

Wé (Ile de Lifou – Nouvelle Calédonie),  
le 13 août 2008,



### *Journal de bord de la huitième partie du voyage de Taranis aux Iles,*

Les quelques cinq mois et demi passés auprès de la famille et des amis en France s'écoulèrent, comme à l'habitude, bien vite, malgré un hiver rude pour des navigateurs des mers du Sud ! Et le 1er avril, nous nous retrouvions dans l'avion de Madrid puis de Santiago du Chili pour aller retrouver le Taranis qui prenait un repos sous le tropique du Capricorne, en Polynésie.



### *Une escapade dans la patrie de Pablo Neruda ...*

La compagnie chilienne Lan Chile ayant la bonne idée d'autoriser les "stop-over" (arrêt de moyenne durée à une escale au cours du voyage) sans supplément notable de prix, nous avons en effet décidé de visiter un petit bout de ce long pays qu'est le Chili, coincé entre l'océan Pacifique et la Cordillère des Andes. Notre programme (et notre budget) ne nous autorisant qu'une semaine environ d'arrêt, nous avons choisi de n'en explorer que la partie centrale, réservant le grand sud (la Terre de Feu) et le grand nord (le désert d'Atacama) pour un prochain voyage !

La première journée normalement prévue pour récupérer du long trajet en avion fut en fait immédiatement mise à profit par notre guide pour nous faire découvrir Santiago, son histoire et sa culture, pendant que la chambre d'hôtel se préparait ! Le plus beau était que notre guide franco-chilien (de mère poitevine et de père chilien) passait la moitié de son temps à Santiago et l'autre moitié dans sa maison de Périgny, à 4 ou 5 km de chez nous ! Cette visite fut passionnante car si la ville elle-même possède quelques vieux quartiers intéressants, quelques

monuments et une atmosphère "méditerranéenne" détendue, son histoire narrée par un homme ayant vécu la période "Pinochet" de l'intérieur et de l'extérieur était encore plus intéressante.

Le lendemain, nous fîmes le tour en voiture du grand Santiago (6 millions d'habitants pour une population totale d'à peine 16 millions) dont chaque commune de banlieue est très typée et correspond souvent à une tranche d'histoire. En effet, ce pays très montagneux de 4300 km de long et de 180 km de large en moyenne fut une nation très riche au 19<sup>ème</sup> siècle, après son indépendance, en raison de ses matières premières (nitrate et cuivre), qui s'offrit alors de mettre en place des institutions et des infrastructures calquées sur les meilleurs pays européens (notamment la France pour les institutions). Même si, aujourd'hui, cette richesse n'est plus ce qu'elle était, le Chili reste, notamment sur le plan des banques, la "Suisse" de l'Amérique du Sud. Bien sûr tout ça est un peu fruste (et limite sale) comme tout pays en (bonne) voie de développement. L'époque Pinochet a laissé des traces (surtout par le libéralisme sauvage qu'il avait mis en place, pire qu'aux US, et qui contrastait avec le socialisme "doux" des décennies précédentes) et il y a encore beaucoup de laissés pour compte dans les rues.

Le climat de la région centrale est très agréable, climat méditerranéen (24/25°C le jour et 21/22 la nuit), les gens très gentils et ouverts (et pas du tout typés, on se croirait vraiment dans un pays européen avec les gens de couleur en moins ! – la seule population locale d'origine étant les indiens Mapuche dans la partie sud du pays, une politique d'immigration choisie espagnole, allemande et française ayant été menée au cours du siècle dernier). Mais, revers de la médaille, la vie y est très chère (presque pire qu'en France) surtout au niveau de l'hôtellerie et de la restauration.

En bref, on retrouve au Chili un peu de raffinement espagnol, des infrastructures très françaises, la gentillesse des gens géographiquement isolés et un climat sympa... Après le sud californien, c'est la deuxième région où nous devrions avoir une maison de campagne !



**La relève de la garde à Santiago**

Un épisode amusant de notre visite de Santiago fut le suivi de la relève de la garde du palais de la Moneda, à laquelle nous assistâmes : des militaires comme dans les albums de Tintin avec bottes cirées à éperons qui claquaient, pantalons kakis et vestes blanches, et casquettes façon nazie qui nous ont joué pendant une bonne demi heure les meilleurs airs d'Arielle Dombasle avec un rare sérieux ! C'était pétant de rire, mais très beau.

La visite de la région centrale les trois jours suivants se fit avec une voiture de location. L'organisation du voyage ayant été faite de France à partir d'une agence française qui avait sous-traité à une agence chilienne, qui avait elle-même sous-traité à une autre agence chilienne, qui avait sous-traité à des opérateurs free lance ... ne fut pas un modèle du genre ! On nous refila en effet, la voiture de location avec un programme de visite pour 3 jours (qui tenait en 10 lignes) sans aucune carte ni renseignement ! Heureusement que notre espagnol fit merveille,... surtout après les tournées de dégustation de vins capiteux !

Nous commençâmes par descendre vers le sud dans la riche vallée viticole de Colchagua pour découvrir à Santa Cruz un musée ethnographique exceptionnel et dans les environs une hacienda du 19<sup>ème</sup> siècle également transformée en musée. Nous en profitâmes également

pour visiter une hacienda moderne de production viticole dont le professionnalisme et la qualité des vins nous impressionnèrent.

Puis la remontée vers la partie nord de la région centrale nous permit de visiter la fabuleuse maison D'Isla Negra de Pablo Neruda (dans le jardin de laquelle le poète est d'ailleurs enterré). Pablo Neruda était en effet, outre ses fonctions d'ambassadeur et ses activités de poète, un infatigable collectionneur de tout et n'importe quoi (il attachait beaucoup d'importance aux "choses"), mais il collectionnait toujours avec un goût très sûr. Et les pièces de sa maison, construite au bord de l'océan, furent bâties une à une de façon thématique et de façon à toujours découvrir la mer sous son meilleur angle. Même l'orientation de son lit avait été calculée pour qu'il puisse avoir la plus jolie vue de l'endroit !



**Comme un vol de gerfaults...**

Malheureusement, la côte, très belle (rocheuse et escarpée) est dans une brume quasi perpétuelle en raison du courant froid de Humbolt, venant de l'Antarctique.

La fin de ce petit périple fut marquée par la visite de Valparaiso et nous fûmes vraiment emballés par cette ville particulièrement attachante : ce grand port du temps où l'exportation de nitrate a fait la richesse du Chili est maintenant presque endormi, mais la ville très colorée (de 600 000 âmes) qui s'est développée autour sur une petite dizaine de collines très escarpées est maintenant tournée vers les arts. Les collines sont tellement abruptes qu'il s'agit plutôt d'un agglomérat de villages reliés entre eux par des funiculaires datant des années 80 – 1880 ! ce qui donne une ambiance très villageoise et animée à chaque quartier. Nous ne manquâmes pas, après avoir écumé les endroits les plus typiques à coup de funiculaires poussifs, de visiter la maison de... Pablo Neruda à Valparaiso (il en avait une troisième à Santiago) toujours aussi typée, aménagée avec une originalité et un goût sûr (et avec d'autres collections) et avec, dans chaque pièce, une vue imprenable sur la baie de Valparaiso !

A peine la voiture rendue, nous partîmes avec un autre guide faire la tournée des exploitations viticoles prestigieuses autour de Santiago. Dans des cadres exceptionnels, ces vastes haciendas luxueuses produisent des vins (atteignant souvent les 14,5 degrés) riches en saveurs, qui explosent littéralement en bouche, tout à fait comparables à nos meilleurs Châteauneuf-du-Pape (et à des prix plus raisonnables !). Les exploitations sont immenses (la production annuelle d'une des propriétés visitées dépasse les 30 millions de bouteilles), les outils de production performants et les chais superbes (équipés pour la plupart de barriques de chêne françaises). Nos vignerons français ont du souci à se faire dans les années à venir,



**Une rue typique de Valparaiso**

surtout vis-à-vis de l'exportation ! Notre préféré fut le Carménère (un cépage français un peu oublié) "El Castillo del Diablo" ; le maître de chais avait dû faire courir la légende d'un diable qui hantait ses caves pour éviter que les ouvriers (à l'époque très croyants) ne tapent trop fort dans ses réserves. Quant à nous, nous ne résistâmes pas au plaisir d'en super

gentiment une petite bouteille le soir dans notre chambre d'hôtel !

Enfin, la dernière soirée avant le départ fut égayée par un dîner-spectacle réussi de danses typiques chiliennes où les beaux "huasos" (l'équivalent chilien du gaucho argentin) firent danser Chantal tandis que leurs cavalières m'invitaient à me trémousser sur la piste !

### ***La fin du séjour en Polynésie Française...***

Avec de belles images plein la tête, nous reprîmes ainsi l'avion pour Tahiti le 9 avril.

L'arrivée en Polynésie fut moins glorieuse. Une nuit à l'aéroport de Papeete, côté domestique où les fauteuils s'apparentent à de mauvaises chaises de jardin en ferraille, à attendre le premier avion de Raiatea, avait un peu noirci le tableau et gâté l'équipage qui arriva sur la zone d'hivernage suant et soufflant, dans un chantier d'une saleté remarquable, envahi de poules et de chiens, et infesté de moustiques - ce qui n'alla pas en s'améliorant, dans la mesure où, très rapidement, nous prîmes l'habitude de vider notre vase de nuit directement dans l'évier, car comme nous l'avions compris, c'était l'usage dans la communauté des plaisanciers besogneux !

La douche et le chiotte du chantier étaient à l'image de celui-ci et mon premier exploit en attaquant la douche fut de mettre les pieds sur mes lunettes dont la monture explosa derechef ! Le bateau était "tout partout moisi" - vous pouvez vous imaginer la tête de Chantal en prononçant ces mots, liquéfiée qu'elle était par une chaleur moite de mauvais aloi (il pleuvait toutes les 2 heures environ !), et, bien sûr, l'antifouling commandé depuis 6 mois avait été oublié.



***Taranis repart à l'eau...***

Autant vous dire que tout ça nous donna des ailes pour faire mettre le bateau à l'eau vite fait, après avoir été chercher l'antifouling chez le concurrent, qui heureusement en avait un pot et fut particulièrement efficace pour faire venir fissa le deuxième de Tahiti. L'hélice fut démontée et remontée dès le jour de notre arrivée (le jeudi 10 avril) et nous passâmes le week-end sur la coque pour pouvoir mettre le bateau dans la marina dès le mardi matin suivant. En plus de ça, il fallut avitailler à pinces à plus de 2 km de là à notre petit super marché de Tenape que nous retrouvâmes avec plaisir. Avec, bien sûr, une réadaptation un peu douloureuse aux tongs, savates nationales polynésiennes !

Malgré notre grand âge, nous nous aperçûmes que nous avions battu des records de vitesse, certains étaient sur l'affaire depuis plus de quinze jours. Dans la marina, la cadence ne mollît pas et le programme de réarmement et de nettoyage fut mené tambour battant. Nous allâmes à la capitale Uturoa pour faire refaire mes lunettes et de gros avitaillements à prix d'or. Le seul aléa, qui nous coûta 24 heures d'énerverment et nous plongea dans des affres pas possibles fut la remise en état du petit moteur de l'annexe qui prit, depuis lors, une petite touche polynésienne. Ce bougre de moteur qui avait toujours démarré au quart de tour (ou presque) fit de la résistance et, quand, après maints efforts et démontages (je fus, entre autres, obligé de percer des vis grippées avec une perceuse foireuse et de bricoler le robinet d'essence à moitié cassé), il se décida à tousser, je crus l'affaire dans le sac ! Au lieu d'aller déjeuner relax, j'entrepris, un peu stressé, de remonter le carénage du moteur, quand en allant remettre la dernière vis tout à l'arrière de l'annexe, je sancis carrément cul par dessus tête et me retrouvais



dans l'eau sous l'annexe avec bien sûr tous mes outils au fond et le gentil moteur barbotant comme moi dans l'eau plus que douteuse (mais bien salée !) de la marina. Nos voisins autrichiens et néo zélandais arrivèrent, un peu goguenards, mais gentiment, à la rescousse pour me tirer de ce mauvais pas. Je passe sur le repêchage au narguilé et le rinçage des outils, dont la perceuse (de plus en plus foireuse), et surtout du moteur ! Lequel à notre grande surprise retoussa assez vite, mais en s'arrêtant dix secondes après. Bien sûr, l'essence était pleine d'eau, le carburateur fuyait, enfin bref, la totale ! En plus de cela, j'avais attrapé sur les cuisses et les bras un coup de soleil monstrueux et j'avais les mains arrachées à force de zigouiner la tirette.

Le lendemain après un nouveau démontage total, force fut de constater que je devais me diriger vers l'acquisition d'un nouveau hors bord si je ne voulais pas redémarrer celui-ci toutes les 10 secondes ! Amandine (la cheftaine du chantier !) me dit, avec mauvaise grâce, que c'était tout bonnement introuvable et hors de prix et qu'il y avait juste un 4 CV à vendre d'occasion, mais avec la mention "à réviser" ! En allant prendre conseil auprès du mécanicien du chantier, celui-ci me suggéra de regarder la bougie de près. J'eus alors l'idée de génie de la changer et, oh miracle, le moteur se mit à tourner comme une horloge (j'avais déjà fait la manip avant, mais c'était du temps où mon mélange était plus riche en eau qu'en essence). Quant je fis mon tour triomphal de bassin, je fus salué par des applaudissements nourris de la part de nos voisins de ponton, qui suivaient mes opérations discrètement, mais avec beaucoup d'attention !

Le reste de la remise en état du bateau ne fut presque plus qu'une formalité et Chantal eut même le temps de nous concocter des pots de rillettes (qui l'ont rendu si célèbre) et de bourguignon pour la suite du voyage. Et nous quittâmes ainsi, enfin, la marina le 21 avril pour aller mouiller en face dans une eau toujours aussi belle à force d'être turquoise, et mettre en marche le dessal, dernière étape (sans histoire) du déshivernage de Taranis. Le temps de faire un tour à notre petit supermarché de Tenape avec l'annexe (pour un test d'endurance du petit moteur), nous filions le 23 avril sur les quais d'Uturoa (capitale de Raiatea, à 5 miles de là) pour parachever l'avitaillement, en vue de la longue traversée (quelques 1200 miles) qui nous attendait vers les Samoa.



Et le lendemain, nous traversions donc pour Bora Bora après un petit arrêt d'une heure sur un des corps mort de la pointe Taomaro à Tahaa pour cause d'orage violent, avec un vent d'est néanmoins tout poussif, mais qui permit de nous assurer que tout allait pour le mieux du côté du bateau. Nous avons visé d'arriver sur l'île un jeudi de façon à faire les formalités de sortie de la Polynésie un vendredi, soupçonnant (à tort) la Gendarmerie d'être fermée pour le week-end. Après avoir passé la nuit dans le

superbe mouillage derrière le motu Toopua (que nous avons expérimenté avec bonheur l'année passée) nous allâmes avec Taranis au quai de Vaitape (capitale de Bora),... pour s'entendre dire par les gendarmes que nous devons faire notre sortie juste avant de partir ! Et deux choses nous retenaient encore pour quelques jours dans le lagon : une météo désastreuse qui nous annonçait des vents (exceptionnels !) de nord-ouest (c'est-à-dire dans le nez pour aller aux Samoa), et des difficultés à bien gérer notre avitaillement, car avec la température

très élevée et des produits déjà périmés à l'achat, nous avons eu des surprises bien désagréables !

Nous restâmes ainsi "coincés" à Bora, nous morfondant sur le lagon avec une eau encore plus bleue que l'année passée, une température plus élevée (c'était juste le début de l'automne) et des mouillages superbes et déserts. L'eau était toujours tiède, le bateau fin prêt et les paysages toujours aussi enchanteurs. C'était quand mieux d'être coincés là à faire trempette et à bricoler mollement qu'en Bretagne nord à la même époque de l'année !

Enfin le 30 avril, après une journée de pluie continue la veille, nous dérapions l'ancre vers Vaitape pour les ultimes courses, formalités, coups de fil,... avant de tourner notre étrave vers de nouveaux horizons...

### *En route vers les Iles Cook, puis les Samoa Américaines...*



Un tout petit vent de nord-ouest nous permit de faire route au près bon plein toute la journée, jusqu'à ce qu'au milieu de la nuit, celui-ci nous lâche et nous conduise à faire tourner le moteur à petit régime (1500 t/mn) autant pour faire un peu de route et recharger les batteries que pour redonner le moral à l'équipage dans la pétrole ! Un banc de méduses phosphorescentes nous offrit au cours de la nuit un ballet lumineux extraordinaire.

Le 1<sup>er</sup> mai, au matin, les alizés s'établirent tout doucement à l'est sud-est nous offrant une belle journée sous spi, pour fraîchir en soirée entre 15 et 18 noeuds. C'est ainsi, voiles en ciseaux et génois tangonné, que nous restâmes pendant deux jours sans toucher à rien, abattant les miles à modeste mais gentille allure (340 miles en 3 jours). Le Pacifique est vraiment un magnifique océan par ses couleurs, il est grand et tout vide, et les veillées n'étaient que pure formalité ! Une traversée de rêve qui s'annonçait là, si elle n'avait pas été pourrie par une otite carabinée, attrapée à Bora Bora au cours de ma baignade, et que j'ai traînée ensuite pendant plus de 2 semaines, malgré le recours au médecin de papier, antibiotiques, anti-inflammatoires...

Le 3 mai, le vent fraîchissait encore vers 20 noeuds, mais toujours en restant d'est, et ce fut sous grand voile seule que nous fîmes route en contrôlant les empannages (qui survenaient au moment de la petite bascule de vent liée au passage de grains) avec nos retenues de bôme grées de chaque côté de celle-ci. Dans la nuit du 3 au 4 mai, les grains furent plus violents et des orages passèrent tout près, les surventes montaient jusqu'à 28/30 noeuds allant jusqu'à casser nos bouts de fixation des poulies de retenue de bôme.

Enfin, la nuit suivante, le vent étant plus souvent à 25 noeuds qu'à 20 noeuds, nous décidâmes de prendre un ris dans la grand voile, surtout pour éviter des empannages trop violents, mais

aussi pour essayer de ralentir un peu l'allure, l'atterrissage sur Suvarow, où aucun balisage n'existe, devant impérativement se faire de jour. Peine perdue, le bateau filait grand train !

Le 5 mai, en début d'après-midi, voyant qu'il ne restait plus que 40 miles à faire jusqu'à l'entrée de la passe de l'atoll, nous nous mîmes à sec de toile, pour constater avec horreur que le bateau filait encore à plus de 3 nœuds...ce qui voulait dire que si le vent ne mollissait pas nous allions passer la nuit à tirer des bords carrés au large de l'atoll. C'est exactement ce qui se passa : dans un vent établi de 20 nœuds, montant à 30 dans les grains, avec un petit bout de génois, nous prîmes la cape presque en travers du vent 25 miles avant l'atterrissage, 8 heures d'un bord, puis 4 heures de l'autre (pour arriver sur Suvarow par le nord) en dérivant doucement à 2 nœuds (doucement pour la vitesse du bateau, pas pour ses mouvements qui nous donnaient l'impression d'être dans un shaker aux mains d'un barman expérimenté, surtout dans les grains orangeux !). Et à 5 heures du matin, le 6 mai, nous remettions en route pour découvrir l'atoll au lever du jour juste à l'endroit prévu sur la carte,...ouf !

Aussitôt en vue de la passe d'entrée, comme notre voisine de ponton à Raiatea (ainsi que notre fidèle guide de Jimmy Cornell) nous avaient dit qu'il y avait un administrateur (ou un gardien) en poste sur l'atoll (qui appartient aux Iles Cook) qui ferait les formalités d'entrée, je commençai à m'égosiller sur le 16 à la VHF pour appeler les "Cook Islands Suvarow Authorities", ...bien entendu sans succès !

Après avoir négocié une entrée dans l'atoll sans trop de problème, quelle ne fut pas notre surprise de ne... rien voir. Juste un îlot d'un km de long par 200 m de large avec en son milieu une minuscule jetée de corail en ruine et un bâton planté au bout (qui avait dû servir de porte pavillon)... mais avec deux bites d'amarrage en inox, qui nous laissèrent à penser que cet îlot avait un jour été touché par la civilisation. Malgré une recherche intensive aux jumelles, d'administrateur point ! Quant à l'atoll lui-même, il est assez grand (5 à 8 miles de diamètre) et fort peu abrité. Notre mouillage, où bien sûr nous étions seuls, n'était abrité que des vents de nord à sud-est en passant par l'est,...et il n'y en avait pas d'autres. Notre réaction première fut de se dire, 710 miles pour ça, c'est un peu raide et faire un détour de quelques 50 miles sur les 1200 miles totaux jusqu'à Apia (Samoa), c'est quand même ballot ! Mais, après ce premier moment de découragement nous réalisaîmes quelle chance d'avoir tout ça pour nous tout seul, avec le piaillage des fous de bassan à becs bleus qui passaient et repassaient au dessus de nos têtes, une végétation tropicale à portée de main, et une eau d'une limpidité incroyable où nous pouvions discerner chaque détail des coraux multicolores par 8 m de fond, avec des poissons de toutes sortes qui n'arrêtaient pas de tourner autour du bateau. Il y avait en particulier cinq beaux requins à toupillonner comme des fous et malgré le fait que ce soit des pointes noires, je n'aurais pas été y mettre le bout du pied quand j'ai vu avec quelle voracité ils avaient foncé sur un bout de quignon de pain moisi que Chantal avait jeté.



*Un requin à pointes noires bien vorace*

Et puis le lendemain, nous descendîmes à terre pour débourrer de la noix de coco (et éventuellement dénicher des oeufs de sterne) et nous découvrîmes sous les frondaisons... le yacht club de Suvarow ! C'était poignant de voir cette construction abandonnée depuis quelques années (ou peut-être quelques mois !) comme si elle avait été quittée du jour au lendemain (c'est d'ailleurs ce qui avait dû se passer) : une bibliothèque de livres prêts à être

compulsés, une carte du Pacifique au mur, des douches et un vrai WC (plus que frustrés) un évier avec encore les produits à récupérer, le hors bord sur son support, la barque d'aluminium tirée sur la plage,... une table, des chaises, un restant de pelouse et une haie, une ou deux



**Le "yacht club" de Suvarow**

tombes... et une nature luxuriante qui reprend le dessus rapidement. Un petit monument à l'entrée de la maison dédié à Tom Neale qui vécut là de 1952 à 1977 rappelle le rêve de ce Robinson Crusoe local, qui mettait un point d'honneur à accueillir tous les nouveaux arrivants. Sur les murs du yacht club, nous vîmes les dédicaces de ces bateaux de passage (la dernière était de mars 2008) sur des petits dessins ou des pavillons, mais le bâtiment est postérieur à l'épopée Tom Neale (il date

de 1999). Probablement date à laquelle un administrateur avait été nommé là par les autorités des Cook Islands, avant que celui-ci ne soit peut-être devenu fou... sur ce caillou de 3 m d'altitude, à plusieurs centaines de miles d'un autre atoll et à plusieurs milliers de miles d'un continent !

La météo étant particulièrement clémente et n'annonçant pas de vent pour les jours à venir, après avoir fait le nettoyage du bateau et le grand lavage des draps et des vêtements (le bermuda et les slips !), nous pensions profiter un peu de cet éden, quand une reprise particulièrement violente de mon otite nous décida à partir rapidement le matin du 8 mai vers la civilisation et ses bons docteurs samoans !

Après quelques manœuvres habiles pour décoincer une chaîne résolument entortillée autour des patates de corail, nous reprenions le large avec des alizés évanescents sous un soleil écrasant. La journée se passa sous spi à se traîner entre 2 et 3 nœuds jusqu'à ce que la nuit tombe... et le vent avec ! Une grosse mauvaise surprise nous attendait lorsqu'au moment de démarrer le moteur (qui était parti au quart de tour le matin même), celui-ci refusa de se mettre en marche, sa batterie semblant à plat. En essayant de démarrer le groupe que le chantier Alubat m'avait toujours affirmé avoir branché sur les batteries de servitude, mon sang ne fit qu'un tour en essayant à nouveau un échec. Comprenant que les deux parcs de batteries ne pouvaient être à plat en même temps, je mis les parcs en parallèle avec le coupleur pour redémarrer les moteurs avec succès. Du coup, je relevai dans la foulée le schéma des connexions pour comprendre l'incident et réalisai rapidement que la batterie moteur alimentait effectivement le moteur et le groupe.

Le lendemain matin, l'expertise de cette batterie me montra qu'elle avait vécu, un de ses éléments étant en court circuit !

Compte tenu d'une météo peu encourageante avec un anticyclone vissé sur notre zone jusqu'au milieu de la semaine suivante, avec garantie de pétrole, et d'une oreille mal en point nous mîmes le cap sur les Samoa Américaines (un peu plus proches que les autres) où il semblait, au vu des guides, que la civilisation avait peut-être quelques longueurs d'avance sur celle des sorciers guérisseurs d'Apia. Après des calculs savants (et conservatifs) de consommation, nous en déduisîmes qu'en gardant le moteur à petite vitesse, ça devait passer (plutôt à l'aise) pour Pago Pago (Samoa US).

Et, nous moulinâmes les jours et les nuits suivantes avec juste les arrêts réglementaires pour contrôle du niveau d'huile moteur toutes les 12 heures et des tentatives d'envoi du spi



quelques heures par jour lorsque le vent voulait bien atteindre 5 nœuds. Les manœuvres de spi pied nu sur le pont ressemblait à une danse sur des braises et rester torse nu au soleil pendant 10 minutes relevait de l'exploit ! Nous n'avions jamais eu aussi chaud de notre vie !

Enfin, le lundi 12 mai, vers 9 heures, après 4 jours d'une longue et pénible traversée à allure réduite (un peu plus de 450 miles en 4 jours), nous arrivions à Pago Pago, capitale des Samoa US et tête de pont américaine du Pacifique Sud, de sinistre réputation (d'après notre guide fidèle et radio ponton) : pollutions sonore et olfactive par la centrale diesel et les conserveries de poisson, civilisation américaine avec forte criminalité, tracasseries administratives en perspective, mouillage de très mauvaise tenue,...mais un hôpital américain avec un service d'urgence 24 h sur 24 et des possibilités d'avitaillement intéressantes...

### *Escale à Pago Pago (Samoa US)...*

Les premières impressions de notre arrivée dans cette jolie baie de Pago Pago, qui s'encastre profondément entre les montagnes, confirmèrent quelques assertions du guide, car nous eûmes droit à la zone des canettes flottantes de Coca et de bière américaine Coors light, puis à la zone des flaques irisées sentant bon le fioul lourd avant d'être effectivement agressés par l'odeur de poisson pourri des conserveries et assourdis par le grondement (c'était plus qu'un ronronnement) de la centrale électrique ! Mais nous fûmes gentiment guidés par radio par le "harbour control" vers la zone d'attente des immigrants (à couple d'une remorqueur samoan en réparation) afin d'accueillir, dans les minutes qui suivaient, la douane, l'immigration, la quarantaine et la santé publique, puis les responsables du port pour le mouillage !

En fait ces minutes durèrent... 3 heures sous une pluie battante. Au bout d'une heure, nous vîmes arriver un samoan du port qui nous fit remplir un petit bout de papier avec le nom du bateau et notre heure d'arrivée, nous parla de la France qu'il connaissait par son équipe de rugby (ce sera d'ailleurs une constante partout aux Samoa) et demanda, à tout hasard... si nous n'avions pas un souvenir du pays pour lui (peut-être en forme de petit billet vert !). Ayant fait ceux qui ne comprenaient l'américain à l'accent samoan

que difficilement, il n'insista pas du tout, nous dit de mettre notre pavillon jaune et qu'il allait prévenir les autorités de notre arrivée. Au bout de 2 heures qui commençaient à nous sembler longues, nous vîmes arriver un superbe douanier moustachu avec une chemise bleu bardée d'insignes samoans et américains... sanglé dans une très élégante jupe portefeuille, en tongs avec une pampille emplumée rouge autour du gros orteil ! Heureusement qu'il y avait la prestance et les insignes, on aurait pu ne pas le prendre au sérieux ! Mais, manque cruel de culture de notre part, nous nous aperçûmes ensuite que la plupart des hommes portaient la jupe (le sari indien court), qui, avec cette chaleur, devait d'ailleurs être bien confortable. Il se confondit en excuses en nous disant n'avoir pas été prévenu de notre arrivée (on nous resservit ensuite plusieurs fois ce genre d'excuses !) et nous fit remplir un vague papier où il n'y avait guère que le nom du bateau et de l'équipage, prit le papier de clearance de Bora Bora en inscrivant que nous venions de Puka Puka (une île des Cook Islands), ne regarda pas les passeports, nous demandant juste si nous n'avions pas trop d'alcool fort ou de tabac à bord... Pour aller plus vite, il m'emmena avec lui voir l'officier de "quarantaine", un colosse samoan en tshirt et bermuda qui me demanda s'il n'y avait pas d'animal à bord ni de fruit pourris, vint

*La jolie baie de Pago Pago*



jeter au coup d'oeil au bateau français (qui appartenait à une nation si forte en rugby !) et m'emmena voir l'officier d'immigration (encore plus crasseux que lui mais qui me gratifia d'un chaleureux "welcome to the American Samoa" refusant de regarder les passeports et de prendre ma "crew list" (liste d'équipage) puisque j'en avais donnée une à son collègue de la douane ! Enfin, la "Public Health" (santé publique) me fit asseoir dans un fauteuil de cuir un peu moins fatigué que ceux des bureaux précédents (où ne figuraient généralement qu'un ordinateur hors d'âge utilisé pour faire des réussites, un bureau métallique des années 50 avec un paquet de bonbons ou de graines de tournesol et un calendrier de 2000 ou 2003, des revues de l'époque et sur les murs lépreux quelques guirlandes de Noël également hors d'âge). Après avoir déclaré sur l'honneur que nous n'avions pas eu de décès pendant la traversée, ni de symptômes de la peste et autres maladies dont la liste prenait la page, il me souhaita à nouveau "welcome aux Samoa", m'invita à enlever le pavillon jaune et à aller voir le harbour master... que je trouvais dans le même type de bureau, toujours en train de faire une réussite tout en mangeant dans sa boîte de polystyrène ! Ce dernier me souhaita "welcome aux Samoa" et m'invita à aller mouiller au milieu d'une dizaine de voiliers en me conseillant de mettre deux ancrs, le mouillage étant effectivement de très mauvaise tenue dans une vase super molle. Comme j'insistais sur la prise d'un corps mort (j'avais lu dans le guide qu'il y en avait quinze dans le port et je n'avais compté qu'une dizaine de voiliers), il me dit mollement d'essayer d'en trouver un et m'invita à m'en saisir si je pouvais ! J'appris ensuite en que les corps morts étaient pris d'assaut par les bateaux hivernant là et que chacun attendait son tour pour se l'approprier !



**Un bus "surbaissé"**

A plus d'une heure de l'après-midi, nous allâmes enfin jeter l'ancre, toujours sous des trombes d'eau, à un jet de pierre de la centrale diesel effectivement très bruyante (même avec mon oreille bouchée, elle me cassait la tête) et des conserveries effectivement bien malodorantes ! J'eus ensuite l'idée mirobolante d'aller jeter l'ancre Fob light et son bout plombé avec l'annexe le plus loin possible du bateau, c'est à dire à quelques mètres et des 35 mètres de mouillage, il n'en resta qu'une douzaine à l'eau après avoir tiré dessus

(l'ancre était quasiment à pic et nous nous aperçûmes au moment de repartir qu'elle était même entortillée dans son bout dont l'épissure était en train de nous lâcher !). Mais nous avions notre conscience pour nous et la pluie, la chaleur, la fatigue nous firent juger la situation satisfaisante ! Après une petite sieste, j'annonçais à Chantal mon intention d'aller faire un tour à terre pour le repérage du marchand de batteries et de l'hôpital... Repérer la batterie idoine fut l'affaire d'un instant et comme un taxi passait là, je me fis conduire à l'hosto séance tenante avec l'intention de prendre rendez-vous avec l'oreillologue pour le lendemain. Et là, surprise,... il me déposa aux urgences en me disant que c'était l'entrée de l'hôpital. Je trouvais là une salle, avec des bancs de bois rangés comme dans une classe face à la télé, pleine à craquer d'une cinquantaine de personnes (avec vingt dehors qui prenaient le frais) regardant béatement des dessins animés pour enfants qui passaient en boucle pour distraire les patients ! Me dirigeant vers une charmante hôtesse samoane (à côté de laquelle je passais pour un nain famélique, comme d'ailleurs à côté de la majorité des samoans américains qui ressemblent plus à des sumos qu'à des pygmées), celle-ci m'expliqua gentiment qu'avant toute chose je devais me faire faire un dossier à un autre bureau et payer 10 dollars d'inscription. Ce

que je fis séance tenante, et là une tout aussi charmante hôtesse m'inonda de demandes exotiques telles que le prénom de mes parents, leur date de naissance, mon numéro de téléphone - avec tous les indicatifs, et ma religion ! Elle me remit alors avec un grand sourire un petit carton jaune (ma carte vitale !) qui allait me servir - à vie - de sauf-conduit pour naviguer dans l'hôpital, en m'invitant à retourner aux urgences pour voir un médecin. L'hôtesse samoane déjà entrevue m'annonça alors que je ne pouvais prendre de rendez-vous, mais qu'en m'asseyant quelques instants j'allais pouvoir rencontrer un docteur qui me sortirais de ce mauvais pas !

Je mis alors un certain temps à comprendre le rôle des dessins animés, destinés à faire patienter tout ce petit monde pendant des heures, les cadences d'appel des patients étant d'une lenteur incomparable, (mais pour me consoler, je pensais que nos urgences métropolitaines étaient certainement logées à la même enseigne, la télé en moins !). Après une observation attentive de la cadence, une estimation me permit d'évaluer mon entrée dans la salle de "triage" dans un couple d'heures. Je décidais de rester, tout

**Le "Coco Chanel" de Pago Pago**



en ayant une pensée émue pour Chantal sur son mouillage foireux qui commençait probablement à se ronger un peu les sangs. Effectivement, deux heures après, une infirmière me fit entrer dans la dite salle de triage pour me poser quelques questions afin d'établir mon dossier et prendre ma tension. Là, elle s'y reprit à deux fois pour me dire finalement que ça n'allait pas du tout et m'envoya directement... dans une autre salle d'attente où nous n'étions que trois au milieu de boxes occupés par des patients très mal en point. Je me dis que mes affaires remontaient quand je compris que mon cas, pour être grave, l'était beaucoup moins que celui des gens qui m'entouraient et que j'allais encore avoir quelque temps d'attente. Et tout ça, avec des médecins nombreux, qui avaient l'air compétents et qui ne chômaient pas. Au bout d'une bonne heure, j'allais tenter d'expliquer à une infirmière et au médecin régulateur la situation critique de mon épouse sur un bateau mal ancré dans le port, sans nouvelles de moi depuis quelques heures dans une nuit noire et pluvieuse, ce qu'il eurent un peu de mal à comprendre (et notamment pourquoi je ne pouvais pas lui donner un petit coup de fil pour la rassurer)... mais avec beaucoup de gentillesse me firent remonter mon dossier sur le dessus de la pile... j'étais presque honteux d'avoir eu un petit passe droit ! Enfin, une gentille doctoresse me fit raconter une fois de plus mon histoire d'oreille, m'examina avec sérieux, m'annonça que j'avais une grosse infection mal soignée (les antibiotiques que j'avais pris étaient effectivement bons-à-tout/bons-à-rien), que ce serait long, que j'aurais encore à prendre beaucoup de cachets antidouleur, mais que, surtout, le niveau de ma tension ne me permettait pas de me remettre en liberté. J'eus beau tenter de lui réexpliquer la situation de mon épouse, elle me fit miroiter des accidents cérébraux imminents avec mes maux de tête et mon infection... et mon anglais bafouillant commençait à atteindre ses limites dans la gestion de la situation. Comme elle était cependant bien fine, nous pûmes arriver à un deal honorable : je restais une demi heure de plus allongé avec des comprimés antiinflammatoires à forte dose et après reprise de la tension et électrocardiogramme, nous réexaminerions la situation à tête reposée ! La tension ayant légèrement baissé et l'électrocardiogramme étant normal, nous reprîmes la négociation sur de meilleures bases avec signature de ma part d'un document la dégageant de ses responsabilités, l'engagement de revenir faire une prise de tension 3 jours après et de prendre un traitement pendant un mois, avec bien sûr, en prime, les antibiotiques

et antinflammatoires ad hoc ! L'infirmière me donna les cachets du soir et du lendemain matin en me disant d'aller avec mes ordonnances chercher le restant à la pharmacie le jour suivant.

Il était huit heures du soir, et je sautais dans le taxi (à qui je tentais vainement de demander où se trouvait la pharmacie du village, et qui me répondait obstinément que c'était à l'hôpital d'où nous venions, ce qui me fit conclure que mon anglais samoan était vraiment mauvais) pour revenir à l'annexe (que j'avais perdue dans cette nuit d'encre). C'est finalement au bout d'une longue après-midi que je retrouvais une équipière sens dessus dessous, m'imaginant déjà barbotant dans cette eau glauque, mais m'ayant mis le feu de mouillage pour me guider au cas où j'aurais survécu ! Elle s'était en plus rendue compte qu'en cas de dérapage de l'ancre, elle n'aurait pas pu démarrer le moteur, sachant bien que, pour ce faire, je trifouillais un rotacteur, mais ne sachant pas où il était ! Enfin bref, l'aventure qui finissait bien fut fêtée comme il se doit d'un bon coup de sirop de mangue !

Le lendemain, je me chargeais de la mission batterie pendant que Chantal se chargeait de la mission pharmacie, mais en ayant pris soin de nous munir chacun d'une VHF pour rester en contact étroit ! Le bateau n'avait pas bougé, il faisait beau et toujours très chaud et le remplacement de la batterie me prit à peine 3 heures, beaucoup moins de temps que la récupération des cachets ! En effet, renseignements pris, il n'y avait pas de pharmacie à Pago Pago et c'était bien à l'hôpital qu'il fallait aller en prenant un de ces petits bus extraordinaires qui sillonnent la ville et ses alentours pour un demi-dollar ! Ce sont de vieilles Ford ou Toyota de 6 ou 7cv dont seuls la partie avant et le siège conducteur ont été gardés, une caisse en bois surélevée ayant été bricolée pour accueillir jusqu'à une douzaine de passagers. Chaque chauffeur met un point d'honneur à personnaliser sa déco avec des guirlandes, des plumes, des peintures bariolées... et toujours une musique à fond du matin au soir. Même pour téléphoner avec son portable, le chauffeur ne baisse pas le volume de la musique probablement de crainte de mécontenter ses passagers. A la pharmacie de l'hôpital, Chantal retrouva la même queue que la veille aux urgences et en donnant ses ordonnances, le pharmacien lui dit qu'elle n'avait qu'à repasser... dans deux heures, que ce serait prêt ! Elle revint fort dépitée, d'autant plus qu'au cours de son expédition, elle avait écumé tous les supermarchés du coin pour s'apercevoir que les légumes verts, la viande fraîche ou le poisson étaient inconnus sur l'île, à moins d'aller voir un grand supermarché hypothétique situé à une heure ou deux en bus du centre ville... Mais la préparation des médicaments, qui allaient s'avérer bien efficaces, étaient remarquablement faite avec le nom de ceux-ci, leur posologie et le nom du patient tapés sur les étiquettes de petits boîtiers contenant la quantité exacte des médicaments prescrites (des pratiques qui seraient sans doute à mettre avantageusement en œuvre chez nous !).

**Pago Pago et ses ressources hôtelières !**



L'image que nous avons finalement gardé de Pago Pago est celle d'une petite ville abandonnée depuis longtemps par ses tuteurs américains (nous ne vîmes aucun officiel ou navire US), peuplée de samoans qui nous ont vraiment semblé gentils et bons enfants, mais très mal nourris... et dont le commerce a été vigoureusement pris en main par des chinois comme un peu partout dans le Pacifique ! Et, nous nous y plûmes, ayant pris nos petites habitudes et nous repérant facilement dans cette bourgade crasseuse un

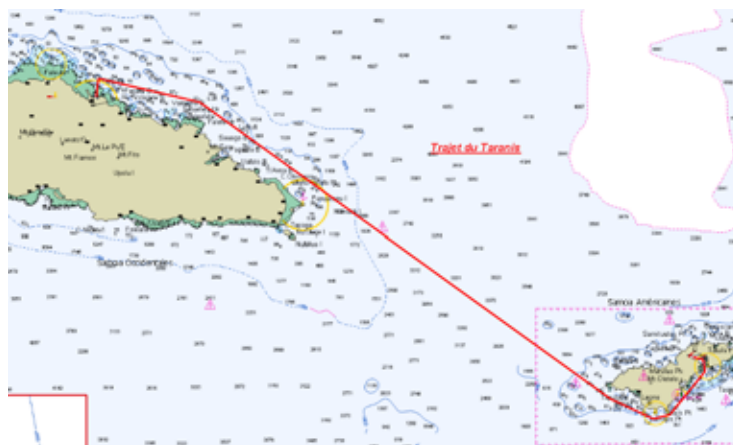
peu misérable, mais dont nous exploitâmes à fond toutes les ressources, allant du téléphone international, au cyber café en passant par nos traiteurs chinois !



Enfin, le jeudi suivant 15 mai, en meilleure forme qu'à l'arrivée, nous décidions de lever l'ancre en fin de journée, après avoir fait les papiers de sortie presque aussi douloureusement qu'à l'entrée (le pire fut d'avoir à payer 50 dollars pour le mouillage) et un dernier check up qui s'avéra meilleur que 3 jours avant. Il fallait en effet arriver un jour de semaine à Apia (capitale des Samoa occidentales où le guide nous promettait des formalités encore pire qu'à Pago Pago !).

### *A la découverte d'Apia, Samoa Occidentales...*

Une traversée de 80 miles sans histoire fut à nouveau expédiée au moteur à petite vitesse par calme plat, ce qui nous permit d'embouquer le chenal du port d'Apia à 8 heures le matin. Accueillis à la VHF par un vigoureux "welcome to the Samoa", le port nous dépêcha un pneumatique pour nous guider vers la "marina". Bien sûr, à ce moment là, nous crûmes à un abus de langage. Mais nous fûmes abasourdis de découvrir



de vrais pontons avec eau, électricité (220 V avec prises européennes), 3 bateaux de passage et un résident des Samoa ! Claire, la responsable de la marina, accompagnée de sa jeune assistante, toutes deux très affairées par la gestion de celle-ci (!) nous accueillirent à bras ouverts et, comme d'habitude, nous demandèrent de rester à bord pour attendre la quarantaine, l'immigration, la douane et la santé publique qui devaient arriver dans les minutes qui suivaient... De longues minutes qui durèrent cette fois-ci... 4 heures, les premiers s'excusant comme à l'habitude d'avoir été prévenus tardivement et les derniers m'obligeant à leur courir après pour qu'ils prennent nos passeports, que nous dûmes aller en ville récupérer l'après-midi après le coup de tampon !

En fait, la marina avait été construite l'année passée pour les Jeux Olympiques du Pacifique dont nous avons entendu parler sur Télé Polynésie en 2007, et nous décidâmes alors d'en profiter ! Un tour en ville nous donna l'impression qu'une certaine opulence régnait là, la ville



**La maréchaussée samoane**

était plutôt propre et aérée, des taxis circulaient partout, des supermarchés et marchés bien achalandés étaient omniprésents et les samoans d'un gabarit nettement inférieurs à leurs voisins américains, mais toujours vêtus de leur sari ! Ceci nous surprit, car le niveau de vie officiel de ces îles indépendantes qui ne vivent que d'exportation d'un peu de coprah et de fruits et légumes est réputé très bas. Mais d'une part, la vie y est peu chère en comparaison de ses voisins, et d'autre part, la nature généreuse pourvoit ici largement aux besoins alimentaires de ses habitants. Et, au vu des constructions, des voitures relativement neuves qui circulent,... de l'argent étranger est manifestement injecté dans l'économie samoane (probablement par son ancien pays de tutelle, la Nouvelle-Zélande).

Nous nous promenâmes beaucoup, appréciant les marchés grands et hauts en couleurs : le marché au poisson, aux souvenirs, mais surtout aux fruits et légumes, qui regorgeaient de marchandises locales. La viande, seule ne fait l'objet que d'un commerce rare, sous forme d'énormes boîtes de corned beef ou de surgelés (souvent peu appétissants) dans les supermarchés. Pour l'équivalent d'un euro, nous pouvions nous balader partout en taxi (il y en avait toujours un à roder et à nous interpellier gentiment) et nous allâmes visiter la très belle maison samoane de Robert Louis Stevenson (où il est mort et enterré en 1894) – l'auteur de l'Ile au Trésor et de Dr Jekyll et Mr Hyde. Les samoans l'aiment encore beaucoup car il fut un défenseur de l'indépendance du pays du temps où il était sous une vague tutelle franco-anglaise, puis allemande (les Samoa passèrent sous tutelle néozélandaise après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale et avant leur indépendance dans les années 60). Le musée ethnographique local était également très intéressant, même s'il était un peu poussiéreux.



**Le front de mer d'Apia**

Tous les matins et tous les soirs, nous avions droit au spectacle de l'entraînement des deux énormes gîgues de 50 rameurs, cadencé par des batteurs qui nous faisaient leur solo de tambour quotidien, en vue des fêtes de l'Indépendance de début juin. En outre, un peu plus tard en matinée, c'était le défilé des forces de police samoanes sanglées dans leur jupe portefeuille avec la fanfare, depuis le poste de police jusqu'au palais du gouvernement quelques 500 m plus loin. Mais le plus amusant était de voir le déploiement des forces de l'ordre qui se mettaient à régler une circulation plus que tranquille, avec fébrilité et force moulinets de petits bras aux mains gantées de blanc, nous donnant un spectacle de ballet d'une rare qualité, avant le passage du cortège !

Les gens étaient, là aussi, gentils et serviables et même un chauffeur de taxi qui nous avait attendu et à qui on avait fait faire une course plus longue qu'à l'habitude, ayant voulu nous demander un peu cher, nous remercia chaleureusement quand je lui donnais la moitié de la somme réclamée après lui avoir laissé entendre qu'il essayait de nous entuber ! Dans la rue, nous étions souvent salués par des gens qui nous tapaient sur l'épaule en nous demandant si nous les reconnaissions (Chantal eu même droit à la bise) : rencontres d'officiels, de supermarchés,...?, on ne s'y retrouvait pas vraiment, mais on faisait comme si, au risque de les vexer !

Enfin, toutes les bonnes choses ayant une fin et ayant décidé de partir le 23 mai de bonne heure, nous commençâmes le parcours du combattant pour obtenir tampons et clearance la

**L'entraînement en baie d'Apia**



veille. Et, comme en plus, nous avions eu la bonne idée de vouloir faire une étape sur Savaii, la deuxième île des Samoa, avant de s'élancer vers Wallis, afin de couper la route, je dus être introduit auprès de la directrice de cabinet du premier ministre pour obtenir une autorisation d'escale ! Celle-ci m'établit séance tenante cette autorisation, qui, en échange de ma promesse de ne pas semer la révolution dans la population locale, demandait à celle-ci

de nous apporter tout le soutien dont nous pourrions avoir besoin...

Autorisation que nous conserverons avec un souvenir ému, car, après un départ de très bonne heure le 23 mai et une navigation au moteur par calme plat, notre atterrissage à Asau, 65 miles plus loin, au bout de la deuxième île des Samoa se solda par un échec. Nous fûmes en effet plongés dans des abîmes de perplexité lorsque nous constatâmes que le chenal d'entrée au milieu du récif n'était plus balisé par des bouées (contrairement à ce qu'indiquait la carte), que les alignements à suivre très incertains pouvaient être des bâtons peints en blanc (au milieu d'autres...) et qu'enfin sur la carte que nous avions, il y avait déjà un demi-mile que nous aurions dû être sur le récif. Ajoutant à cela qu'aux jumelles, on n'arrivait pas à trouver un passage qui ne déferlait pas, notre envie de dormir à Suvaii s'amenuisa au fil du temps d'attente que nous avons décidé de consacrer devant l'abri dans l'éventualité de l'arrivée d'un hypothétique bateau de pêche !

Finalement, à la tombée de la nuit, la mort dans l'âme, nous remettons en route pour avaler les quelques 230 miles nous séparant de Wallis.

### *En route vers Wallis...*

Nous eûmes la chance, une heure après avoir quitté les environs d'Asau, de voir se lever un petit vent de sud ouest qui vira progressivement au sud-est en se renforçant, nous permettant de faire route voiles en ciseaux et génois tangonné, puis sous grand voile seule en fin d'après-



midi du jour suivant. En bref des conditions de navigation quasi parfaites, un peu ternies, pour moi, par un vilain rhume qui allait bientôt se transformer en vilaine grippe bronchiteuse, probablement ramassée à l'hôpital de Pago Pago.

Le vent redevenant un peu plus est, nous renvoyâmes le génois pour arriver tout schuss en fin de matinée... du lundi 26 mai devant la passe d'entrée du lagon de Wallis. Eh oui, le dimanche (fête des mères !) était passé à la trappe car Wallis est de l'autre côté de la ligne de changement de date (administrativement parlant, car en fait sa longitude le place légèrement à l'est de celle-ci). Nous avons maintenant de l'avance sur la vie en France (à TU+12) au lieu d'être en retard sur celle-ci (à TU-11) ! Nous refîmes plusieurs fois les calculs en essayant de comprendre (!), et nous eûmes même des doutes en embouquant la passe et en voyant des enfants se baigner et une famille faire un barbecue sur un îlot isolé, pensant ipso facto que c'était le pique nique du dimanche ! A tel point qu'en débarquant un peu plus tard à Mata Utu, capitale de l'île complètement déserte, la première chose que je fis fut de me faire confirmer l'heure et la date par la première indigène rencontrée !

Le vent ayant encore fraîchi (notre anémomètre ne l'avait d'ailleurs pas supporté et s'était envoyé subrepticement en l'air), nous avons décidé d'aller jeter l'ancre devant la capitale pour faire les formalités d'entrée et de revenir ensuite un peu en arrière au mouillage moins exposé de l'anse de Gahi. Le récif barrière est en effet très éloigné de l'île centrale de Wallis ce qui soumet les mouillages de la côte est à un fetch vigoureux lorsque les alizés sont établis. C'est ainsi que je débarquais, pas très fier, aux commandes d'une annexe surfant sur des vagues de plus de 50 cm de haut avec un petit moteur qui faisant encore des siennes (le robinet d'arrivée d'essence était cassé et un bricolage foireux permettait juste de limiter la fuite d'essence, celle-ci étant cependant bien plus importante que la consommation propre du moteur !). La première impression, en arrivant sur un immense terre-plein avec une église massive de style normand mais en pierre volcanique, un palais royal ayant connu des jours meilleurs, un quai de conteneurs paraissant à l'abandon et une épicerie buvette de campagne (de campagne française profonde des années 50...), fut pour le moins mitigée ! En haut de la côte, je trouvais finalement la gendarmerie, ...mais fermée pendant l'heure (les heures) du déjeuner. Après avoir obtenu l'autorisation, de la part d'un gendarme débonnaire en train de casser la croûte, de différer nos formalités d'entrée au lendemain et d'aller se mettre à Gahi, ce fut le voyage de retour pour le moins humide sur Taranis, dans la vaillante annexe, avant de rejoindre le mouillage plus abrité !



*L'entrée de l'atoll de Wallis*

Nous étions deux bateaux (un résident, le Chatham du docteur ! et nous) dans une petite anse abritée du clapot par une langue de corail, mais pas vraiment du vent du large. Celui-ci souffla très fort la première nuit, nous mettant fort mal à l'aise avec notre arrière à une centaine de mètres d'un rivage peu accueillant de rochers et de blocs de béton. Nous ne dormîmes que d'un œil et croisâmes les doigts en comptant sur notre bonne ancre CQR crochée dans une vase ferme... - CQR qui remplit heureusement très bien son office !

Le lendemain, à la première heure, nous débarquâmes le moins mal possible (et surtout au plus près) sur un petit slip en béton envahi d'herbes, qui atténuèrent un peu les vagues, qui brisaient cependant, remplissant le canot à chaque fois. Après avoir pris langue auprès du petit resto paillotte voisin (où nous apprécîâmes par la suite, son poisson à la tahitienne, sa salade de poulpe et ses huîtres fraîches de la baie...), nous apprîmes qu'il n'y avait ni bus, ni taxi sur l'île, que la ville était à quinze km, que le stop marchait parfois bien, mais que surtout, dès nos formalités accomplies à Mata Utu, nous devons présenter nos hommages au chef du village !

En fait, l'auto stop marchait très bien (nous eûmes l'occasion de l'expérimenter plusieurs fois !) ; nous attendîmes rarement plus de quelques minutes et souvent nous n'avions même pas à demander, les gens s'arrêtant spontanément... surtout les wallisiens (les métropolitains au volant des plus grosses 4x4, ne nous adressant qu'un vague regard transparent. Ceci nous donnait l'occasion de discuter avec des personnes réellement très gentilles, même si leur abord paraissait bourru. Après des formalités de gendarmerie et de douanes plus que légères, nous découvrîmes le centre nerveux de Mata Utu, constitué de deux "supermarchés" ressemblant à ceux de Polynésie Française (c'est-à-dire avec viandes, saucisson, fromages à prix d'or, et pas seulement le corned beef anglosaxon et les viandes congelées-décongelées odoriférantes...) et quelques merceries, au grand bonheur de Chantal ! Le tout avec des gens gais et accueillants qui ne respiraient pas la misère...



**Le joli mouillage de Wallis**

De retour dans notre anse, nous fûmes présenté par le restaurateur au chef du village (qui était en fait l'oncle de sa femme) à qui nous fîmes "allégeance" pour qu'il nous autorise à mouiller dans "sa" baie. Nous apprîmes des tas de choses intéressantes auprès de cet homme (Noé), par ailleurs très sympa. Il existe en effet à Wallis deux pouvoirs parallèles, la démocratie, avec les représentants de l'état français et surtout de l'assemblée territoriale (avec des gendarmes français et en parallèle une garde territoriale)

et le droit coutumier avec un roi, des ministres et des chefs de village (tout ça pour 9000 habitants !). Ce droit coutumier s'exerce au niveau de l'ordre local, de la justice de proximité, des travaux collectifs... Mais l'assistance française est si forte que les gens ne travaillent plus beaucoup (le foncier est gratuit - y compris les maisons !) et les chefs en viennent presque à regretter cette assistance métropolitaine. A Futuna, ils font encore plus fort, ils ont 2 rois pour 5000 habitants !

L'île n'a aucune ressource propre (excepté la culture des jardins pour la consommation personnelle - c'est un pays où tout pousse avec un soleil et une pluie équatoriale, à condition de planter !) et est entièrement assistée par la métropole, avec un taux de chômage probablement très élevé (les gens ne parlent pas de chômage mais d'indemnités versées à ceux qui ne perçoivent pas de salaires...). Il y a ainsi des fruits et légumes faciles à produire, du poisson facile à pêcher et chacun a ses petits cochons... et son gros 4x4 pour aller en ville (l'île fait 14 km par 5 km !). La seule chose dont les habitants se plaignent est le prix de l'électricité et de l'eau ! La population est très attachée à la France (on a même vu la photo de Sarko dans un bureau !), tout le monde parle très bien le français sans accent et parmi les gens rencontrés, beaucoup étaient déjà allés en France ou avaient un fils là-bas. Dans les jours fériés, il y a l'armistice du 11 novembre, du 8 mai...

Et chaque village a son église, en général monumentale, nous en avons même vu une ressemblant plus à une tour de Babel qu'à une église !

Nous eûmes également l'occasion de connaître le dispensaire de la capitale (nous pourrons écrire un jour quelque chose sur les "dispensaires du monde" – chapitre Pacifique Sud !), chacun notre tour, Chantal ayant chopé ma grippe avec un peu de décalage et les allers et retour en annexe avec débarquement et embarquement dans les rouleaux n'arrangeaient pas vraiment les choses ! Nous y fûmes très bien soignés, même si l'attente étaient toujours un peu longue – en deux heures, nous avions le temps de contempler l'affichette demandant aux gens de ne pas fumer pour ne pas gêner les autres dans la salle d'attente qui était un préau ouvert aux quatre vents !

Le seul point vraiment noir était, comme aux Samoa, une chaleur humide (nous eûmes même 24 h de pluie sans discontinuer – ce qui, comme d'habitude était, paraît-il, exceptionnel !) très difficile à supporter (même les locaux s'en plaignaient !). A une exception près : nous fûmes en effet pris en stop par un vieux futunien très sympa, qui parlait mal le

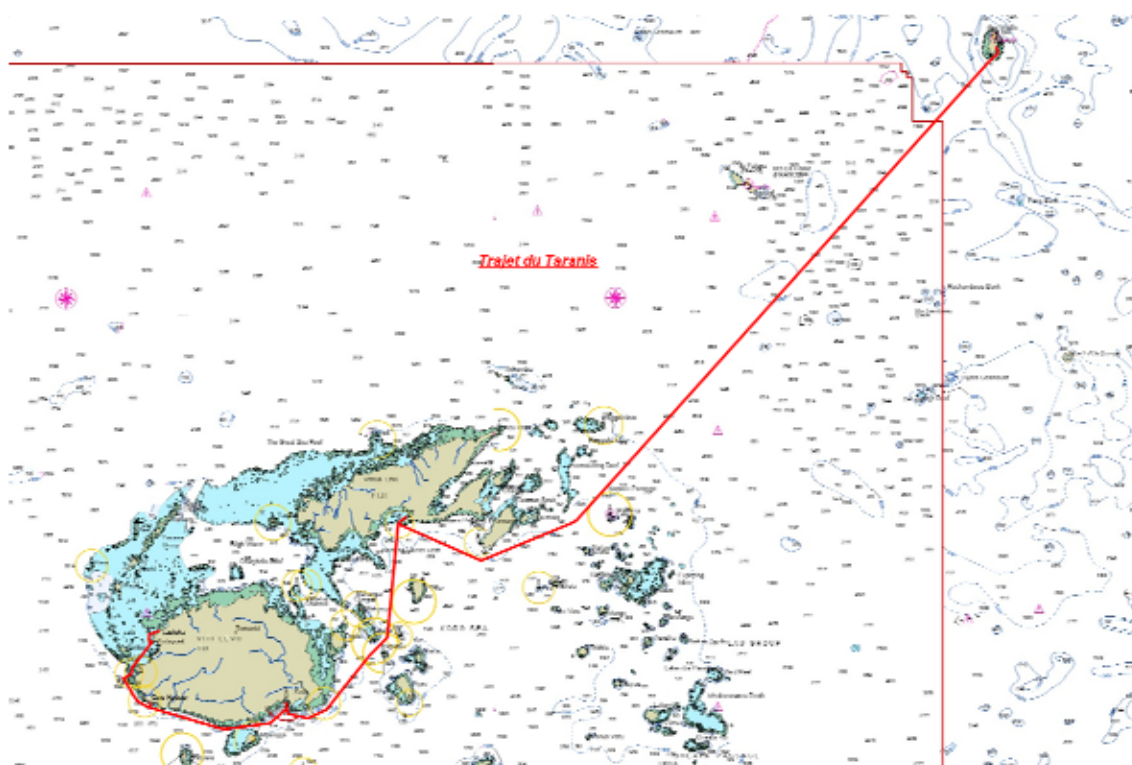
**Une Tour de Babel...**

français et avait pris sa retraite à Wallis après avoir passé 35 ans en Nouvelle Calédonie. Pour entretenir la conversation, je lui dis qu'il avait sûrement fait le bon choix, mais j'ajoutais que, par rapport à la Nouvelle Calédonie, la difficulté était le climat. Et le bonhomme, qui n'entendait pas trop le français (et pas trop tout court) de me rétorquer : "ah, ça c'est sûr que le climat en Nouvelle Calédonie est bien dur à supporter à cause du froid... et que pour ça à Wallis, nous sommes vraiment bien" ! Nous étions morts de rire !

Enfin, le 3 juin au matin, après avoir épuisé toutes les ressources (ou presque !) de Wallis, nous dérapions l'ancre pour pointer notre étrave vers d'autres horizons, les Fidji...

### *Les Fidji en séjour surveillé...*

La météo, qui nous promettait de petits vents de sud-est fut au rendez-vous et la première journée se passa en alternant moteur et spi, lorsque le vent daignait dépasser 6 nœuds. Puis à la tombée de la nuit nous sentîmes un frémissement d'alizés poussifs, ce qui nous permit de



porter un peu de toile..., alizés qui s'essoufflèrent rapidement, nous obligeant à user de nouveau de la risée Volvo. Le lendemain après-midi, le temps se dégrada rapidement, et une alternance de grains et de calmes nous occupa jusqu'au terme du voyage, le vent passant de 25 nœuds à 2 nœuds en une heure de temps. Mais le pire était à venir : dans la nuit du 5 ou 6 juin, nous subîmes des pluies diluviennes pendant plusieurs heures avec des éclairs aveuglants tombant autour de nous toutes les 2 à 3 minutes et un vent qui faisait le yoyo entre 5 et 25 nœuds. La visibilité était quasi nulle en raison de la pluie et la nuit bien noire en raison de la nouvelle lune... Le moral n'était pas au beau fixe ! et le fonctionnement des GPS de secours fut vérifié plus d'une fois, au cas où un éclair vicieux nous aurait joué un mauvais tour (comme il y a quelques années en Mer du Nord). D'autant plus, que nous n'étions pas loin d'atterrir dans une zone envahie de récifs de coraux. Heureusement, les cartes étaient très fiables (ce que nous avons vérifié dans l'après-midi avec radar et GPS). Enfin, même les

mauvaises choses ayant une fin, le jour se leva sur un ciel plombé, mais sec, et nous aperçûmes devant nous avec un immense soulagement la passe d'entrée de la baie de Savu Savu. Nous avons finalement parcouru nos 370 miles à mi-temps voile et moteur, mais en parcourant une distance beaucoup plus grande à la voile !



*Les premières formalités de douane accomplies...*

L'accueil par la Copra Shed marina fut prompt, gentil et efficace : le 6 juin, à 9 heures nous étions guidés vers un corps mort, et à 11 heures, nos formalités d'entrée étaient terminées. Comme à l'habitude en pays anglo-saxon, la santé, la quarantaine, les douanes et l'immigration se succédèrent à bord, nous faisant remplir plus d'une douzaine d'imprimés de toutes sortes et nous bombardant de recommandations (qui s'apparentaient étrangement à des interdictions) pendant 2 heures. En bref, nous comprîmes que nous

pouvions descendre à terre à Savu Savu "librement", mais que pour aller prendre un mouillage n'importe où ailleurs (enfin, seulement où c'était autorisé !), il fallait avertir les douanes, faire une nouvelle procédure de sortie (un peu simplifiée...) en indiquant notre itinéraire, puis refaire une entrée aux douanes. Nous nous sommes crus revenus en arrière de quelques années à Cuba, avec des fonctionnaires aussi gentils mais aussi englués dans une bureaucratie d'un autre temps.

Et manifestement, nous n'étions plus dans un territoire d'outremer assisté par une métropole généreuse ! Il s'agissait d'un village avec rue unique sale et poussiéreuse (ou très boueuse suivant le temps !) avec une population mi-indienne, mi-mélanésienne ne respirant pas l'opulence. Nous avons en effet quitté la Polynésie à Wallis (un peu avant ou un peu après selon les guides !) et attaquions la Mélanésie dont la population a des traits très africains. Mais les anglais, qui avaient colonisé les Fidji, avaient, comme à leur habitude, importé massivement de la main d'œuvre indienne pour travailler comme esclaves (ou tout comme) dans leurs plantations. Ce mélange que nous avons connu à Trinidad, ne produit pas un résultat particulièrement heureux, et crée des tensions très palpables. Les magasins épiceries sont en général tenus par des chinois, avec un staff indien et les administrations sont sous la coupe de mélanésiens ! Mais le marché aux fruits et légumes locaux était beau (le marché au poisson – et accessoirement aux mouches, l'était moins !) et nous pûmes en profiter pour acquérir salades, ananas, tomates goûteuses dont nous étions privés depuis longtemps, d'autant plus que la vie, pour nous, était vraiment peu chère.

Enfin, comme toutes les anciennes possessions anglaises, le club house de la marina très chic et bien à l'écart de la populace locale offrait tout ce que peut en attendre un colonial british : laverie (mais avec une femme s'occupant du linge et le pliant), restaurant, bar, internet café... et de bons corps-morts !

Nous passâmes finalement une bonne semaine à Savu Savu, sur notre corps-mort, à partir duquel chaque débarquement en annexe tenait de l'exploit (le robinet d'essence du petit moteur de celle-ci cafouillant plus que jamais), le temps s'étant rapidement dégradé après notre arrivée, et étant devenu abominable à partir du 10 juin : 25/30 noeuds avec une pluie ininterrompue donnant une visi quasi nulle (ils annonçaient même des inondations sur l'île de Vanua Levu où nous étions). Comme d'habitude, c'était soi-disant exceptionnel, mais on

commençait à se méfier ! Autant vous dire que la rue de Savu Savu n'avait plus de secret pour nous, nous connaissions tous les recoins du patelin et ses magasins ! Nous avons même fini par découvrir une boutique encore mieux achalandée qu'en Chine profonde ; elle vendait, exposés, des oeufs, du poisson et du crabe, des matelas,... et des cercueils, avec quelques autres babioles aussi variées !

Aussi, quand nous vîmes arriver le vendredi 13 juin, nous décidâmes de déraper le samedi, la météo prévoyant une embellie progressive, mais temporaire ! Comme il y avait un passage obligé par les douanes pour faire une clearance de sortie et que le week-end était un week-end prolongé (pour cause d'anniversaire de la reine - laquelle, entre nous soit dit, les a viré du Commonwealth!), nous y allâmes le vendredi, en leur annonçant qu'on ferait route directe vers Lautoka. Nous avons, en effet, décidé de sauter Suva (la capitale) et d'avalier les 230 miles nous séparant de la côte ouest en une étape. J'avais quand même un peu tâté le terrain en demandant aux douaniers si je pouvais m'arrêter à Suva : la réponse avait été claire - seulement en cas de très mauvais temps et dans ce cas il fallait attendre le mardi pour régulariser les papiers ! Bref, il valait mieux filer sans demander son reste !



*Le marché de Savu Savu*

Tout ça, c'était sans compter sur une météo toujours revêche qui nous cueillit juste avant la tombée de la nuit du 14 juin en partant de Savu Savu, avec un joli grain qui dura quand même 2 heures avec des vents de 30 à 35 noeuds, une visibilité nulle, une pluie battante et des éclairs en abondance. Nous faisons encore 8 noeuds sous grand voile seule à 2 ris, au milieu d'un passage entre les bancs de coraux et l'ambiance était un poil morose. Et puis, comme d'habitude, après ça, 20 heures de moteur ! Du coup, nous décidâmes le lendemain matin de faire halte à Suva pour la nuit, malgré l'interdiction formelle des douanes (mais en se plaquant derrière quelques vieux cargos rouillés). Le lendemain matin, météo au top (10 à 15 noeuds d'est prévus), départ à la nuit vers 5 heures du matin pour rallier un petit mouillage, 65 miles plus loin, Cuvu Harbour, lui aussi interdit, et faire un arrêt repos d'une nuit. Pour la petite histoire, le vent avait quand même fraîchi pour atteindre un bon 25 noeuds ! Nous fîmes alors la connaissance d'un couple américain venant d'Alaska, des "pacific trotters" très sympas avec lesquels nous passâmes une bonne soirée à dire du mal des Fidji et de son administration débile ! Bien sûr, à la tombée de la nuit, il y eut l'inévitable tentative de racket de la station balnéaire de la petite baie, qui venait nous demander des sous pour profiter du mouillage et des installations de la dite station ! Prévenu que nous étions par le guide, nous refusâmes poliment mais fermement en leur disant que nous décamperions dès potron-jacquet !

Le lendemain matin, départ pour Vuda Point, la jolie petite marina que nous avait chaudement recommandé notre ami Jo dans son mail de la veille, et qui se trouve 8 miles avant Lautoka, notre check point des douanes. Arrivé dans cette marina, après un amarrage laborieux (les bateaux étaient amarrés dans un bassin circulaire à un corps mort sur l'arrière et à un embryon de catway sur le quai à l'avant) aidé par un charmant fidjien, qui accueillait les bateaux depuis sa chaloupe d'un retentissant "bula" (bonjour en fidjien), je filais voir la "harbour master", qui me dit que nous devrions aller dès le lendemain matin aux douanes en bus, mais que Vuda Point marina ou Lautoka, c'était kif kif bourricot !



Ainsi, le 18 juin, de bon matin, nous attrapâmes le bus de 6h45 vers Lautoka, le bus de ramassage scolaire, plein comme un oeuf et poussif comme un bus hors d'âge (ce qu'il était !) pour se retrouver une demi-heure plus tard dans une bourgade tout à fait comparable à Savu Savu, en un peu plus grand... Evidemment, après s'être renseigné, on nous envoya en haut d'une petite colline pour s'entendre dire que ce n'était pas le bon bureau des douanes, le nôtre se trouvant à l'opposé, un bon kilomètre plus loin vers le port ! Nous étions quand même en avance, mais une petite dame nous aiguilla vers le douanier de service, et au premier coup d'oeil, nous comprîmes que les ennuis allaient commencer ! Je déballais la douzaine de papiers tamponnés que nous avions déjà récolté depuis notre arrivée, quand il me demanda innocemment où était le bateau... Flairant l'embrouille, j'eus du mal à résister à l'envie de lui dire "mouillé à Lautoka", mais, vu qu'il n'y en avait que deux à un jet de pierre de son bâtiment, je lui narraï avec mon plus charmant sourire en faisant profil bas, et en lui servant un anglais balbutiant que nous étions à Vuda point, mais que nous avions pris le bus à la première heure, qu'on m'avait dit que Lautoka et Vuda Point c'était pareil, que nous avions fait notre entrée à Savu Savu, que nous avions fait notre clearance de sortie là-bas et que nous avions un permis de croisière (tout en fidjien) pour s'arrêter dans les îles... Eh bien, nous nous fîmes souffler dans les bronches et je sentis passer le vent de la belle amende ("heavy fine") parce que nous n'avions pas informé les douanes, lors de notre départ, de notre arrêt à Vuda point avant d'aller à Lautoka ! Finalement, après un long coup de fil aux douanes de Savu Savu (qui lui rapportèrent probablement que nous nous étions bien tenus à la Copra Shed marina), le regard apaisé du douanier affublé d'un rictus, pouvant passer pour un sourire, nous laissa à penser que les événements prenaient un tour meilleur. Nous eûmes droit au rappel des règles d'or de la douane fidjienne à l'égard des yachtman indisciplinés : à chaque fois qu'on



**Les bateaux "enterrés" de Vuda Point**

bouge le bateau n'importe où, il faut venir les voir... et refaire des pages de papiers, avec toujours les mêmes renseignements, marque du radar, de la VHF,... Heureusement que nous ne leur avons pas dit que nous nous étions arrêtés en route (mais nous avons eu la sagesse d'arriver à la tombée de la nuit et de repartir au lever du jour) et que leur système de reporting n'avait pas trop bien fonctionné (à tous les mouillages possibles, les locaux doivent reporter le passage des bateaux par VHF...).

Manifestement, les touristes étaient les bienvenus dans les "holiday resorts" mais pas les bateaux ! Des infos de ponton de première main nous révélèrent que le ton avait été durci depuis un an environ vis-à-vis des plaisanciers étrangers et que les amendes pleuvaient. Probablement qu'il y avait eu des abus de la part de ceux-ci dans le non-respect des règles, mais aussi, de prochaines élections étaient en vue, la dictature des généraux en place était un peu remise en cause, le niveau de vie toujours très bas (et peut être de plus en plus) et ils avaient un peu les boules de s'être vus exclus du giron britannique ! Enfin leur problème indien était manifestement quelque chose qui les gênait et ils essayaient alors de les faire rentrer chez eux. Il régnait une sorte d'apartheid, probablement moins fort en apparence qu'en Afrique du Sud il y a quelques années, mais sûrement aussi profond. Les indiens n'étaient présents que dans les emplois subalternes, ne possédaient pas de terre, et ne se mélangeaient pas dans les transports en communs et les écoles (ce que nous avons vu dans notre bus de ramassage scolaire et des travailleurs pour aller à Lautoka).

Pour nous, effectivement les seuls "îlots" préservés étaient les marinas "internationales" avec yacht-club très british ! Et manifestement nos petites capitaines de port, au demeurant charmantes, étaient un peu paumées dans la réglementation. Et puis, peut-être aussi qu'en vieillissant, nous supportions de moins en moins l'absence de libertés et devenions de plus en plus contestataires !

En sortant des bureaux, un peu ébranlés par ce contact rugueux avec les forces fidjiennes, nous fûmes gentiment abordés par un indien du coin, qui échangea quelques mots avec nous, nous parlant de la pluie et du beau temps, nous demandant qui nous étions, où nous allions et nous proposa gentiment de nous montrer le marché, la station des bus, puisque c'était sur son chemin... Nous comprîmes trop tard notre erreur ! C'était un racketteur professionnel de gogos arrivant à Lautoka et nous ne pûmes nous en défaire qu'au bout d'une heure (il rentrait avec nous dans chaque magasin et ne nous lâchait pas d'une semelle) en lui refilant...un billet de 10 dollars ! Nous reparûmes vite fait dans notre havre de paix et de luxe tranquille de Vuda Point, où nous fréquentâmes assidûment le bar restaurant du yacht club, la station balnéaire voisine et coulâmes des jours heureux à faire un peu de nettoyage et de maintenance sur le bateau, à discuter avec nos voisins de pontons, à bouquiner,... enfin bref, à jouer les parfaits touristes en marina de luxe.

Sept jours de marina coûtant moins cher que 2 jours dans une marina française ou tahitienne, nous n'en reparûmes qu'une semaine plus tard, le 24 juin, pour aller...à Lautoka faire nos formalités de sortie, mais cette fois avec le bateau !

Nous fîmes là un petit avitaillement de départ pour dépenser nos derniers dollars fidjiens et revisitâmes le bourg, qui nous sembla encore plus laid et plus sale que la fois précédente. Ce qui fut confirmé le lendemain matin quand nous retrouvâmes le bateau couvert des fumérons de l'usine à mélasse qui crachait en continu une fumée noire et épaisse (ce n'est pas pour rien que Lautoka est nommée "Sugar City"). Les douaniers se montrèrent égaux à eux-mêmes, paperassiers et désagréables, mais nous étions "tout en règle", même s'ils eurent le sentiment que nous les narguions un peu avec nos sacs pleins de bouteilles bien emballées qui s'entrechoquaient doucement, et qui étaient nos provisions de voyage, leur expliquâmes-nous ! Ils insistèrent sur le fait que notre départ définitif des eaux fidjiennes devait avoir lieu à midi (il était 11 heures), et nous avons eu le sentiment que si nous avions annoncé que nous partions à 14 heures, ils nous auraient demandé de revenir avec l'annexe, une demi heure avant ! Il y avait longtemps que nous n'avions été aussi contents de faire une clearance de sortie pour des endroits plus accueillants... que devaient être les Vanuatu !

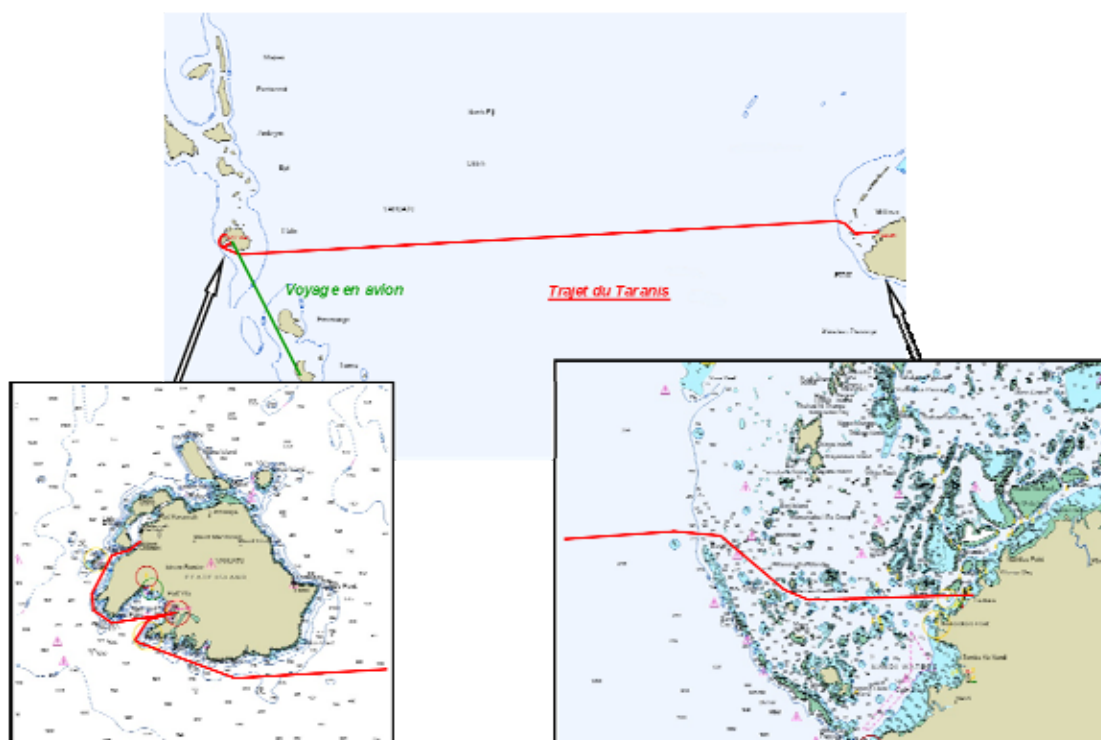


*La charmante bourgade de Lautoka !*

### ***A nous les Vanuatu, ex-Nouvelles Hébrides...***

Pour des raisons de timing (nous devons récupérer nos enfants prodiges à Port Vila le 6 juillet et leur préparer un bon programme de vacances !), nous avons finalement décidé de ne pas faire un tour chez les "bons sauvages" aux Yasawa (îles extérieures du groupe des Fidji), - sans aucun regret - et aux îles au nord de Efate (île des Vanuatu accueillant la capitale, Port Vila) - avec un peu de regret.

C'est ainsi que le 25 juin, en fin de matinée, nous dérapâmes pour Efate sous un soleil resplendissant en ayant décidé de passer au plus court (ou presque), au travers du plateau corallien de 25 miles bordant Viti Levu, l'île principale des Fidji où nous étions. Si, au départ de Lautoka, nos cartes de Max Sea étaient bien détaillées, il n'en était plus de même au bout de 15 miles et nous nous fîmes des frayeurs en passant entre des patates de corail qui n'étaient repérées sur la carte que par une petite croix, et qui, dans la réalité, déferlaient sur un pourtour de 200 m. Et, pour tout arranger, le vent que la météo prévoyait de sud-est de 10 à 15 nœuds, était de sud-ouest de 25 à 30 nœuds (sur l'avant de notre travers) ! Ce qui me valut quelques pions d'eau salée, peu appréciés, en allant prendre nos ris dans la grand voile, la mer étant particulièrement désordonnée sur ces haut fonds.



Celle-ci devint plus régulière, mais bien formée, en sortant des eaux fidjiennes à la tombée de la nuit, et le vent mollit progressivement jusqu'au petit matin où nous dûmes même envoyer un petit coup de moteur, avant que ça ne fraîchisse de plus belle. Dans les premières 24 heures, plus de 150 miles avaient été avalés, ce qui nous obligea à revoir notre timing d'arrivée à la baisse (nous pensions alors arriver dimanche soir au lieu de lundi matin). Les lendemain et surlendemain furent également bien ventés et nous marchions la plupart du temps à plus de 7 nœuds avec un ris dans la grand-voile et un tiers du génois, le vent étant repassé  $\frac{3}{4}$  arrière. Mais à l'aube du 28 juin, une pluie torrentielle accompagnée d'un vent de 30 à 35 nœuds nous obligea à prendre un deuxième, puis un troisième ris dans la grand-voile, d'autant plus que le vent était revenu sur l'avant du travers avec une mer grosse qui transformait le bateau en sous-marin ! Et ça dura jusqu'à midi, quand le vent accepta de baisser d'un cran pour se stabiliser autour de 25/30 nœuds. Les nouvelles prévisions furent à nouveau revues à la baisse et nous donnaient maintenant une arrivée dans la nuit du 28 au 29, ce qui en abordant une terre inconnue avec un guide vieux de 6 ans et des feux réputés incertains ne nous emballait guère !

Nous gardâmes les 3 ris dans la grand-voile pour ralentir un peu l'allure, qui dépassait quand même les 6 nœuds, et vers 4 heures du matin, à l'aide du radar, du GPS, de la carte (recalée avec radar et GPS)... et beaucoup de courage, nous entamâmes notre approche de Port Vila. Bien sûr les alignements avaient été remplacés par un feu à secteur et les bouées scintillantes blanches par des bouées à occultation verte et rouge. Il en fallait plus pour nous abattre et finalement, au lever du jour, vers 6 heures, nous jetions l'ancre devant la bouée de quarantaine de Port Vila (après avoir tourné et viré dans un mouillage encombré), pour passer un dimanche maussade à nettoyer le bateau...bien salé, et se reposer de ces 540 miles engrangés à bonne vitesse !

Dès le lundi matin, l'officier de quarantaine arrivait, très gentil, tellement gentil que Chantal, à la question traditionnelle "avez-vous des fruits et légumes à bord achetés aux Fidji ?", répondit "oui, quelques-uns au frigo, peut-être voudriez-vous y jeter un coup d'œil ?". Elle pensait que, comme à l'habitude, il nous dirait de les garder et de les consommer à bord après les avoir mentionné sur le papier officiel de clearance ! Pas du tout, il les engrangea dans le beau sac en plastique de Chantal (qu'elle eut même du mal à récupérer pour lui refiler un vieux sac poubelle) pour les emmener avec l'intention officielle de les détruire... Nous soupçonnâmes très fort que chez l'officier de quarantaine, il y aurait le soir même un gratin d'aubergines des Fidji, ce légume n'ayant pas cours aux Vanuatu ! En échange, il nous obtint très vite une place à quai de la "marina" Yachting World où nous nous amarrâmes dans la foulée, pouvant ainsi débarquer directement sur la terre des Vanuatu par une planche, qui, même instable, s'avérait plus commode que notre petite annexe fatiguée, avec son petit moteur tout aussi fatigué !

Le restant de la semaine passa, après avoir fait les formalités de douanes et d'immigration (bien cool par rapport à celles des Fidji !) à préparer le bateau, à faire du repérage à Port Vila (magasins, marché coloré et bien achalandé, restaurants, agences de voyage pour nos excursions futures,...) en vue de l'arrivée de Fred et Louis le dimanche soir 6 juillet.

Nous fûmes agréablement surpris de découvrir un pays où l'influence française sur ce petit condominium franco-anglais (ex-Nouvelles Hébrides) jusqu'en 1980, date de l'indépendance, se fait encore bien sentir. A peu près la moitié de la population mélanésienne, particulièrement accueillante et bienveillante, parle français et beaucoup plus la comprend (la proximité de la Nouvelle Calédonie et de ses perspectives d'emploi y sont probablement pour quelque chose), l'anglais étant cependant communément utilisé, la langue officielle étant le bishmali (un anglais "abâtardi"). Le niveau de vie est très bas, le chômage élevé, et le tourisme est la seule ressource importante du pays avec l'élevage bovin, même si le gouvernement essaie de transformer les Vanuatu en un petit paradis fiscal, essentiellement à destination des australiens très proches. Mais la présence asiatique est tout aussi importante,

comme un peu partout dans le Pacifique : magasins "comme là-bas", tenus par de vrais chinois, vendant tous les produits appréciés par ceux-ci (pattes de poulet, nouilles aux crevettes... et surtout les copies pirates de DVD sous titrées en mandarin !).

Les enfants furent récupérés sans encombre le 6 au soir et la journée du lendemain fut consacrée à l'installation, à la découverte pour eux de Port Vila, de ses ressources gastronomiques cachées (le "Rendez-Vous" est une adresse à ne pas

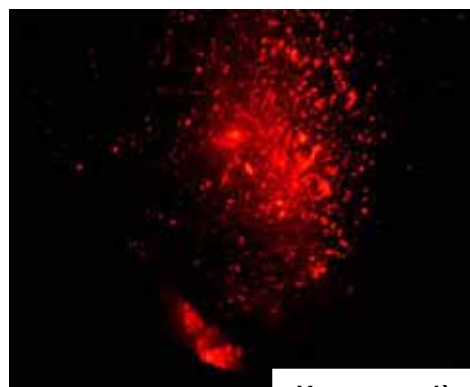


*Louis au marché de Port Vila*



oublier pour son point de vue et son bœuf du Vanuatu inoubliable), de son artisanat local... et pour Louis, au club "Mickey", un ensemble de toboggans gonflables, trampolines, et autres baudruches installés sur le port, pour son plus grand bonheur.

Le surlendemain, c'était le départ pour une escapade en avion vers Tanna, une petite île volcanique des Vanuatu difficile à atteindre en bateau en raison de son absence de mouillage sûr. Arrivés en fin de matinée dans un bungalow de brousse dont la salle de bain n'avait rien à envier à celle des meilleures cases africaines que nous avons connues il y a 20 ans, ce fut la plongée dans les coraux pour aller taquiner les merveilleux petits poissons colorés. Dans l'après-midi, départ en 4x4 pour traverser l'île sur des pistes défoncées afin de rejoindre le volcan Yasur, en activité permanente au niveau 3 ou 4. Les alizés puissants, dispersant gaz et scories nous permirent d'approcher tout au bord du cratère et d'admirer d'impressionnantes explosions de lave incandescente, qui faisaient trembler la terre toutes les 2 à 3 minutes. A la nuit tombée, chaque feu d'artifice déclenchait le crépitement des appareils photos !



**Yasur en colère**

Le jour suivant fut consacré à la visite d'un village "coutumier" afin de nous faire découvrir la vie traditionnelle des vanuatiens. Sandrine, notre gentille guide mélanésienne nous raconta sa vie au village, en français (elle avait été à l'école à la mission catholique de Lénakel, capitale de l'île). Habillée d'un pagne traditionnel de raphia coloré (mais maintenant avec un corsage en tissu !), elle nous fit découvrir la construction des cases en pandanus tressé, les jeux traditionnels des enfants et des adultes, la préparation des légumes et fruits dont la culture est la seule occupation des hommes avec l'élevage des cochons et des poules, en nous faisant goûter ces fruits tout au long de la visite. Nous terminâmes par un spectacle de danses traditionnelles villageoises, où il était frappant de voir les habitants prendre autant de plaisir à chanter et danser pieds nus en tapant des mains. Sandrine nous parla aussi de leur vie d'aujourd'hui, basée sur les mêmes activités traditionnelles, très dure pour eux, sans aide extérieure, sans voiture, avec une nourriture toujours très simple à base de fruits et légumes (viande et poisson étant hors de prix pour eux, le cochon étant réservé aux fêtes du village); mais avec une vision du monde moderne par le biais de la télévision qu'ils regardent dans une maison commune et des téléphones portables qu'ils sont nombreux à posséder. L'argent des visites, pour lesquelles les gens du village, qui travaillent généralement au "jardin", sont tous mobilisés par un appel de conque vigoureux, et celui de la vente de produits d'artisanat locaux



**Une danse villageoise traditionnelle**

frustrés leur permet de payer l'éducation des enfants, les dépenses de santé et ce tout petit superflu ! Rattraper sans moyens quelques siècles d'évolution de la civilisation n'est pas une mince affaire (le dernier "déjeuner" cannibale daterait de 1985 !). Au retour, nous passâmes à travers une plantation de café et découvriâmes la petite "usine" qui prépare 30 à 40 tonnes de graines d'un abarica réputé et fort bon, avant de reprendre l'avion pour Port Vila.

Le 10 juillet, nous quittâmes notre marina, pour aller prendre un mouillage une vingtaine

de miles plus loin à Ai Creek à l'ouest de l'île d'Efate, un endroit paradisiaque bien abrité, où les baignades au milieu des coraux furent abondantes et variées malgré une température d'eau un peu fraîche qui ne dépassait pas 24°C. Pendant ces baignades, nous fûmes accompagnés d'un petit poisson jaune qui passa son temps à tourner autour de nous, nous précédant avec obstination de 10 cm devant notre masque pendant que nous nagions. Nous nous régalâmes des chasses sous marines miraculeuses de Fred : raies et poissons perroquets améliorèrent grandement notre ordinaire ! La météo peu engageante qui nous promettait des vents de sud-est de 25 nœuds + et la beauté du site nous conduisirent à prolonger ce séjour de farniente jusqu'au dimanche 13 juillet, avec pour objectif de traverser pour la Nouvelle Calédonie le lendemain, après avoir fait un petit avitaillement et la clearance de sortie aux douanes et à l'immigration. Mais le retour de Ai Creek vers Port Vila nous refroidit un peu, dans la mesure où nous dûmes affronter plus de 35 nœuds de vent dès la sortie de l'abri de la côte (nous passâmes Dragon's Point à l'entrée de la baie de Port Vila au moteur, vent dans le nez avec une vitesse d'à peine 3 nœuds et en prenant force pions d'eau salée !).



**La pêche miracle !**

Aussi, le 14 juillet fut-il passé à parcourir à nouveau la capitale, ses magasins (mais pas son marché, celui-ci étant en grève), ses restaurants, ses étals à souvenirs... et son club Mickey !

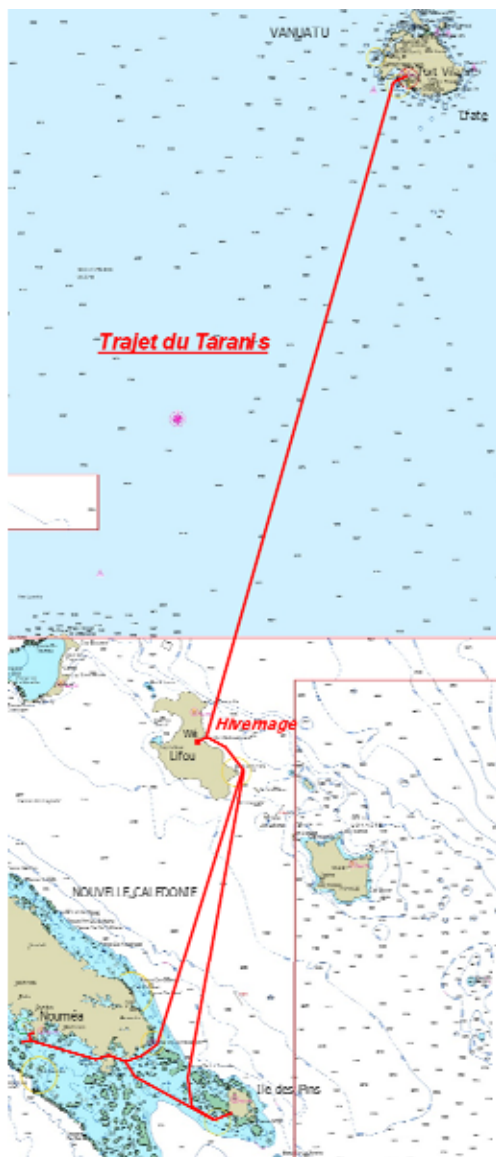
Enfin, le lendemain soir, la météo nous promettant une baisse du vent d'un cran, nous levâmes l'ancre vers la Nouvelle Calédonie avec l'intention d'arriver au petit matin du 17 juillet à Wé, sur l'île Loyauté de Lifou, où nous pouvions maintenant faire nos formalités de douane.

### ***La Nouvelle Calédonie, terme de ce voyage...***

C'était, encore une fois, sans compter sur les aléas d'une météo chagrine ! A peine sortis de la baie de Port Vila en compagnie d'un superbe paquebot tout illuminé, un vent frais de sud-est de 30 nœuds nous obligeait à prendre 2 ris dans la grand-voile et à réduire le génois au plus juste. Malgré cela, le bateau filait 7 à 8 nœuds au petit largue / bon plein, avec le pont balayé par des vagues si puissantes, que nos panneaux, habituellement étanches, finirent par fuir. Au milieu de la nuit, le vent descendit d'un cran pour reprendre de plus belle quelques heures plus tard en refusant, nous obligeant à le serrer de plus en plus. La mer forte devint grosse et les paquets de mer de plus en plus agressifs ! L'anémomètre affichant 35 nœuds dans la matinée, la prise du 3<sup>ème</sup> ris s'imposa, puis le vent mollissant un peu à 30 nœuds le ris fut largué...pour être repris en fin de journée....

Heureusement que l'équipage était solide. Même notre petit Louis tenait vaillamment le choc, demandant toutefois discrètement s'il n'y avait pas moyen d'arrêter le bateau !

Enfin, nous dûmes revoir, comme d'habitude, nos prévisions d'arrivée, car même en ralentissant un peu, celle-ci devait se faire en pleine nuit au lieu du petit matin prévu ! Et là aussi, arriver de nuit dans un port situé au fond d'une baie ouverte à l'est avec un chenal d'à peine 100 m de large, que nous ne connaissions pas, avec une carte pas forcément exacte et un guide datant de 2002 nous faisait un peu trembler. Des solutions de repli furent mises à l'étude (mouillage côté ouest de l'île ou continuation de la route) au cas où l'approche s'avèrerait douteuse. En vue de Lifou, le vent eut alors la bonne idée de mollir aux alentours de 20



nœuds, la lune était pleine et nous éclairait comme en plein jour (ou presque), les feux d'alignement et les bouées de chenal furent identifiées du premier coup avec carte, radar et GPS ! C'est ainsi que vers une heure, le 17 juillet, après avoir surfé sur les rouleaux d'entrée du port de Wé, nous découvrîmes avec ravissement une marina de poupée toute neuve d'une trentaine de places, parfaitement calme. Ce fut un moment d'un rare bonheur, même si l'amarrage au petit quai d'attente fut un peu cafouilleux. Après avoir fait un beau nœud de chaise à quai sur ce que je croyais être l'amarre avant et largué la garde, Fred s'aperçut que c'était l'amarre que j'avais larguée !

Dès le matin, Henri (Loulou pour les intimes que nous devînmes rapidement !), le capitaine de port venait prendre de nos nouvelles et nous envoya sur un ponton libre (la moitié du port était vide) avec catway, eau et électricité pour, nous dit-il, refaire une santé au bateau ! Il nous apprit que malheureusement il ne pouvait faire que les formalités de douanes, et que la "phyto" (quarantaine) et l'immigration devaient être faites dans un délai maximum de 3 jours à Nouméa. Cette annonce refroidit un peu notre enthousiasme, mais comme l'endroit était ravissant, que le vent était annoncé mollissant fortement les 3 jours suivants, qu'il y avait de beaux coraux à visiter, et qu'accessoirement Henri n'envoya notre déclaration d'arrivée qu'en fin d'après-midi..., nous décidâmes de nous accorder une journée de repos supplémentaire le lendemain !

Cette journée fut bien remplie, pour Chantal et moi par la visite du village de Wé (capitale des Iles Loyauté !) et pour Fred et Louis par la chasse dans le récif de corail de deux très gros poissons perroquets. Le drame fut qu'après avoir passé une heure à nettoyer les poissons et lever les filets, Fred dut les remettre à l'eau, pour cause de ciguatera probable (Henri dixit !). Heureusement que, pour nous, la pêche avait été plus fructueuse : de belles langoustes de Lifou au supermarché de Wé. Seul Loulou préféra, à la langouste, les œufs durs mayonnaise, spécialité du Papi qui les réussissait à merveille !

L'idée de laisser le bateau dans cette marina, au lieu de sortir celui-ci à Nouméa comme nous l'avions initialement prévu, commença à faire son chemin dans nos têtes, et nous prîmes langue avec le capitaine de port...

Le lendemain midi 19 juillet, nous partions vers l'île aux Pins par laquelle nous avions décidé de faire un crochet, celle-ci ayant la réputation d'être la plus belle île du Pacifique. Ce fut une traversée sans histoire avec un petit vent d'est, parfois nord-est que nous dûmes souvent soutenir avec le moteur et 100 miles plus tard, au petit jour, nous embouquâmes la passe de la Sarcelle juste à l'étable. Heureusement que les cartes étaient fiables car la mer était si calme

que nous zigzaguâmes entre les récifs sans rien voir avant d'atteindre 30 miles plus loin le mouillage dans l'anse de Kuto, où le sable est si blanc et si fin qu'on dirait de la farine. Journée de farniente, de baignade, de grands sauts dans une eau turquoise depuis le bateau (les "bombes", grande spécialité de Louis), de châteaux de sable au milieu d'un paysage de rêve où les cocotiers avaient laissé la place à d'innombrables pins colonnaires...

Devant être avant 16 heures (fin du délai de grâce avant les dernières formalités) le 20 juillet à Nouméa, nous levâmes l'ancre en fin de nuit pour avaler les quelques 65 miles nous séparant de la capitale de la Nouvelle Calédonie. En fait, comme c'était un dimanche, les dites formalités n'auraient lieu que le lundi matin, mais nous voulions avoir notre place à Port Moselle pour pouvoir ensuite rayonner autour de l'île. Nous eûmes la mauvaise surprise, en arrivant, d'apprendre que les places visiteurs étaient pleines et que peut-être le lendemain matin, il s'en dégagerait une ! Et pour couronner le tout, le mouillage recommandé devant le port était encombré de corps-morts, ce qui nous conduisit à nous retrouver à moitié dans le chenal d'entrée.

Heureusement, le lendemain une place se libéra (nous apprîmes par la suite que nous avions eu beaucoup de chance, certains attendant plusieurs jours un hypothétique ponton) et les formalités furent expédiées en un temps record. Comme il ne s'agissait pas de risquer de perdre notre emplacement, mais qu'il fallait que nos tritons puissent profiter de leurs derniers jours dans l'eau des lagons, nous trouvâmes un arrangement avec le port pour partir le matin et revenir le soir avec le bateau après avoir

été faire de belles excursions dans les réserves coralliennes de l'île aux Canards et l'Îlot Maître, malgré une eau toujours plus fraîche qui tournait autour des 22 /23°C. Après une visite express auprès du chantier d'hivernage à sec où nous avons retenu une place, nous prîmes finalement la décision de retourner à Lifou à la fin du mois pour laisser le bateau jusqu'en décembre dans la petite marina qui nous avait tant séduit !

Le 24 juillet, veille du départ des enfants, fut consacré à faire un peu de tourisme autour de Nouméa avec une voiture de location. Si le centre culturel Tjibaou (le centre Pompidou de la Nouvelle Calédonie à la mode mélanésienne) ne nous emballa que modérément, il n'en fut pas de même du parc zoologique et forestier où nous pûmes admirer quantité d'oiseaux rares, de singes et autres bestioles au milieu d'une très belle forêt aménagée. La ville de Nouméa elle-même, nous apparut relativement propre et son centre ville plus coquet et plus riche que celui de Papeete. La place des Cocotiers au centre ville, et le très beau marché sur le port sont des endroits très agréables et vivants.

Enfin, tous les merveilleux moments ayant une fin, ce fut le lendemain le départ pour le long voyage de retour en avion de notre progéniture et le début des corvées de logistique habituelles de fin de saison (billets d'avion, nettoyage du bateau et préparation de l'hivernage, petit avitaillement,...).

Les quelques jours qui suivirent furent également marqués par les retrouvailles avec des bateaux déjà croisés en Polynésie, Galdu avec Régine et Gérard et Ouma avec Maryse et Jean.

**Le Centre Tjibaou**







**Une chefferie à Lifou**

Il y eut aussi le passage de deux belles dépressions qui générèrent deux coups de vent, nous faisant apprécier Port Moselle où nous attendions une accalmie pour repartir sur Lifou.

Ce ne fut que le 31 juillet, au petit matin, que la météo nous permit de naviguer avec un vent de sud-ouest d'encre 20 à 25 nœuds qui mollit progressivement au cours de la journée pour se transformer en un souffle d'air à la tombée de la nuit. Et c'est au

moteur que nous arrivâmes au petit matin dans notre "marina d'hivernage" à Wé. Nous retrouvâmes avec plaisir son ambiance bon enfant, son calme - c'était merveilleux d'être réveillé le matin par les chants d'oiseau -, et ses commodités dont la plupart nous avaient échappé lors de notre premier passage (pain frais au petit supermarché de la station service d'en face, poissons et langoustes de Lifou à l'usine de la coopérative de pêche derrière la marina, restaurant vendant des cartes de téléphone à côté, et marché sur lequel on pouvait trouver petites bananes-pommes savoureuses et chouchoutes - cristophines - délicieuses...).

La préparation du bateau fut rondement menée dans les 2 jours suivant notre arrivée (la bôme fut démontée, les voiles pliées, groupe, moteur et dessal hivernés et les bouts mis en sac), nous laissant une dizaine de jours pour écumer Lifou en tout sens. Ce que nous fîmes avec une voiture de location, parcourant l'île sur ses quatre ou cinq routes goudronnées. Nous fûmes frappés par le caractère sauvage de celle-ci, plus grande en surface que la Martinique, mais très peu peuplée. Chaque tribu (hameau) abrite entre 30 et 50 maisons ou cases très espacées, la capitale n'ayant que quelques milliers d'habitants. Ses beautés résident surtout dans ses côtes découpées, ses plages et leur corail, les autres curiosités (grottes, falaises, artisanat) étant plutôt anecdotiques.

Le reste du séjour fut consacré au petit bricolage sur le bateau, à flâner dans la rue de Wé, à faire le marché, et à discuter longuement avec les canaques très hospitaliers, notamment les deux acolytes de notre capitaine de port, Charles et Jacques, qui ne savaient pas comment nous faire plaisir.

Enfin, le 13 août, nous abandonnions le Taranis tirant doucement sur ces amarres pour les 4 mois à venir, sous la haute surveillance de nos autorités portuaires !

**Les falaises de Lifou**



A bientôt, fidèle Taranis !

*Chantal et Pierre*

Annexe

