doublant à nouveau notre log boom avec ses deux remorqueurs tirant et poussant cet énorme amas de bois ! Après avoir

Un convoi de log boom



enquillé le Calm Channel et le Lewis Channel, nous arrivâmes en début de soirée dans le joli site de Squirrel Cove, ...où plus d'une centaine de bateaux avaient déjà trouvé place. Fred nous ayant affirmé que nous devions aller tout au fond de cette anse profonde pour jeter l'ancre à l'endroit décrit par le guide comme étant le meilleur, nous entamâmes un long slalom pour trouver comme par enchantement une jolie place entre tous les bateaux... juste à l'endroit recommandé !

Départ dès potron-minet le matin suivant sous le soleil pour une étape sans histoire au moteur qui nous amena au port de pêche de Westview sur un ponton qui permit à tout l'équipage d'aller se dégourdir les jambes dans les magasins du village.

Le 16 août, c'était l'avant-dernière étape en Colombie Britannique qui devait nous emmener à Smuggler's Cove, le premier site enchanteur que nous avons connu au début du voyage. Mais si, alors, nous avons pu mouiller seuls au milieu du site, cette fois-ci, il y avait une bonne vingtaine de bateaux sur tout son pourtour, avec l'ancre à l'avant jetée vers le milieu de l'anse et une longue amarre à l'arrière passée dans un piton sur une roche de la berge. Peu habitués à ce genre d'exercice, et malgré la taille du Taranis, nous nous décidâmes quand même à tenter le coup, aidés par de gentils bateaux voisins. Après une balade découverte des enfants en annexe, force fut de constater à la tombée de la nuit que le vent ayant tourné et l'ancre probablement un peu chassé, nous nous trouvions presque à couple d'une petite vedette qui nous voyait bientôt se coucher sur elle avec appréhension ! Encore une fois, les charmants voisins nous proposèrent leur aide, et leur dinghy vint prendre l'ancre (manquant de sombrer sous son poids et celui de la chaîne) que nous venions de remonter, pour la jeter plus loin. Pendant ce temps, Fred était parti à terre avec l'annexe pour filer l'amarre arrière, opération rendue difficile par le fait que n'ayant pas de longue amarre, j'avais rabouté plusieurs bouts dont les nœuds ne passaient plus dans le piton. Une fois l'ancre remouillée et la chaîne filée, il suffisait de reprendre l'amarre arrière, le bateau étant maintenu en place par le moteur, comme c'est expliqué dans tous les bons livres de manoeuvre... Sauf que dans la mauvaise préparation de celle-ci, j'avais laissé traîner les petits bouts de suspension de l'annexe au portique, qui ne trouvèrent rien de mieux que de venir s'entortiller autour de l'hélice ! Et rien ne se passa comme dans les livres ! Taranis partit se vautrer un peu plus sur nos collègues d'à côté qui très calmement sautèrent dans leurs dinghys pour nous pousser, nous tirer de tous les côtés afin que nous reprenions une place décente ! L'aventure se termina par une petite plongée de Fred pour dégager l'hélice et de grands remerciements, sous les étoiles, à nos voisins si efficaces (et qui en plus, parlaient français).

Le lendemain matin, au lever du jour, après avoir bien mis au point la manœuvre de départ, nous dérapâmes sans encombre, sous l'œil cependant attentif de nos collègues d'à côté qui nous souhaitèrent bon voyage,... avec une nuance de soulagement dans la voix ! Ce fut une remontée laborieuse vers Vancouver, le vent ayant tourné sud-est (dans le nez) avec un petit courant dans la même direction, qui nous amena dans la Fraser River, juste au sud de Vancouver. Cette rivière était bordée de parkings à log boom sur plus de 5 miles et sillonnée de remorqueurs allant et venant pour charrier ce bois ainsi que des barges de pulpe. Nous arrivâmes finalement dans l'après-midi à la marina du Casino Riverrock, où notre statut de visiteur nous donnait accès au casino et ses restaurants, mais aussi, luxe suprême, à la piscine de l'hôtel.



Une sculpture indienne moderne en bois

Le jour suivant fut consacré à la visite de Vancouver que nous refîmes partiellement avec les enfants. Pendant le tour de ceux-ci à Stanley Park, nous voulûmes aller voir le musée anthropologique auquel notre guide attribuait "trois étoiles", mais qui pour nous n'en méritait pas la moitié d'une, saturés que nous étions de ces expositions de totems peu anciens et sans grande histoire. Mais le dîner dans le quartier très touristique de Grenville Island nous permit d'apprendre tout le répertoire des

chansons de geste de Loulou, depuis "c'est Coco le petit singe", jusqu'à "ah tut-tut, pouet-pouet, la to-tomobile", et de beaucoup nous amuser lors de ces derniers moments en famille.

Enfin, le 19 août, après quelques séances de lavage et la douloureuse confection des valises, nous remettons les enfants à l'avion (qui, comme de bien entendu était annoncé avec 2 heures de retard) pour leur retour vers des activités plus traditionnelles. Pour Taranis, c'était le départ vers de nouveaux horizons.

De nouveau aux USA, cap au sud ...

Une grande corvée d'avitaillement, et le 20 août en toute fin de soirée nous remettons le cap vers l'aéroport de Vancouver pour accueillir notre ami Pierre, qui débarquait de La Rochelle pour venir faire un bout de route avec nous jusqu'à la frontière USA-Mexique.

Le lendemain fut consacré pour notre équipier à une visite express de Vancouver et de ses hauts lieux touristiques (Place du Canada, Stanley Park,...) et, pour nous, à quelques courses de dernière minute, afin d'être fin prêt pour nos futures étapes.

Ainsi, le 22 août (toujours au tout petit matin), Taranis redescendait la Fraser River et ses "log boom", pour passer la frontière américaine et atterrir à Bellingham. Par chance, un petit vent de sud-est nous permit dès le départ de tirer un long bord de près bon plein qui devint de plus en plus serré au cours de la descente pour finir avec un sud-est 4/5 bien frappé dans le nez...la risée Volvo fit merveille ! Pour être certains de ne pas renouveler notre dernière déplaisante expérience avec les douanes canadiennes, un coup de fil en route nous permit de prendre rendez-vous avec les douanes américaines dès notre arrivée sur le ponton ad hoc. L'accueil y fut tout à fait différent : nous fûmes félicités pour notre respect des lois américaines et une

aimable conversation de salon sur l'avenir de l'énergie nucléaire dans le monde nous fit passer un bon moment avec un douanier fort civil... A peine arrivés à la marina, nous prenions contact avec de vieux amis américains, Georges et Gena que nous avons côtoyé avec Pierre plusieurs années durant en Chine et qui habitent maintenant dans l'état de Washington. Ceux-ci avaient fait 5 heures de route pour nous rencontrer à Bellingham et les retrouvailles autour d'un dîner sur Taranis furent bien agréables.



Nous passâmes tous ensemble la journée du lendemain à tourner et virer dans la ville, pour finir dans le joli quartier "ancien" et touristique de Fairhaven qui domine la baie. Après des adieux émus, en nous promettant de nous revoir à une cadence un peu plus rapprochée (ça faisait 5 ou 6 ans que nous ne nous étions pas vus), le vaillant équipage du Taranis décidait finalement de ne pas retourner au Canada, vers Victoria, comme nous l'avions initialement prévu, afin de ne pas entamer une séquence "cache-cache" avec les douanes, notre avenir étant maintenant tout tourné vers le sud !

Comme il fallait sortir au plus vite de ce Strait of Fuca, dans lequel le vent souffle, la plupart du temps, d'ouest de plus en plus fort au cours de la journée (en dépassant généralement 25 nœuds à la fin de celle-ci), c'est encore à la fraîche et dans la brume que nous appareillâmes le 24 août vers Port Angelès (sur la côte sud du détroit) en passant au travers de l'archipel des îles San Juan. Nous jetâmes l'ancre au fond d'une baie bien abritée, mais bien industrielle, en début d'après-midi, avant l'arrivée des fortes brises contraires. Nous y fîmes la connaissance du Super Maramu suédois "Lorna" et de Bo et Vivi, leurs gentils propriétaires qui écumaient le Pacifique depuis de nombreuses années et se préparaient comme nous à descendre vers San Francisco. Ce fut là aussi que j'appris avec tristesse le décès de ma grand-mère, qui, même s'il était prévisible depuis quelques semaines, nous frappa beaucoup, Chantal et moi. Après quelques coups de fil, il fallut me rendre à l'évidence qu'un voyage de retour pour les obsèques, que j'aurais tant voulu faire pour mes parents, était peu réaliste.

Nous repartîmes donc le jour suivant pour poursuivre la remontée du Strait of Fuca, toujours dans la brume, afin de rejoindre l'extrémité du détroit, point de départ de la longue descente de la côte américaine vers San Francisco puis Los Angelès et San Diego. Nous atteignîmes ainsi Neah Bay et sa marina située sur la réserve indienne de Makah en début d'après-midi, pour apprendre que nous tombions en plein festival commémorant une fête indienne dont personne autour de nous ne fut vraiment capable de définir l'origine. Quelques bâtiments frustrés le long d'une seule rue poussiéreuse longeant la mer constituaient l'artère vitale de Makah et comme dans les réserves indiennes déjà rencontrées, il y régnait un petit air de pas net ! Mais nous eûmes droit à la grande parade regroupant les véhicules officiels (pompiers, shérif, coast guards,...), les véhicules de campagne électorale locale, les véhicules portant les Miss également locales (Miss Makah 2006, 2005,..., Miss Clallam 2006, 2005,...), puis quelques camions et vieilles voitures, toute cette joyeuse cohorte lançant à tour des bras des sucettes et bonbons dont nous fîmes provision pour plusieurs mois ! Le reste du festival se passa dans le calme et la plus grande discrétion, probablement en raison de l'absence d'alcool dans la réserve (à l'épicerie comme dans les bars). Le jour de repos que nous nous octroyâmes nous permis d'observer tout à loisir les lions de mer et phoques qui jouaient dans le bassin de la marina en faisant l'admiration de tous !



Un pélican de l'Orégon

C'est le 27 août que nous attaquâmes la descente vers San Francisco, en plein brouillard et sans vent pendant les premières heures, puis ensuite avec une brise de 15 à 20 nœuds de Nord-Ouest nous poussant gentiment vers le sud. Nous avons choisi de nous écarter de 20 à 30 miles de la côte pour passer à quelques miles du cap Blanco, puis du cap Mendocino. La première nuit toute étoilée (avec une Voie Lactée particulièrement lumineuse) se passa sous voiles, avec un vent fraîchissant jusqu'à 27 nœuds, puis mollissant à nouveau le 28 en soirée.

Nous eûmes la visite d'un petit oiseau noir et jaune qui vint même faire un tour dans le carré, puis un requin et deux petites orques vinrent nous saluer après dîner ! Le lendemain, la météo ayant perdu de son bel optimisme et nous annonçant un coup de vent de nord-ouest pour le surlendemain au soir, nous décidâmes d'un arrêt juste après le cap Blanco, dans le mouillage refuge de Port Orford (à 350 miles environ de Neah Bay et à mi-chemin de San Francisco), que nous pûmes atteindre avant la nuit, en fin d'après-midi du 29, poussés par un bon 25 nœuds.

Le mouillage venteux et rouleux à l'extérieur d'un quai où les bateaux de pêche étaient mis à l'eau et sortis de l'eau chaque matin et chaque soir par deux grosses grues nous décida à partir le lendemain avec l'espoir d'arriver avant le coup de vent au port de Brookings, 50 miles plus loin. Espoir déçu, car après un début de matinée calme qui nous permit d'admirer une grosse baleine tout près du bateau, le vent fraîchissait progressivement jusqu'à 35/38 nœuds, permettant à Taranis d'atteindre 8 nœuds + avec la grand voile à 2 ris. L'arrivée à Brookings, avec des alignements de chenal difficiles à suivre, nous laissa un peu groggy, mais l'accueil par les Coast Guards nous aida vite à recouvrer nos esprits. Une inspection en règle fut diligentée par ceux-ci avec cependant beaucoup de bonhomie, en commentant nos papiers français (dont ils découvraient la nature pour la première fois), en appréciant la présence du "holding tank" (sans vérifier qu'il n'était pas en service !), ainsi que celle de nombreuses fusées (mais pour la plupart périmées !). Ils nous remirent un petit papier officiel attestant que nous ne violions pas les règlements américains et se mirent en quatre pour nous décrire les beautés et les commodités de Brookings.

Nous laissâmes ainsi passer le coup de vent en restant au ponton le jour suivant, cette halte nous permettant de découvrir un petit village du sud de l'Orégon, bien semblable aux villages américains que nous écumions depuis quelques années !



Un vaisseau fantôme dans la purée de pois

Nous remîmes en route le 1^{er} septembre pour avaler les 300 derniers miles nous séparant de San Francisco, 300 miles que nous fîmes à 90% au moteur dans une brume souvent épaisse. Pour l'arrivée sur Frisco en fin de matinée du 3 septembre, nous eûmes la chance de n'avoir qu'une brume légère qui nous permit de prendre force photos du célèbre Golden Gate (avec nous en dessous !) et d'Alcatraz (avec nous devant !). Après avoir patouillé un peu pour trouver une marina ou un

mouillage à Sausalito (où nous revîmes d'ailleurs Lorna amarré à un corps-mort), en face de San Francisco, nous comprîmes que nous tombions très mal, pendant le week-end prolongé de la fête du travail et en plein festival pour Sausalito ! Tout était full ! Nous nous rabatîmes sur le mouillage recommandé de Clipper Cove, derrière Treasure Island. De là nous pûmes rayonner dans les différents quartiers du centre de Frisco en prenant le bus (le 108 !), qui nous menait en quelques minutes directement dans le "down town". Après la découverte de China Town (plus vraie que là-bas !), du Pier 39 et du vieux port (Fisherman's Wharf) avec ses boutiques à souvenir et ses centaines de lions de mer, des "cable cars" qui gravissent les fameuses rues pentues de la cité comme au 19^{ème} siècle, du quartier des artistes autour du musée d'Art Moderne, et de bien d'autres districts, nous étions un peu flapis mais réellement

enthousiasmés par cette belle ville aérée, bien construite, où une certaine douceur de vivre transparait, probablement due à son importante population latino-américaine et asiatique ...

Le départ le 7 septembre de Treasure Island dut se faire avant le lever du jour (et toujours dans la brume) pour pouvoir bénéficier du fort courant sortant de la Baie, pour une courte étape qui devait nous mener au port de pêche de Pillar Point, escale technique qui fut la bienvenue pour le lavage de notre petit linge ! C'est là, qu'après analyse de la situation et quelques coups de fil aux marinas plus au sud, nous fixâmes le programme à court terme. Rallier San Diego avant le 16 septembre pour y déposer notre ami



Pierre était faisable, mais à marches forcées et sans aléas de mauvais temps, et la seule marina qui pouvait nous accueillir pour quelques jours et pour un montant raisonnable était Santa Barbara. Nous décidâmes donc de nous arrêter là pour une bonne semaine afin de remettre notre équipier à l'avion en louant une voiture, qui nous permettrait dans la foulée de visiter Las Vegas, les Canyons d'Arizona et d'Utah, Hollywood,...

Le lendemain, nous remettons ça pour une grande étape de 170 miles, sans beaucoup de vent, mais avec un temps frais, gris et brumeux et de nombreux animaux (oiseaux de toute sorte, allant du pélican au moineau sauvage, en passant par les cormorans et les mouettes, phoques et orques à gogo...). Nous arrivâmes ainsi le 9 en début d'après-midi à San Luis de Obispo, pour prendre un corps mort, la baie de San Luis étant trop exposée des coups de vents de sud en hiver, pour y accueillir une marina. Heureusement qu'il y avait un taxi de mer pour nous amener à terre car, étant à plus d'un demi-mile de celle-ci, la perspective de débarquer avec notre annexe dans un méchant clapot ne nous souriait guère ! La journée suivante fut consacrée au repos, car, à part la jetée et ses lions de mer, il n'y avait rien d'autre à San Luis que des restaurants et un shipchandler "porte-clé".

Le lundi 11 septembre devait marquer notre arrivée en Sud Californie sous des cieux réputés plus cléments après avoir passé la pointe Conception que les américains locaux nomment (avec peut-être un poil d'exagération) le Cap Horn californien ! Celui-ci ne fut pas à la hauteur de sa réputation, puisque nous le passâmes au moteur avant d'aller jeter l'ancre dans la baie de Cuyler harbor sur l'île de San Miguel, la première des Channel Islands (le Channel en question est celui de Santa Barbara). Ce mouillage, réputé comme le meilleur des îles, ne fut pas non plus à la hauteur de sa réputation. En effet, en fin d'après-midi, le vent se leva et se mit à souffler à plus de 20 nœuds avec des rafales à 30, rendant la situation pour le moins inconfortable, Taranis faisant des sauts de carpe en rappelant vigoureusement sur son ancre ! Un peu inquiets au début quant à la tenue du mouillage, car l'approche de la baie s'était faite au milieu de vastes étendues de kelp, nous fûmes vite rassurés par la tenue exemplaire de notre CQR ! Le plus paradoxal était qu'avec tout ce vent, il y avait une brume épaisse qui nous permettait juste d'apercevoir les nombreux pêcheurs venus se réfugier là en attendant des jours meilleurs !

Le vent ayant baissé d'un cran le matin du 13, nous mîmes en route pour Santa Barbara, où nous arrivâmes en début d'après-midi sous le soleil, tout juste poussé par une brise

évanescence ! Nous étions réellement arrivés au cœur de la Californie riche et propre des séries télévisées américaines, avec des villas magnifiques, la plage de sable blanc avec palmiers de service, des restaurants et galeries d'art partout, et une marina modèle : à peine amarré au ponton fuel qu'un sbire du Harbor Control venait nous jeter une tablette fluorescente dans les toilettes - une des deux seulement, l'autre ayant été habilement passée sous silence -, pour être sûr que nous ne serions pas tentés de polluer le port par nos cacas sauvages ; il paraît même que les phoques californiens ont des couches culottes lorsqu'ils entrent dans la marina ! A peine installés, les grandes manœuvres en matière de logistique commencèrent : recherche d'une voiture de location et téléphone à tour de bras aux marinas et aux chantiers situés entre Santa Barbara et Ensanada au Mexique (juste après San Diego et dernier endroit où Taranis aurait pu hiverner hors zone des cyclones, avant la mer de Cortès). Enfin, dernier détail et non des moindres, l'hivernage en territoire américain ne pouvait



Santa Barbara, la belle Californie

s'envisager qu'avec une prolongation du permis de croisière obtenu à Bellingham, normalement attribué pour un an, mais qui n'avait été établi que pour 6 mois à ma demande, sûr que j'étais de notre passage au Mexique ! La charmante douanière de Bellingham, à qui je téléphonais pour essayer d'obtenir cette prolongation, m'expliqua alors gentiment qu'une fois le papier établi, c'était définitif et que la seule solution était pour nous, soit d'aller au Mexique (et le cas échéant d'en revenir 15 jours après

pour établir un nouveau permis de croisière), soit de voir avec les autorités locales si elles pouvaient faire quelque chose de plus pour nous !

Après analyse de la situation, nous nous étions ainsi finalement résolus à descendre à Ensanada, mais avions quasiment fait une croix sur la mer de Cortès : ça ne nous disait rien de nous retaper plus de 1200 miles, après avoir poireauté plus d'un mois dans une Californie accueillante par ses marinas (à condition d'avoir un portefeuille bien garni...), mais pas par ses mouillages. Nous n'aurions pu, en effet, raisonnablement entamer la descente vers la mer de Cortès avant fin octobre à cause du risque de cyclone (faible, mais risque quand même, au vent d'une côte particulièrement inhospitalière) et de s'en retaper plus de 300 avant de partir l'an prochain avec des difficultés d'avitaillement à Cabo San Lucas avant la traversée pour les Marquises. Le seul point faible de la solution adoptée était le stockage de Taranis à l'eau, et non sur terre-plein, nous obligeant, au retour, à une sortie de l'eau du bateau et à des travaux sur la coque et l'hélice.

Le lendemain, Chantal poussa quand même à la roue pour établir, à tout hasard, un contact avec les douanes américaines locales, au cas où... Bien nous en pris, car la charmante "Jean" (douanière-chef du poste de Port Hueneme, dont dépend Santa Barbara), après avoir écouté l'exposé de mon cas, qui m'obligeait à aller hiverner au Mexique au lieu de laisser mon bateau dans "cette jolie Californie que nous aimions tant", pour une bévue purement administrative (mais de mon fait), fut très sensible à cet exposé et me demanda de rappeler le jour suivant pour me faire part du résultat de ses cogitations.

Enfin, le 15 septembre, nous partions comme prévu, avec la voiture, pour reporter Pierre à San Diego et attaquer notre virée intérieure par une visite des studios Universal à Hollywood.

Mais arrivés à Ventura Harbour, à une trentaine de miles de Santa Barbara, le coup de fil donné à "Jean" bouleversa le programme, celle-ci nous annonçant que le problème d'extension du permis de croisière était réglé et qu'elle nous en avait établi un nouveau, valable jusqu'à fin mai prochain ! Du coup, nous décidions d'aller lui rendre visite immédiatement (son bureau était à un jet de pierre de Ventura), ce qui nous pris quand même 3 bonnes heures pour le trouver et attendre qu'elle se libère... Ayant repéré une marina (la seule du coin pratiquant des prix pas trop déraisonnables et qui avait des places libres), à Ventura Harbor, nous allâmes derechef voir celle-ci,... qui venait juste de louer ses dernières places libres. Devant notre mine dépitée et notre manque d'enthousiasme à nous inscrire sur une liste d'attente, la responsable de la marina m'écouta gentiment quand je lui racontai nos difficultés à trouver un stockage pour le bateau, et de préférence à sec, et nous annonça que notre problème était probablement réglé après avoir donné un coup de fil à une de ses collègues d'un petit chantier naval voisin qui pourrait sûrement prendre le bateau pour un prix bien inférieur à une place dans sa marina ! Après hésité à l'embrasser, mais en la remerciant infiniment, nous filâmes vers le dit chantier, où nous fûmes reçus à bras ouverts par Zaza avec qui nous conclûmes l'affaire en deux coups de cuillères à pot. En effet, le stockage dans le chantier revenait moins cher que dans les marinas d'Ensanada, et à peine plus cher qu'à San Carlos (en mer de Cortès), compte tenu des coups supplémentaires de logistique de retour en avion, de voiture...

C'est ainsi le cœur léger que nous allâmes nous coller dans les embouteillages monstrueux du vendredi soir à Los Angelès, en ayant bien sûr renoncé à la visite des studios d'Hollywood, pour arriver fort tard à Escondido, à une cinquantaine de kilomètres de l'aéroport de San Diego.

Le lendemain, après avoir déposé notre fidèle équipier à l'aéroport, nous mettions le cap sur Las Vegas. Nous n'avions pas réalisé que la fièvre du samedi soir s'empare de cette ville chaque semaine et que tous les hôtels sont alors bondés pour permettre aux touristes de venir se faire plumer tout à loisir dans ses innombrables casinos ! Après quelques recherches un peu difficiles, nous finîmes par atterrir dans un motel excentré et pas très net, bien contents, néanmoins de l'avoir trouvé. Et nous commençâmes alors la



Casino le Paris, on s'y croirait !

tournée des casinos, tous plus kitch les uns que les autres, mais tous affichant un luxe tapageur ! Le Boulder meubla notre soirée, et dès le lendemain matin, nous attaquions le Venetian avec son Grand Canal et ses gondoliers américains déguisés, poussant la chansonnette à l'italienne, son musée de cire Madame Tussaud, le Bellagio avec ses luxueuses galeries marchandes, le Caesar Palace avec son décor romain en stuc et ses fontaines animées sous un ciel passant de l'aube à la nuit toutes les 3 heures, le Paris avec sa Tour Eiffel à l'échelle 1/3, un bout d'Opéra et de Louvre, le Treasure island avec ses (très) faux bateaux pirates sur l'un duquel nous vîmes se dérouler un (vrai) mariage grand spectacle façon Las Vegas,... Mais finalement, nous ne jouâmes pas un cent, un peu écoeurés par toute cette amoralité et le peu de joie qui s'en dégage. En plus, nous ne comprenions pas grand-chose aux règles des jeux, d'autant plus que le peu de paroles prononcées (ça semblait plutôt marcher par signes de connivence) l'était en américain par des croupiers asiatiques, pour la

plupart ! Nous quittions le Nevada en fin d'après-midi pour atteindre Saint George, dans le sud de l'Utah afin de nous rapprocher des Canyons célèbres. Nous pûmes alors apprécier la puissance du business américain, capable d'installer dans une bourgade minable en plein désert un des fleurons de leurs chaînes de restaurant, le Red Lobster, qui peut faire déguster à n'importe qui, pour un prix modique, des homards grillés vivants venus du Maine ! Et ça marche tellement que nous dûmes faire la queue pour avoir une table à 5 heures ½ de l'après-midi !

Le jour suivant, nous traversâmes le Parc de Zion avec des paysages de montagnes tabulaires ocre et jaune saisissants, mais sans le visiter plus avant, voulant consacrer toute notre énergie au Bryce Canyon, réputé plus intéressant. Et nous ne fûmes effectivement pas déçus, impressionnés par ces milliers de cheminées de fée (hoodos) d'un rouge magnifique, ces arches découpées, ces sculptures ciselées (plus vraies que nature !). Epoustouflant !



Le fabuleux Bryce Canyon

Après avoir sillonné le Canyon en tous sens et même fait un crochet par le Red Canyon, plus petit mais tout aussi beau, nous allions coucher en Arizona dans la station balnéaire de Page, sur le bord du Lac Powell, artificiellement créé par la construction d'un barrage sur le Colorado (en amont du Grand Canyon), lac qui abrite de nombreuses marinas ! C'est d'ailleurs amusant de voir en plein désert des chantiers navals d'hivernage de bateaux de taille respectable.

Le mardi 19, nous nous dirigeons vers le clou du voyage, le Grand Canyon. Celui-ci apparaît brusquement sans que l'on ait pu en soupçonner l'existence et la première vision qu'on en a coupe effectivement le souffle tellement cela est grandiose. La palette des couleurs est infinie et on a du mal à imaginer comment un filet d'eau a pu creuser de la sorte des milliers de mètres de roches (ça a bien sûr pris du temps !). Nous y passâmes plusieurs heures à le longer à pied, en voiture, en navette... sans se lasser d'admirer cet impressionnant paysage toujours changeant. Et c'est avec les yeux remplis de ces merveilles que nous reprîmes la route l'après-midi pour rejoindre la Californie à Barstow, après un voyage éreintant de plus de 800 km.

Pendant le voyage, nous nous étions quand même un peu préoccupés des billets d'avion de retour, en pianotant ici et là sur internet sans grand succès car, après avoir dégoté un vol pas cher et qui allait bien, la question de l'adresse d'envoi des billets se posait toujours inexorablement, les compagnies concernées n'étant pas encore arrivées à l'âge du billet électronique ! Finalement, à force de chercher dans les brochures, je trouvais une agence américaine STA (spécialisée pour les vols étudiants, mais pas regardante sur les seniors !) qui fut capable par téléphone, le 20 au saut du lit, de nous réserver pour 24 heures des vols aux bonnes dates pour un prix moindre que ce que j'avais trouvé sur internet et en plus avec US Airways, qui avait un peu mieux pignon sur rue que les compagnies proposées sur le web. Nous repartions ainsi le cœur léger vers Hollywood pour faire la visite manquée de l'aller aux Studios Universal et jeter un coup d'œil (de loin) à Beverly Hills. Nous passâmes ainsi la

journée à visiter ces Studios, dont la partie aménagée a été un peu transformée en un mélange de Futuroscope (au rabais), avec des projections en 3D, du cinéma dynamique... et de Disneyland (également au rabais !), avec Jurassic Park et ses dinosaures en plastique, Frankenstein et ses monstres en carton pâte, Waterworld (presque) grandeur nature avec des acteurs enchantés d'arroser un public ravi..., tout ça sur les thèmes des nombreux films tournés là. "Interesting", comme diraient nos amis américains, "pas pire", comme diraient nos amis canadiens... "sans plus", comme nous dirions ! Le plus éprouvant était le bruit et la musique à tue-tête déversés à flot dans tout le parc, qui me mit en fâcheuse posture pour acheter (toujours par téléphone) nos billets d'avion, ayant subitement réalisé que lorsque nous irions les retirer le lendemain à l'agence STA de Santa Barbara, la réservation pour 24 heures serait dépassée.

Après avoir retrouvé le Taranis, nous foncions dès le jeudi matin retirer ces billets électroniques à la dite agence, pour nous apercevoir que celui de Chantal n'était pas valable car "elle" (la Jennifer du call-center de STA jointe à Hollywood) avait fait une boulette dans la rédaction du billet ! Heureusement, après une heure ½ de tapotages sur son ordinateur, la responsable de l'agence de Santa Barbara pu nous rassurer en nous disant qu'elle pouvait encore changer le billet, mais que 1 heure plus tard (plus de 24 heures après l'achat initial) ça nous aurait coûté 200 \$ (et que ça ne nous coûterait que 40 à 50 \$ avec les inévitables frais de transaction bancaire et de change !)... Le retour d'expérience immédiat fut de ne jamais plus acheter des billets par téléphone !

Enfin, après une nouvelle corvée d'avitaillement rondement menée, nous dérapions le 22 vers un des mouillages paradisiaques (d'après les guides) des Channel Islands 25 miles en face de Santa Barbara. En effet, le port ne pouvait nous accepter à vil prix que 14 jours consécutifs et nous devions faire un break de 5 jours pour pouvoir prétendre à nouveau y réapparaître ! Toutefois un peu dubitatifs après notre expérience de San Miguel, nous n'en partîmes pas moins le cœur léger pour



Des phoques californiens sauteurs

rallier Forney Cove sur Santa Cruz avec un petit force 2 de nord-ouest. Le choix du site, normalement bien abrité par nord-est à ouest, mais complètement ouvert du sud-ouest au sud-est, s'avéra bon jusqu'à ce qu'on arrive à 2 miles de celui-ci. Mais le vent se mit à fraîchir subitement à force 5/6 en tournant au sud-est. Persuadés que c'était un effet venturi de brise locale, nous allâmes reconnaître le mouillage pour y voir 3 bateaux fortement malmenés sur celui-ci, avec des vagues de plus d'un mètre et le cul des dits bateaux tournés vers les rochers de la plage. Ni une ni deux, nous repartîmes sur l'île d'en face à Santa Rosario vers un endroit abrité des vents de sud-est mais totalement ouvert à la houle et, en plus, avec des fonds tapissés de kelp de mauvaise tenue ! Heureux d'y trouver un abri relatif nous fîmes crocher l'ancre avec vigueur et passâmes là 2 jours en roulant bord sur bord en attendant le passage du petit front que la météo avait un peu occulté, en compagnie d'un bateau dont l'équipage jouait de l'accordéon à tue-tête, sans doute pour se remonter le moral !

Le 24, le vent étant repassé au nord-ouest, nous filions à nouveau sur Forney Cove, pour y trouver un calme tout relatif, mais avec, cette fois, le cul du bateau vers le large. Nous vécûmes là 6 jours, toujours en roulant bord sur bord, face à une plage désolée et des collines desséchées à glandouiller et à bricoler mollement en vue de la préparation du bateau à l'hivernage... et surtout en prenant avec attention la météo chaque matin !



Les sympathiques restos de Santa Barbara en patio

Enfin, le 30, après avoir remonté l'ancre non sans difficulté, entortillée qu'elle était dans son tapis de kelp d'au moins un m², nous repartîmes de notre mouillage pourri pour nous retrouver dans un vrai raz (effet venturi et remontée des fonds combinés, que nous avons déjà tâtés à l'aller), où je pris un pion d'eau de mer qui me rinça des pieds à la tête. Dix minutes plus tard, petit force 2 et grande houle nous obligèrent à mouliner tout doux jusqu'à Santa Barbara où

nous retrouvâmes "notre" place abandonnée une dizaine de jours plus tôt et où nous fûmes accueillis avec la même gentillesse que la première fois (et avec la même pastille fluorescente pour condamner nos toilettes...). La phase de nettoyage du bateau avant son grand sommeil hivernal commençait alors, en même temps que quelques retouches de peinture sur le pont rendaient celui-ci plus présentable (au lieu de vilains placards gris, nous avons maintenant de jolies taches blanchâtres faisant irrésistiblement penser à un semis de fientes de mouette !). Mais les nombreux temps morts furent mis à profit pour visiter de fond en comble Santa Barbara dont la beauté des rues, des villas, ses nombreuses galeries artistiques, sa douceur de vivre à l'espagnole, ses petits restaurants typiques au fond de patios rafraîchis par des fontaines nous emballèrent. Nous eûmes même beaucoup de difficulté à trouver le super marché situé en pleine ville, parfaitement dissimulé au milieu de jardins, dans une grande hacienda !

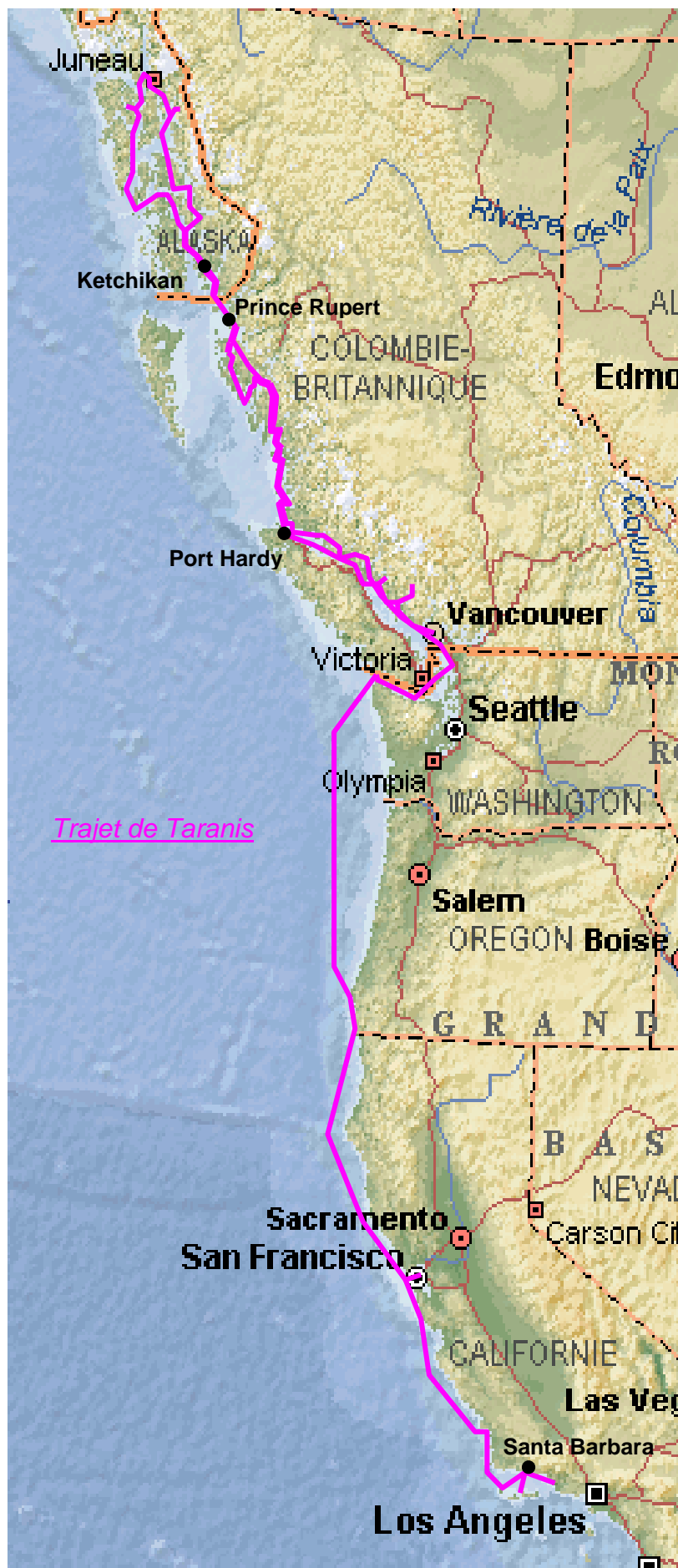
Le 6 au matin, il fallut quand même s'arracher aux délices de Santa Barbara, pour notre dernière étape en direction de Ventura Harbor, où, là aussi, nous fûmes accueillis, sur le ponton d'accueil du (petit) chantier, à bras ouverts par Andy, le patron, son épouse Tina et Zaza (déjà bien connue) pour préparer Taranis avant sa sortie de l'eau. Ils se mirent en quatre pour nous indiquer toutes les commodités locales et rendre notre séjour aussi agréable que possible. Le week-end fut consacré au pliage des voiles, mise des bouts en sac, protection des winches... et la sortie du bateau eut lieu le lundi matin 9 octobre. Pas tout à fait au petit matin, car celui-ci ne commença à bouger que vers 10 heures ½, tellement Andy était soucieux de bien faire (nous comprîmes plus tard que c'était le premier voilier de cette taille qu'il sortait, nous rentrions en effet tout juste dans sa forme de mise à l'eau). Tout se passa lentement, mais très bien et nous eûmes droit à un défilé incessant de curieux et d'admirateurs de ce bateau atypique, sans quille et en aluminium et qui, en plus, appartenait à des Frenchies qui s'en retournaient à Paris !!!

Enfin, les derniers travaux de mécanique (démontage de l'hélice, changement du joint de sortie d'arbre et de la bague palier) et de nettoyage furent faits comme à l'habitude dans la sueur et la bonne humeur avec, en prime une poussière épouvantable de sable qui s'infiltrait

partout ! Et, le 11 à midi, accompagné au bus pour Los Angeles par Tina, nous dûmes "au revoir" à Taranis le cœur léger, sachant celui-ci dans de bonnes mains pour affronter son doux séjour californien, avant de repartir vers de nouveaux horizons ...

Bye bye de Chantal et Pierre !





*Carte de la 6^{ème} partie du voyage de Taranis aux îles
(Côtes ouest du Canada et des USA)*